

*gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan
'Stationsomgeving Hasselt'*

startnota

oktober 2020



BUUR | Bureau voor urbanisme cvba

Sluisstraat 79 / 03.02, 3000 Leuven

T 016 89 85 50 | info@buur.be | www.buur.be



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



Muriel Degelin - Erkend Ruimtelijk Planner

BUUR - Bureau voor Urbanisme

BUUR cvba | bureau voor urbanisme | www.buur.be | Sluisstraat 79 / 03.02 | 3000 Leuven | 016 89 85 50 | muriel@buur.be | werkten aan dit dossier: Muriel Degelin, Laura Vescina, Niels Menten

Fase en aanpassingen

A. stadium startnota RUP, 22 oktober 2020

Planidentificatienummer

Stad Hasselt

Departement Ruimte – afd. Stadsontwikkeling – Dienst Ruimtelijke Planning

Publicatiedatum

22/10/ 2020

Contact

Nancy Claesen

nancy.claesen@stad.hasselt

Tel. 011 / 23 93 14

<https://www.hasselt.be/nl/stationsomgeving>

Postadres

Stad Hasselt – Dienst Ruimtelijke Planning

't Scheep, Limburgplein 1, 3500 Hasselt

Bezoekadres

Stad Hasselt

Limburgplein 1, 3500 Hasselt

011 23 90 00

info@hasselt.be

Planteam

Toon Geusens	Stad Hasselt – dep. Ruimte – afdelingshoofd afd. stadsontwikkeling
Mark Vandevijver	Stad Hasselt – dep. Ruimte – afd. stadsontwikkeling – ir. Strategische projecten
Lieven Jouck	Stad Hasselt – dep. Ruimte – afd. stadsontwikkeling – projectcoördinator uitvoering
Nancy Claesen	Stad Hasselt - dep. Ruimte – afd. stadsontwikkeling – projectleider dienst Ruimtelijke Planning
Maarten De Schepper	Stad Hasselt – dep. Ruimte – dienst mobiliteit
Muriel Degelin	BUUR – ruimtelijk planner opdrachthouder
Laura Vescina	BUUR – ruimtelijk planner opdrachthouder

1 Inleiding p.1

- 1.1 De opdracht
- 1.2 Kernbegrippen

2 Situering p.5

- 2.1 Situering van het plangebied
- 2.2 Situering van de startnota in het planproces
- 2.3 Vervolg van het proces

3 Context p.13

- 3.1 Historische analyse
- 3.2 3.2 Bestaande feitelijke toestand
- 3.3 3.3 Ruimtelijke planningscontext
- 3.4 3.4 Juridische context

4 Visie p.47

- 4.1 SWOT-analyse
- 4.2 Algemene ambities voor de nieuwe stationsomgeving
- 4.3 Onderzoekstopics

5 Reikwijdte en detailleringsgraad p.57

- 5.1 Reikwijdte
- 5.2 Geplande inhoud van het RUP
- 5.3 Detailleringsgraad

6 Geïntegreerd planningsproces p.59

- 6.1 Planalternatieven
- 6.2 RVR-toets
- 6.3 Voortoets passende beoordeling
- 6.4 Significante milieueffecten
- 6.5 Watertoets

7 Bijlage I MER-screening p.63

- 7.1 Inleiding
- 7.2 Implicaties op de discipline bodem
- 7.3 Implicaties op de discipline (grond)water
- 7.4 Implicaties op de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie
- 7.5 Implicaties op de disciplines biodiversiteit, fauna en flora
- 7.6 Implicaties op de discipline mobiliteit
- 7.7 Implicaties op de discipline ruimte
- 7.8 Gezondheid en veiligheid
- 7.9 Implicaties op de discipline geluid
- 7.10 Implicaties op de discipline lucht
- 7.11 Implicaties op de disciplines energie- en grondstofvoorraden
- 7.12 Beschrijving van mogelijke cumulatieve effecten
- 7.13 Grensoverschrijdende effecten
- 7.14 Conclusie

8 Bijlage II Watertoets p.87

- 8.1 Overstromingsgevoelige gebieden
- 8.2 Oppervlaktewater
- 8.3 Waterbeheerders
- 8.4 Infiltratiegevoelige bodems
- 8.5 Grondwaterstromingsgevoelige gebieden
- 8.6 Winterbedkaart
- 8.7 Hellingenkaart
- 8.8 Erosiegevoelige gebieden
- 8.9 Conclusie van de watertoets

1. Inleiding

1. Inleiding

Voorliggend document is de **startnota** voor het ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) Stationsomgeving Hasselt en vormt samen met de **procesnota**, de eerste stap in een proces dat decretaal bepaald is. Het document bevat een **inhoudelijke toelichting** en de **ambities** voor het RUP. Het doel van deze startnota is om een **beschrijving en verduidelijking van de doelstellingen** in het voorgenomen RUP mee te geven. Op basis van deze startnota wordt ook een participatiemoment georganiseerd en wordt advies ingewonnen bij de betrokken instanties.

De opmerkingen en adviezen uitgebracht tijdens deze consultaties, worden verwerkt tot een **scopingnota**, die de basis vormt voor het eerste voorontwerp.

1.1 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 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 beleidsoptie.

Uiteraard strookt het opzet van het masterplan en RUP ook met het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Hasselt (GRS). Het GRS is op 23 juni 2009 definitief vastgesteld door de gemeenteraad van Hasselt en op 29 oktober 2009 goedgekeurd door de Deputatie van de provincie Limburg. Op 26 november 2009 is het GRS in werking getreden.

In het structuurplan wordt de opwaardering van de **stationsomgeving als strategisch project** aangeduid in het **richtinggevende deel**. De ontwikkeling van het station wordt beschreven als een hefboom voor een kwalitatieve stedelijke ontwikkeling van Hasselt. Hier wordt gestreefd naar een kwalitatieve menging van

stedelijke voorzieningen met diverse woonvormen. De stationsomgeving wordt eveneens als locatie voor kantoren geselecteerd, als drager van onderwijsfuncties en locatie voor de uitbouw van stedelijke culturele infrastructuur. De inmiddels uitgevoerde busbaan van het stationsplein naar de nieuwe stelplaats wordt voorop gesteld net zoals het uitbouwen van het station als vlot bereikbaar intermodaal en multimodaal transferium.

In de **bindende bepalingen** wordt de stationsomgeving geselecteerd als zone voor kantoren.

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 (zie verder) 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).

In voorbereiding op en als basis van het nieuwe RUP wordt gevraagd een **vernieuwd en geactualiseerd masterplan 2.0** (structuurschets + stadsontwerpen) op te maken, rekening houdende met de aanbevelingen van de kwaliteitskamer stadsvernieuwing en adviezen en opmerkingen van voorbereidende fase. Het uiteindelijke masterplan zoekt naar samenhang en synergie tussen de verschillende projectcomponenten in het gebied.

De opdracht is o.m. gericht op het evalueren van het masterplan van EIS voor de 'stationsknoop' (laatste versie dateert van 2013) en het realiseren van de samenhang tussen de gerealiseerde projectcomponenten in het kader van het masterplan van West 8 (laatste versie van 2010).

De reeds **gekende doelstellingen** binnen deze opdracht zijn de volgende:

- Het uitwerken van een ruimtelijke visie (vernieuwd en geactualiseerd masterplan) op het plangebied, welke vlot kan doorvertaald worden naar een haalbaar ruimtelijk uitvoeringsplan voor de ruime stationsomgeving. De basis hiervoor is een doorlichting en evaluatie van de bestaande masterplannen van West 8 en van EIS. Van daaruit prioriteiten stellen met onderscheid tussen perspectieven op korte, middellange en lange termijn (combinatie realiteit en kwaliteitszorg): wat schrappen? wat behouden? wat wijzigen?
- De bestaande plannen worden geanalyseerd. De knelpunten worden gedetecteerd en doorvertaald naar nieuwe ambities die de krijtlijnen vormen voor een geactualiseerde visie.
- Het combineren van realisme en kwaliteitszorg: haalbare en tegelijk kwaliteitsvolle ingrepen.
- Het opwaarderen van de verbinding tussen het stationsplein en Runkst met het nieuwe Vredespark en de jeugdherberg. De realisatie van een passerelle die beide stadsdelen verbindt is hierbij primair. Verder wordt de betrokkenheid van beide stadsdelen gestimuleerd.
- De groene esplanade wordt nog maar beperkt gebruikt. De esplanade is nog niet volledig aangelegd en loopt nu enkel nog tot het gerechtsgebouw. Door een doorgangsfunctie tot aan de school/singel krijgt de esplanade sowieso een meer aantrekkelijke functie. De rol van deze esplanade als park dient verder onderzocht.
- Onderzoeken welke ruimtelijke programma's binnen het plangebied kunnen ondergebracht worden: o.a. mogelijke bebouwing voor de site van De Lijn, de opbouw van het station met fietsenstalling, verbinding station – centrum (t.h.v. de Groene Boulevard) en de woonkwaliteit van de bestaande woningen in de ruime stationsomgeving.
- De afwerking van de projectcomponenten van Runkst komen eveneens aan bod.
- Gezien de talrijke projecten binnen het gebied is verder onderzoek naar verbindende en ondersteunende dragers van groot belang. Het VTI / TIHH heeft de gronden van Disteel verworven, de mogelijke ontwikkelingen van de site worden verder onderzocht. Voor de terreinen rond Olympia en Office Center, buiten de Singel, wordt eveneens onderzocht hoe meer ruimtelijk en programmatorische samenhang mogelijk is.
- Het opladen van de gehele site met oog op samenhang tussen de verschillende delen van de site en de omgeving, samen met het intensifiëren van stedelijke beleving is nodig om deze stationsomgeving meer aantrekkelijk te maken.
- De belangrijke stakeholders (zoals NMBS, infrabel, De Lijn, AWV én de bewoners/eigenaars/bezoekers) worden verder actief betrokken (participatietraject) bij het uitwerken van een gedragen ruimtelijke visie.

1.2 Kernbegrippen

1.2.1 Masterplan

Onder masterplan verstaan we een globaal inrichtingsplan voor het volledige studiegebied. In het masterplan wordt de visie voor het gebied uitgewerkt in ruimtelijke concepten en een stedenbouwkundig opzet. Het masterplan verbeeldt de gewenste toekomstige ontwikkeling van het gebied. Belangrijke kwesties zoals de ontsluiting voor verschillende modi, de organisatie en volumetrie van bebouwing, het voorzien van groene en open ruimte, de programmatorische invulling, de inrichting van het publiek domein worden binnen de ruimere context (stadsdeel- of stadsniveau) onderzocht en uitgewerkt.

Het masterplan wordt opgebouwd op basis van “desktop” onderzoek (Gis-analyses, analyse planningscontext, historiek,...), terreinonderzoek, ontwerpend onderzoek (zie hieronder), discussie en participatie.

Het masterplan vormt de basis voor het RUP, maar heeft zelf geen juridische of verordenende waarde.

1.2.2 RUP

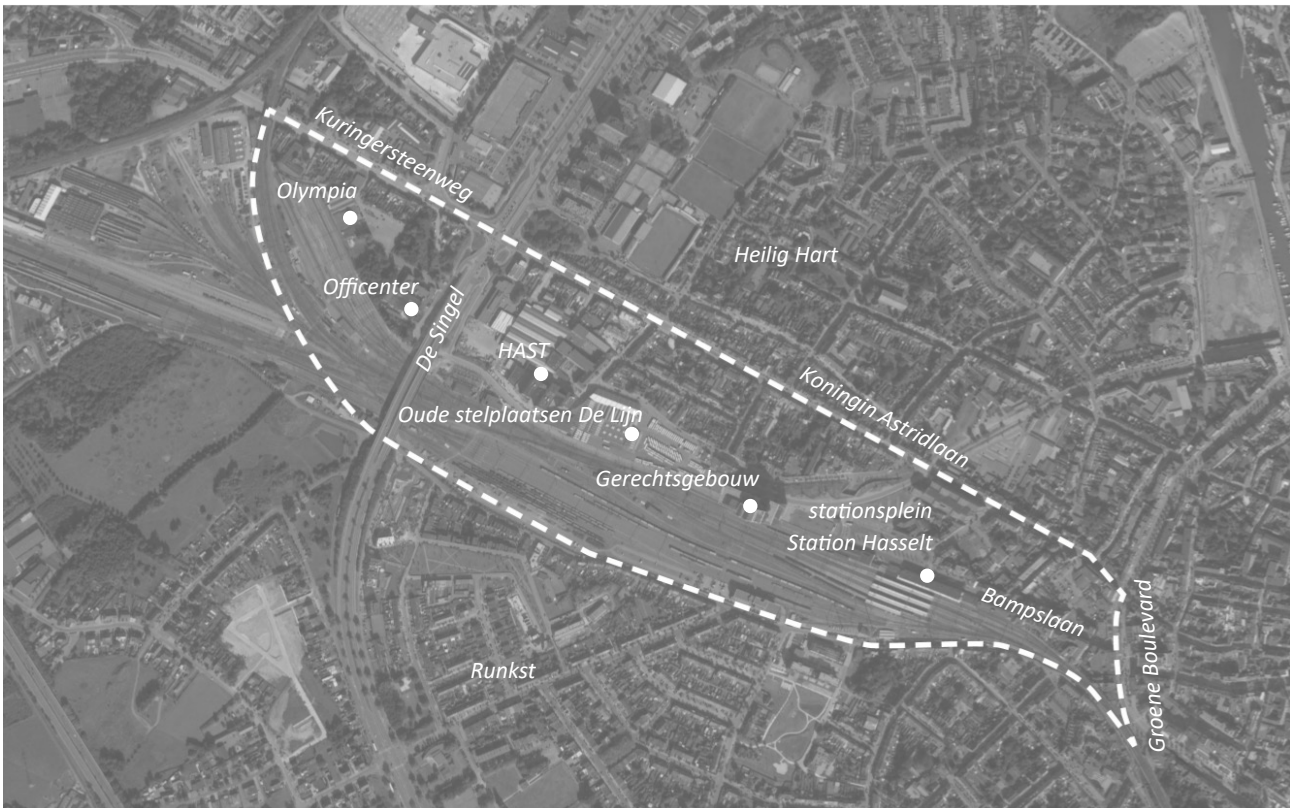
RUP staat voor Ruimtelijk Uitvoeringsplan. Een RUP is een decretaal verankerd planningsinstrument. Het legt bestemmingen, inrichting (inplanting van gebouwen, hoogtes, ...) en beheer van gebieden verordend vast. Dit betekent dat het RUP bepaalt wat er wel en niet vergund kan worden op een bepaald terrein.

Het RUP voor de stationsomgeving wordt gebaseerd op het masterplan. Uit het masterplan kunnen de belangrijke randvoorwaarden nodig om de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen te sturen gedestilleerd worden. Deze worden juridisch vertaald in het RUP.

1.2.3 Ontwerpend onderzoek / stadsontwerp

Onder ontwerpend onderzoek verstaan we de werkwijze waarbij de mogelijkheden van een gebied worden “getest” door er verschillende ontwerpopties op los te laten. Er worden verschillende ruimtelijke scenario's uitgetekend, waarvan de voor- en nadelen in kaart worden gebracht. Deze werkwijze laat toe om ruimtelijke keuzes inzichtelijk te maken en goed te onderbouwen.

2. Situering



Situering RUP Stationsomgeving in Hasselt

2. Situering

2.1. Situering van het plangebied

Het RUP Stationsomgeving Hasselt heeft als studiegebied de ruime stationsomgeving van Hasselt. Het plangebied is gesitueerd ten westen van de Hasseltse binnenstad en wordt begrensd door een aantal grote infrastructuren: de Kuringersteenweg / Koningin Astridlaan in het noorden, de spoorwegbundel in het zuiden, de Groene Boulevard in het oosten en het spoorwegemplacement buiten de Singel in het westen.

Het plangebied ligt op het raakvlak tussen de wijken Heilig Hart, Runkst en centrum. Het is een bijzonder heterogene zone, zowel qua programma als morfologisch. Het is een buurt met een heel eigen dynamiek, duidelijk onderscheiden van de aanliggende stadsdelen, het is een woon- en werkomgeving, een buurt waar jongeren naar school gaan en waar dagelijks vele reizigers per trein of bus aankomen en vertrekken, een buurt met handel en horeca, diensten en kantoren. Gesloten bouwblokken met een pandsgewijze opbouw worden afgewisseld met grotere complexen die de bouwbloklogica doorbreken.

In de zone Bampsiaan - K. Astridlaan worden de bouwblokken begrensd dooreen mix van grotere herenhuizen (waaronder een aantal zeer mooie erfgoedpanden) en recentere appartementsgebouwen. Gelijkvloers zijn hier handels- en horecAZaken gevestigd alsook kantoren en diensten. Deze bouwblokken zijn centraal vrij sterk verhard en worden als parking gebruikt. In het eerste bouwblok dat aansluit aan de groene boulevard wordt nu het nieuw **woonproject Hastrid** gerealiseerd.



Woonproject Hastrid

Langsheen de K. Astridlaan bevindt zich het Vlaams Huis, een gebouwencomplex dat een grotere schaal heeft dan het omliggende weefsel en een herkenningspunt vormt in deze omgeving.

De Bampsiaan gaat quasi ongemerkt over in het Stationsplein, dat aan de zuidzijde begrensd wordt door het stationsgebouw uit de jaren '60 (dat op dit moment gerenoveerd wordt). Het Stationsplein loopt op zijn beurt verder in het M. Broekxplein, dat hoofdzakelijk dienstdoet als busstation. Het plein oogt chaotisch en mist kwalitatieve wanden. In het westen beëindigt de parkeersokkel het plein. Bovenop deze parking is het markante justitiehuis ingeplant. De Parklaan - die begint aan de K. Astridlaan en het hoogteverschil tussen de K. Astridlaan en het kunstmatige maaiveld t.h.v. het justitiehuis opvangt - scheidt de zone langsheen de sporen van de woonwijk tussen de Grote Breemstraat en de Kuringersteenweg. Deze woonwijk bestaat hoofdzakelijk uit grondgebonden woningen met tuinen en nog groene binnengebieden, waar enkele loodsen in voorkomen. Morfologisch vertoont deze zone grote gelijkenissen met het woonweefsel ten noorden van de Kuringersteenweg.

Tussen de Grote en de Kleine Breemstraat ligt de "oude stelplaats" van De Lijn, bestaande uit een grote asfaltvlakte waar bussen geparkeerd worden, een aantal loodsen en een kantoorgebouw van De Lijn.

De zone tussen de Kleine Breemstraat en de Singel biedt plaats aan de schoolgebouwen en buitenruimtes van HAST. De grote loodsen in het binnengebied werden door de school aangekocht om de nodige uitbreidingen te kunnen doen. Aan de noordzijde grenzen deze aan de (burger) woningen van de Kuringersteenweg. Langsheen de Singel bevinden zich een aantal grotere bedrijfsgebouwen.

Het laatste deel van het plangebied wordt door grote en zwaarbelaste infrastructuren enigszins afgesneden van zijn omgeving. Achter de woningen langs de steenweg hebben zich grotere functies genesteld zoals een sportcomplex, een bedrijventer met coworkingspaces en een fabrieksloods. De busbaan naar de nieuwe stelplaats aan de Crutzenstraat en de Zwartveldstraat verdelen deze zone in drie min of meer autonome delen.



De Bampslaan



Het VAC en ACV gebouw



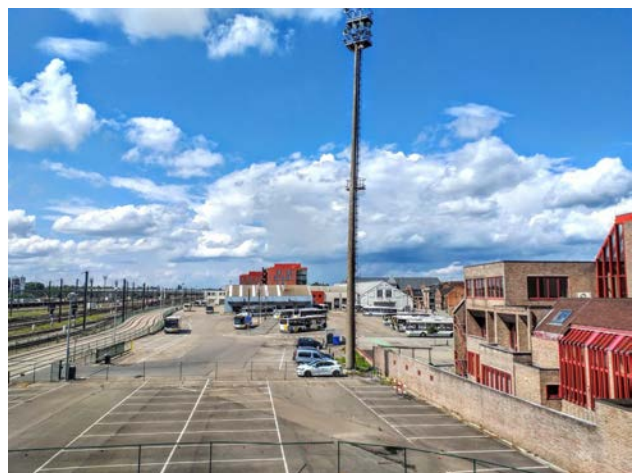
Het Stationsplein



M. Broekplein met busstation



De Parklaan met het Gerechtsgebouw



Oude stelplaats De Lijn



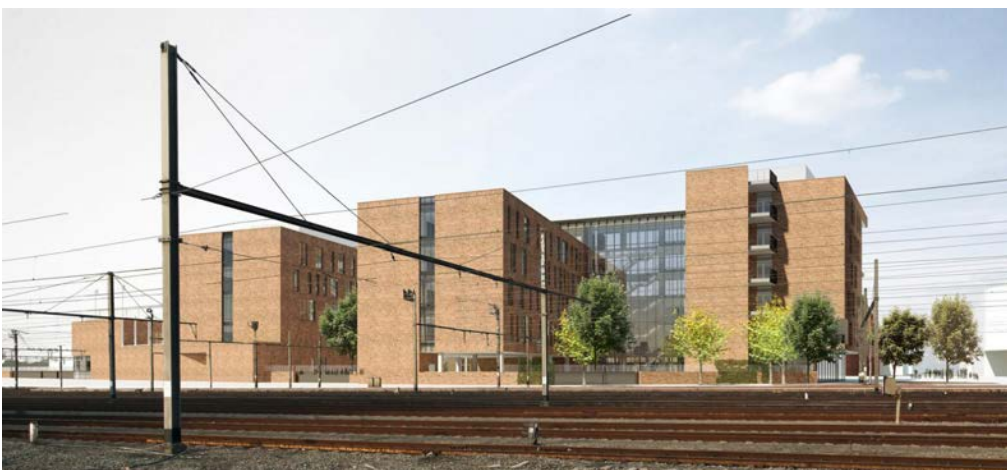
Tunnel onder de Singel



Officenter Hasselt



Oude fabrieksloods (deelgebied buiten de Singel)



Nieuw gebouw campus HAST

2.2 Situering van de startnota in het planproces

(Meer info over dit onderwerp is te vinden in de procesnota.)

De Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening bepaalt dat ruimtelijke uitvoeringsplannen worden opgemaakt ter uitvoering van een ruimtelijk structuurplan.

Een ruimtelijk uitvoeringsplan legt een lange administratieve weg af om tot een definitief plan te komen. Het RUP Stationsomgeving Hasselt valt binnen de nieuwe procedure voor RUP's, zoals voorzien in het decreet van de Vlaamse overheid van 1 juli 2016 dat in werking is sinds 1 mei 2017. Grote wijziging ten opzichte van de vroegere procedure is dat de opmaak van het RUP en de m.e.r.-screening geïntegreerd worden (m.e.r. staat voor milieueffectrapportage). Een **eerste processtap** volgens de geïntegreerde procedure is aldus de **opmaak van een startnota**.

Het college van burgemeester en schepenen heeft de **startnota en de procesnota van het RUP** goedgekeurd in zitting van 22 oktober 2020.

- De **startnota** bevat de doelstellingen van het RUP en de resultaten van effectenstudies op de omgeving (MER-screening). De startnota vormt de eerste stap in de opmaak van een nieuw RUP.
- De **procesnota** omschrijft het planningsproces en geeft aan op welke manier verder advies zal worden ingewonnen, hoe de eigenaars zullen geïnformeerd en betrokken worden en hoe het verder overleg met andere actoren zal verlopen. Dit is een evolutief document.

Het decreet voorziet inzake de procedure van de opmaak van het RUP **minstens** in een **publieke raadpleging van de bevolking** over de **start- en procesnota** gedurende 60 dagen (ook in het geval van grensoverschrijdende milieueffecten) en **één participatiemoment**. Het doel is om een eerste participatie te organiseren in een vroeg stadium van het proces om zo het draagvlak én de kwaliteit van het uiteindelijke RUP te vergroten. Dit participatiemoment dient om inbreng te krijgen over de probleemstelling, de inhoudsafbakening en de scope van het voorgenomen plan en bijhorende effectbeoordelingen. **Het doel is om iedereen op de hoogte te brengen en om kennis en input te vergaren, om eventuele alternatieven te bepalen, en niet zozeer om bezwaren te formuleren**. Het openbaar onderzoek later in de procedure vormt daarentegen de basis voor het formuleren van bezwaren, zoals binnen de 'oude' RUP-procedure.

Opmerking : Het stadsbestuur heeft ervoor gekozen om **op vlak van participatie verder te gaan dan de decretale vereisten**. Reeds voor de opmaak van de startnota is er overleg geweest met een aantal grote actoren (NMBS, De Lijn, Infrabel, grondeigenaars,...) en ook met bewoners, lokale handelaars en verenigingen. Hiertoe werd enerzijds bilateraal overlegd en anderzijds een "werkgroep" opgericht met geëngageerde Hasselaars, die op cruciale momenten tijdens het proces zullen geconsulteerd worden en input en feedback kunnen geven op de ideeën van het stadsbestuur. De eerste bijeenkomst van deze werkgroep dateert van 30 juni 2020. Uiteraard doet het functioneren van deze werkgroep geen afbreuk aan de

decretaal geregelde mogelijkheden tot participatie (in tegendeel : de werkgroep is een extra participatiekanaal, bovenop het decretaale minimum).

Parallel met het RUP wordt **ontwerpend onderzoek** uitgevoerd, dat vertaald zal worden in een **masterplan**. In het masterplan wordt niet alleen gezocht naar een optimale inplanting, volumetrie en programma van nieuwe gebouwen, en inrichting van publieke ruimte onderzocht, maar ook de verbindingen op groter schaalniveau en de relatie met het bestaande weefsel. Dit masterplan zal als **basis** dienen voor het **voorontwerp RUP**. Ook hier kiest de stad dus voor een meer omvattende aanpak.

De startnota bevat volgende onderdelen :

- **Inleiding:** + globale omschrijving van de opdracht + verduidelijking van enkele kernbegrippen + situering van de startnota in het planproces + vervolg van het proces + beschrijving van de ambities in globo + reikwijdte en detailleringsgraad
- **Situering:** geografische ligging en begrenzing van het plangebied + beschrijving waarom het RUP wordt opgemaakt + situering van de startnota in het planproces
- **Context:** bevat een korte historische analyse van het plangebied, alsook een beschrijving van het plangebied (de huidige ruimtelijke situatie) en de ruimtelijke planningscontext (overzicht van alle beleidsplannen en juridische instrumenten relevant voor het plangebied)
- **Doelstellingen:** vertrekkend vanuit de analyse van het plangebied (context) worden de vooropgestelde ambities en de input van bestuur, stakeholders en werkgroep, doorvertaald naar krijtlijnen voor het RUP
- **Geïntegreerd planningsproces:** beschrijft mogelijke alternatieven en bevat de conclusies van de RVR-toets, de voortoets “passende beoordeling”, de MER-screening en watertoets
- **Bijlage I** bevat de MER-screening, **bijlage II** de watertoets

2.3 Vervolg van het proces

- De adviezen en inspraakacties n.a.v. de publieke raadpleging en de adviesronde bij de betrokken instanties worden verwerkt in een **scopingnota**. Deze nota bouwt voort op de startnota en bevat minstens dezelfde onderdelen als de startnota en bepaalt de te onderzoeken ruimtelijke aspecten en de effectbeoordelingen die moeten worden uitgevoerd, alsook de methode ervan.
- Bij de opmaak wordt rekening gehouden met de adviezen en met de opmerkingen uit de raadpleging en het infomoment. De diensten, bevoegd voor milieueffectrapportage en veiligheidsrapportage, integreren hun kwaliteitsbeoordeling over de inhoudsafbakening van het planmilieueffectrapport, in de scopingnota.
- De stad en de ontwerpers maken daarna het **masterplan** voor het studiegebied en het **voorontwerp** van het RUP, dat moet goedgekeurd worden door het college van burgemeester en schepenen. Daarna vragen de gemeentelijke diensten aan een aantal administratieve diensten een tweede maal advies over het plan, o.a. aan de GECORO, aan de Vlaamse en provinciale overheden en andere adviesinstanties. De gemeente maakt het ontwerp-RUP op, dat voorlopig vastgesteld moet worden door de gemeenteraad.
- Dan volgt er een **openbaar onderzoek** dat 60 dagen duurt. Wie dat wenst, kan dan bezwaren en opmerkingen indienen over het ontwerp-RUP. De gemeentelijke commissie ruimtelijke ordening (GECORO) bundelt alle opmerkingen en bezwaren en geeft hierover een advies aan de gemeenteraad.
- De gemeente maakt het **eindontwerp** op, dat definitief vastgesteld moet worden door de gemeenteraad. Ten slotte wordt de goedkeuring van het RUP gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad.

Vanaf de goedkeuring heeft het ruimtelijk uitvoeringsplan verordenende kracht en moet met de voorschriften rekening worden gehouden bij een vergunningsaanvraag.

Parallel aan de decretale procedure blijft de stad ook overleggen met de grote stakeholders en de werkgroep. De werkgroep leverde reeds input voor de startnota op 30/06, en zal opnieuw geconsulteerd worden na opmaak van de scopingnota (als ook het ontwerp-masterplan klaar is) en tenslotte bij het voorontwerp (dat gebaseerd is op het definitieve masterplan).

3. Context



Stationsgebouw (rond 1860)



Stationsplein (rond 1860)



Tunnelwerken (1914)



Passerelle over de sporen

3. Context

3.1 Historische analyse

Een chronologische vergelijking van historisch kaartmateriaal geeft informatie over het ontstaan van de stationsomgeving van Hasselt.

De Kuringersteenweg is op alle historische kaarten (zie volgende pagina's) waar te nemen, ten westen van de historische kern van Hasselt. Het tracé liep oorspronkelijk wat noordelijker (Oude Kuringerbaan) en was de middeleeuwse verbinding naar Diest. De Ferrarriskaart (1771-1778) toont deze belangrijke structuren. Ten westen van de kern van Hasselt bevindt zich de 'Diestepoort' en nog verder naar het westen, ter hoogte van de bestaande kruising van de Kuringersteenweg en singel ligt een cluster van woningen. De huidige stationsomgeving wordt als open ruimte aangeduid op de Ferrarriskaart. De Grote en Kleine Breemstraat zijn ook al zichtbaar – dit zijn zeer oude straten (vermoedelijk al aanwezig in de 14e eeuw), waarvan de naam verwijst naar brem, een typisch heidegewas.

Ook de wegenstructuur op de Atlas der Buurtwegen (1841) duidt de huidige structuur van de stadskern, gekenmerkt door de Boulevard en de diverse toegangspoorten. Deze is nog sterk te herkennen in de structuur van het centrum van Hasselt vandaag. Ten opzichte van de Ferrariskaart geven de atlas der buurtwegen en de kaart van Vandermaelen al een groter aantal wegen weer.

De grootste wijzigingen vinden plaats vanaf het einde van de 19de eeuw. Uit de kaart van Vandermaelen blijkt dat er halverwege de 19de eeuw nog geen station aanwezig was op de huidige locatie. Het bestaande station van Hasselt werd pas in 1866 in gebruik genomen doordat de bestaande twee kleinere stations (een eerste houten kopstation uit 1847, nu nog "Oude Statie" genoemd, gelegen op de spoorlijn naar Landen, een tweede uitbreiding hiervan op de verbindingsbocht tussen de spoorlijnen naar Landen en Maastricht, op de Luikersteenweg) door het toenemende reizigersaantal te klein werden. De Bampslaen – oorspronkelijk de Stationsstraat- werd aangelegd om het nieuwe station te verbinden met het stadscentrum. In 1914 werd een ondergrondse perronverbinding aangelegd alsook een passerelle over de sporen van Hasselt naar Sint-Truiden,

Tongeren en Luik. In 1960 werd de passerelle afgebroken en vervangen door een tunnel. (De naam Passerelstraat verwijst naar deze structuur.)

Door het toenemend aantal reizigers en het toenemende aantal goederentreinen werd het stationsgebouw al vlug te klein om alle diensten te huisvesten. Het nieuwe stationsgebouw werd in 1964 officieel geopend.

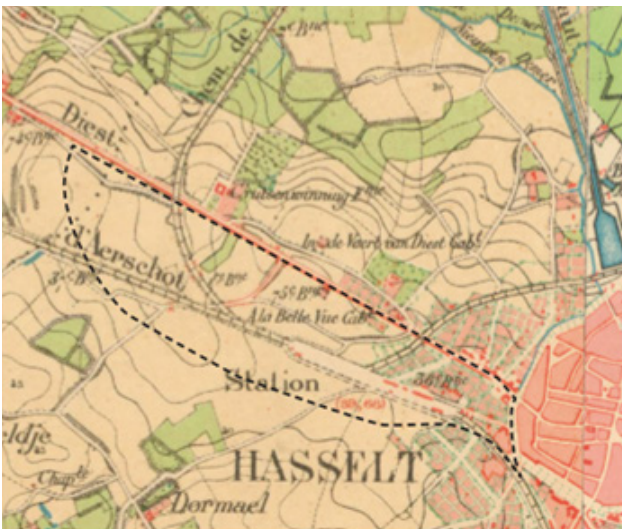
Op de topografische kaart uit 1939 zien we een sterke uitbreiding van de kern, ten koste van de open ruimte ten westen van de kern. Op de kaart uit 1989 is de Singel (R71) rond Hasselt grotendeels aanwezig. Er zijn nu ook grote uitbreidingen ten zuiden van het station waar te nemen.



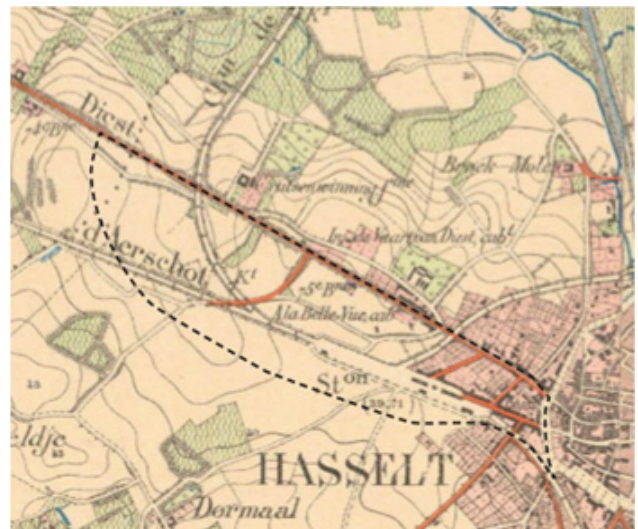
Ferrariskaart 1771-1778. (Geopunt)



Atlas der buurtwegen 1841. (Geopunt)



Topografische kaart 1873. (Cartesius)



Topografische kaart 1904. (Cartesius)



Topografische kaart 1969. (Cartesius)



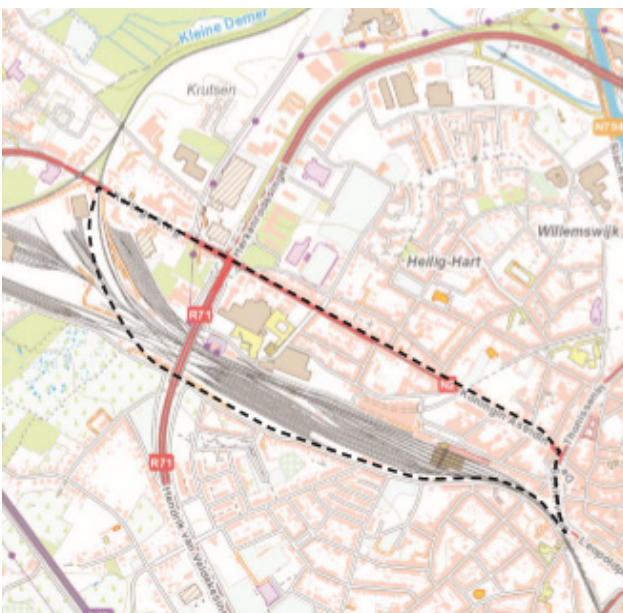
Topografische kaart 1989. (Cartesius)



Vandermaelen 1846-1854. (Geopunt)



Topografische kaart 1939. (Cartesius)



Topografische kaart 2018. © 2018 NGI Topomapviewer

3.2 Bestaande feitelijke toestand

De afgelopen 150 jaar is het studiegebied geëvolueerd tot een van de belangrijkste en meest intensief bezochte zones van Hasselt. Dit heeft alles te maken met de komst van het station van Hasselt in 1866. De buurt van het station had in oorsprong een industrieel - ambachtelijk karakter, wat vandaag nog zichtbaar is aan een aantal panden (zoals villa Ruland, woning Sternotte met magazijnen,...) en het voorkomen van grote loodsen in de binnengebieden. Vandaag kent het studiegebied een gemengd gebruik.

Er zijn veel woonstraten met hoofdzakelijk grondgebonden woningen aanwezig, onder andere de Kleine en de Grote Breemstraat, de Ambachtsschoolstraat, de Goetsbloetsstraat en de Geraetsstraat. In de Bampslaan, Frans Massystraat en Kuringersteenweg/ Koningin Astridlaan wordt wonen afgewisseld met handel en ambachten. In de Grote Breemstraat zijn tal van garages gesitueerd.

Op de hoek van de Frans Massystraat en de Koningin Astridlaan ligt het Vlaams Administratief Centrum (VAC), in 2000 gebouwd naar een ontwerp van architectenbureau Bob van Reeth. Het gebouw heeft als doel de provinciale diensten te bundelen op één plek. Het pand bevat twee kantoorgebouwen, een gemeenschappelijk restaurant en ca. 160 parkeerplaatsen in twee ondergrondse bouwlagen.

Het nieuwe justitiegebouw (2011) is gelegen ten westen van het station. Het is een opvallend bouwwerk waarvan de vorm geïnspireerd is op de hazelaar. Onder het complex bevinden zich archieven en een grote parking waarvan meer dan honderd parkeerplaatsen worden voorbehouden voor de gerechtelijke diensten. De rest van de parking is publiek. De parking wordt bovengronds door de groene esplanade afgewerkt.

Andere recent gerealiseerde projecten in de stationsomgeving zijn :

- De Parklaan : deels gerealiseerd tussen het stationsplein en gerechtsgebouw. Deze groene esplanade stopt ter hoogte van de terreinen van De Lijn en Infrabel.

- De woonontwikkeling Runkst Cederpark (circa 400 woningen) is bijna gerealiseerd. Momenteel is het nieuw stadspark aangelegd. Eveneens zijn een jeugdhostel en 45-tal appartementen gebouwd.
- De nieuwe scholencampus van HAST van 14.000m², gelegen in het gebied tussen de Kleine Breemstraat en de Singel : het hoofdgebouw is een markant historisch gebouw, het wordt geflankeerd door een nieuwe recente uitbreiding aan de spoorzijde. Deze uitbreiding werd gerealiseerd in het kader van het project 'scholen voor morgen'.
- Aan de zijde van de sporen zijn een tram-busbaan en fietspad aangelegd. De reeds ingewerkte sporen voor de sneltram zijn onderdeel van het Spartacusplan, waaraan op heden volop gewerkt wordt. De busbaan steekt vanuit de Crutzenstraat de Kuringersteenweg over en loopt via een eigen tracé rond het kantorencomplex om aan te sluiten op het reeds eerder gerealiseerde stuk van de busbaan. Zo werd er een directe verbinding voor bussen gerealiseerd tussen de stelplaats en het station en ontlasten we de Kuringersteenweg, Singel en de Koningin Astridlaan.
- Ter hoogte van de Crutzenstraat in Kuringen heeft De Lijn een nieuwe stelplaats gebouwd. Om het busverkeer veilig en vlot van en naar het station van Hasselt te laten verlopen, heeft het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) in samenwerking met de stad Hasselt en De Lijn een nieuwe busbaan aangelegd.

De oude stelplaats van de Lijn is quasi verlaten, al wordt ze nog gebruikt als busbuffer en zijn de kantoren nog steeds in gebruik (deze zullen op termijn verdwijnen). Op de volledig verharde site bevinden zich behalve het kantoorgebouw een aaneenschakeling van loodsen.

Op de kop van de esplanade ligt de site van Cordeel : bovenop het parkeergebouw kan hier nog een belangrijk bouwvolume gebouwd worden. De invulling van de site vormt mede het onderwerp van het masterplan en RUP.

De ruimte die als stationsplein gepercipieerd wordt, bestaat uit 2 pleinen:

- Het M.Broekxplein, een zee van asfalt voornamelijk gebruikt als busstation en waar zich de Lijnwinkel bevindt;
- Het Stationsplein dat zich ten oosten hiervan bevindt, afgeboord wordt door het stationsgebouw en een reeks handelspanden en ingericht is als verkeers- en parkeerruimte.

Het gebied tussen de Singel en de spoorlijn is eerder een ruimtelijk onsamenhangend gebied. Ter hoogte van de Kuringersteenweg bevinden zich nog woningen. In het binnengebied zijn een sportcomplex en een bedrijvent centrum met coworkingspaces ingericht. De onbebouwde ruimte is voornamelijk verhard (als parking) met enkele groene (verwilderde) gebieden.

De stad heeft ondertussen het zgn. VoltHa-plan uitgerold, dat beoogt om de stationsomgeving veiliger en leefbaarder maken en de omgeving te transformeren in een volwaardige stedelijke verblijfsruimte. Het plan bestaat uit een 40-tal concrete maatregelen, en dit in afwachting van definitieve infrastructurele maatregelen. VoltHa bestaat uit een combinatie van repressieve maatregelen (politiecontroles) en sociale/welzijnsmaatregelen zoals een ontmoetingsplaats voor jongeren, buurtwerking, wijkmanagement, middelen voor pop-ups, ..

De natuurwaarden in de stationsomgeving zijn beperkt. Het gebied kent amper groene ruimte. De nog onbebouwde percelen in het deelgebied buiten de singel zijn aangeduid als biologisch waardevol. Op een boogscheut van het projectgebied ligt het natuurreserveat Tommelen. Het gebied dankt zijn voorkomen aan de geallieerde bombardementen in 1944. De inmiddels met water gevulde kraters vormen een ideaal biotoop voort salamanders en kikkers.

Er lopen geen waterlopen in het studiegebied.

3.3 Ruimtelijke planningscontext

De opmaak van het RUP is een uitwerking van de bestaande structuurplannen. Het ontwerpend onderzoek, het masterplan en het RUP zullen deze plannen verder verfijnen.

3.3.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

(laatste herziening VR 17 december 2010)

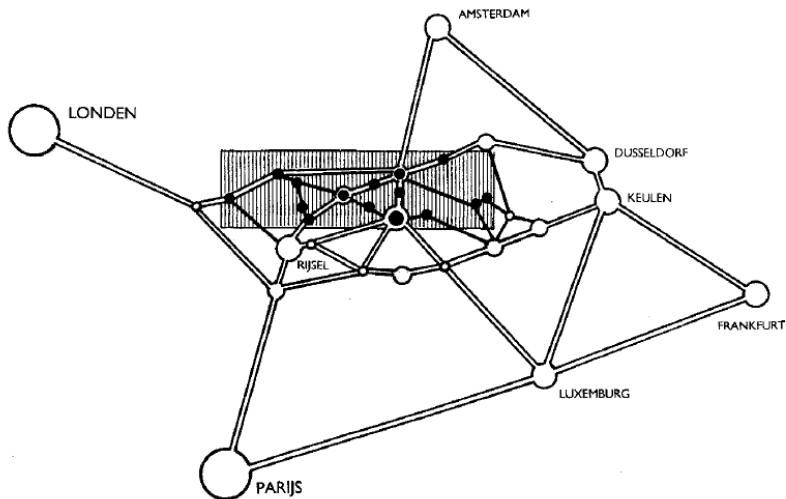
Hasselt-Genk als regionaal stedelijk gebied

Hasselt wordt binnen het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen aangeduid als **regionaalstedelijk gebied (RSG) Hasselt-Genk**. In een RSG is het ruimtelijk beleid gericht op het maximaal benutten van bestaande en toekomstige stedelijke potenties. De herontwikkeling van de stationsomgeving binnen het stedelijk netwerk is een goed voorbeeld van een stedelijke potentie die optimaal benut moet worden.

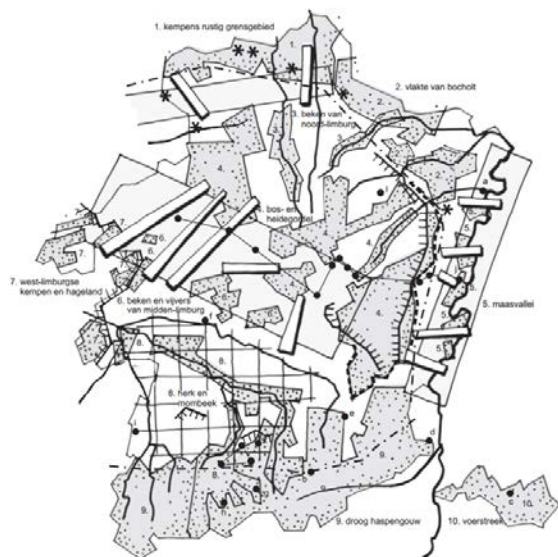
Als onderdeel van het regionaalstedelijk gebied neemt Hasselt een belangrijke plaats in binnen de ruimtelijke structuur van Vlaanderen, omwille van het verzorgingsniveau, de aanwezige stedelijke voorzieningen en de economische structuur. De ligging rond het Albertkanaal en langs de E313 biedt grote potenties voor de economie. Het uitgebreide aanbod aan voorzieningen en de goede bereikbaarheid maakt daarnaast van Hasselt een aantrekkelijke woonomgeving. Het biedt potentieel om groei inzake bijkomende woningen, voorzieningen en economie op te vangen. Hierbij is het belangrijk de verschillende functies optimaal met elkaar te verweven binnen het stedelijk netwerk.

In het regionaal stedelijk gebied gelden de volgende **doelstellingen**:

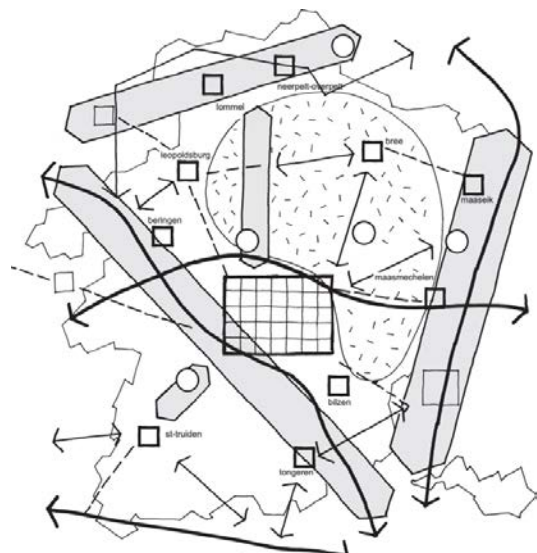
- Het stimuleren en concentreren van activiteiten
- Het vernieuwen van de stedelijke woon- en werkstructuur door strategische stedelijke projecten
- Het ontwikkelen van nieuwe woontypologieën en kwalitatieve woonomgevingen



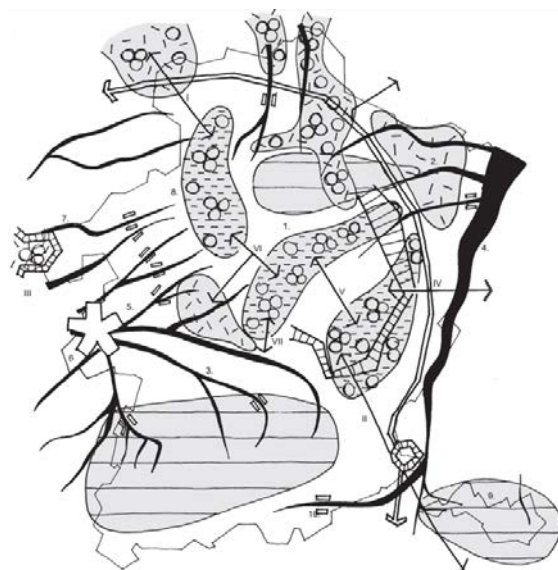
Groot- en regionaalstedelijk netwerk in samenhangend netwerk met grootstedelijke gebieden buiten Vlaanderen. (RSV,2011)



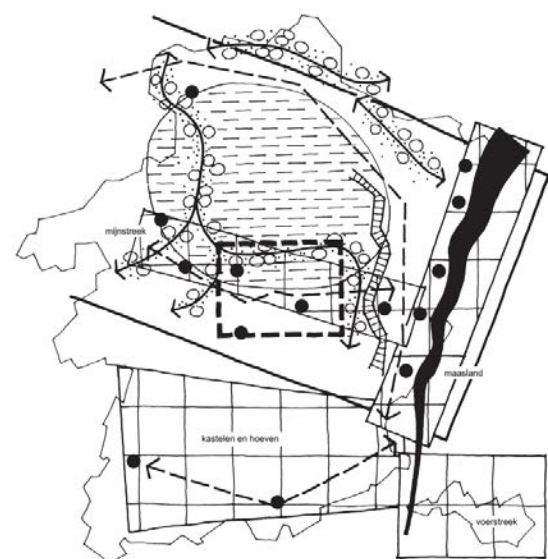
Gewenste landschappelijke structuur (PRS Limburg)



Gewenste verkeers- en vervoersstructuur (PRS Limburg)



Gewenste natuurlijke structuur (PRS Limburg)



Gewenste toeristisch- recreatieve structuur (PRS Limburg)

- Het leefbaar en bereikbaar houden door andere vormen van stedelijke mobiliteit en door locatiebeleid
- Het verminderen van het ongeordend uitzwermen van functies.

Hasselt neemt ook internationaal een belangrijke positie in. Hasselt is immers onderdeel van een grensoverschrijdend stedelijk netwerk en daarmee ook onderdeel van het MHAL-ontwikkelingsperspectief (Maastricht, Hasselt/Genk, Aken en Luik). Dit perspectief spitst zich toe op de relaties tussen de steden Maastricht, Aken, Hasselt en Luik, op zowel economisch als sociaal vlak.

Op Vlaams niveau behoort het regionaalstedelijk gebied Hasselt-Genk bij het stedelijk netwerk Limburgs **Mijngebied**. Binnen dit netwerk liggen vele kansen voor de reconversie van het mijnpatrimonium, economische structuur langs infrastructuren en de versterking van de stedelijke structuur. De regio moet voornamelijk zorgen voor een versterking van de stedelijke en economische structuur op Vlaams niveau.

De site is gesitueerd in de nabijheid van de A13 (E313) als hoofdweg tussen Antwerpen en Luik, en de primaire weg R71 (buitenring rond Hasselt). Het station van Hasselt wordt binnen het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen aangeduid als **hoofdstation** binnen het Vlaamse hoofdspoornetwerk en is structuurbepalend voor het regionaalstedelijk gebied van Hasselt-Genk. De spoorweg in het zuidelijk deel van het studiegebied voorziet rechtstreekse verbindingen met Leuven, Brussel, Gent, Antwerpen, Luik, en Blankenberge en is daarmee een belangrijke bovenlokale vervoersader.

In het kader van de Mobiliteitsvisie 2020 en het Limburgplan is een netwerk uitgewerkt van snelle openbaar-vervoersverbindingen in Limburg, waarbij het regionaalstedelijk gebied Hasselt-Genk wordt verbonden met de Limburgse kleinstedelijke gebieden. Met dit project wil De Lijn inspelen op de keuzereiziger die verplaatsingen van meer dan 10 km aflegt. Basis van het plan is het bestaande spoorwegnet van NMBS aangevuld met drie nieuwe sneltramlijnen (Spartacus plan met lijn 1 - Hasselt-Maastricht, lijn 2 - Hasselt-Genk-Maasmechelen en lijn 3 Hasselt-Neerpelt-Lommel), vervolledigd met snelbuslijnen.

3.3.2 Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Limburg

(De laatste herziening dateert van 20 september 2012)

Naast de hoofdrimte waartoe de stationsomgeving behoort in het structuurplan, worden ook de deelstructuren kort besproken.

Hoofdrimte Netwerk Midden-Limburg

In haar ruimtelijk beleid gaat de Provincie uit van diverse hoofdrimten, waarbij Hasselt zich bevindt in de hoofdrimte **Netwerk Midden-Limburg**.

Deze hoofdrimte is de **motor van de verstedelijking in de provincie**. Voor de meest hoogwaardige functies moet hier een plaats worden gecreëerd. Dat geldt o.a. voor wonen, bedrijvigheid (gespecialiseerde arbeid), dienstverlening, grootschalige voorzieningen (bijvoorbeeld onderwijs, cultuur, evenementen, gezondheidszorg, recreatie) , distributie, verkeer enz. De hoofdrimte positioneert zich op Vlaams niveau. De hoofdrimte wordt niet gezien als een doorlopend verstedelijkt gebied, maar als een netwerk van verstedelijkte knooppunten, verbonden door belangrijke infrastructuren en gescheiden door open ruimten. De provincie geeft met die hoofdrimte een **eigen invulling aan het stedelijk netwerk van Vlaams niveau 'Limburgs Mijngebied'**, zoals aangeduid in het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen. Het mijngegeven behoort immers grotendeels tot het verleden en is slechts structuurbepalend voor specifieke aspecten van de gewenste ruimtelijke structuur van de provincie (bijvoorbeeld de toeristisch-recreatieve structuur). De term 'netwerk Midden-Limburg' is bijgevolg meer aangepast en toekomstgericht. De ontwikkelingsperspectieven voor het gebied in het ruimtelijk structuurplan provincie Limburg stemmen overeen met de ontwikkelingsperspectieven volgens het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen. De hoofdrimte is fundamenteel verbonden met het Vlaams economisch netwerk Albertkanaal. Het **stedelijk gebied Hasselt - Genk is de spil en het zwaartepunt van de hoofdrimte en van de provincie Limburg**. Het accent ligt er op de bestuursfunctie en de gevarieerde productiestructuur van het stedelijk gebied. Om zijn positie voor de MHAL-regio te verbeteren moet worden gewerkt aan de versterking van de stedelijkheid (verdichting,

grootstedelijk imago op bepaalde plaatsen) van het gebied. Daardoor wordt er een draagvlak gecreëerd om een aantal hoogwaardige stedelijke voorzieningen aan te trekken. Het RSPL schuift hiertoe beleidsthema's als interne en externe bereikbaarheid, stedelijk aanbod en stadsvernieuwing naar voor. Zo zet de provincie bijvoorbeeld sterk in op betere openbaar vervoersverbindingen tussen Hasselt en Genk en stelt ze dat de hoofdstations van beide steden verder worden uitgebouwd naar een voorzieningenniveau gelijkaardig aan andere hoofdstations in Vlaanderen.

Fysisch systeem en natuurlijke structuur

De regio Midden-Limburg vormt een smal overgangsgebied tussen het Kempens Plateau en Vochtig Haspengouw, gekenmerkt door tal van ecologische en landschappelijke overgangen. De talrijke waardevolle natuurlijke en landschappelijke fenomenen resulteren in een gevarieerde, rijke en kleinschalige natuurlijke structuur.

Nederzettingsstructuur

Een radio concentrisch opgebouwde stedelijke structuur met belangrijke lintvormige uitzwermingen rond Hasselt, ten zuiden van de Demer, is gestructureerd door de kleine ring (R70/groene boulevard) en versterkt door de aanleg van de Singel (R71/grote ring). Het ruimtelijk patroon van Hasselt wordt gekenmerkt door lintvormige uitzwermingen langs de verschillende steenwegen die elk een specifieke functie vervullen.

Herwaardering van het bestaande weefsel speelt een rol bij het versterken van Hasselt. De dichtheid in de diverse wijken is eerder laag voor een stedelijke context. Deze kan verhoogd worden door het realiseren van nieuwe woningen en gemeenschapsvoorzieningen zonder dat er grote lappen open ruimte aangesneden moet worden. De bestaande open ruimtes in het studiegebied dienen zoveel mogelijk gevrijwaard te blijven van bebouwing onder meer door middel van inbreiding van reeds bebouwde gebieden. Hasselt moet vooral inzetten op het realiseren van een voldoende gevarieerd aanbod inzake woontypologieën.

Ruimtelijk economische structuur

De Singel (R71), het Albertkanaal en de E313 zijn de dragers van een groot deel van de economische structuur.

De kleinhandel concentraties type II in Hasselt bevinden zich rond de Kuringersteenweg.

Recreatie en toerisme

Limburg is een toeristische provincie bij uitstek. Toerisme wordt erkend als economische hefboom voor Limburg. Ook in de toekomst moet Limburg een toeristisch-recreatieve rol op een kwalitatieve wijze blijven invullen.

Hasselt is aangeduid als toeristisch-recreatieve pool. In deze polen wordt het toeristisch-recreatief aanbod van provinciaal belang geclusterd. In dit kader is Hasselt geselecteerd als toeristisch recreatief knooppunt type I. Deze selectie houdt in dat er – onder strikte voorwaarden – nieuwe toeristisch-recreatieve voorzieningen van provinciaal niveau in de gemeente kunnen bijkomen.

Bereikbaarheid en ontsluiting

Het provinciaal structuurplan ontwikkelt een aantal interessante ontwikkelingsperspectieven om een duurzame mobiliteit te realiseren:

- Het uitbouwen van sterke openbare vervoersassen gericht op Hasselt langs de oude steenwegen (Kuringersteenweg, Genkersteenweg, Maastrichtersteenweg, Luikersteenweg, Sint-Truidersteeweg).
- Het bundelen van hoogdynamische activiteiten nabij de stationsomgeving Hasselt en het plaatselijk verdichten van het tussenliggend gebied.
- Het hoofdstation in Hasselt dient dezelfde ontsluitingskwaliteiten te verkrijgen als de andere gelijkaardige stations in Vlaanderen.

Het stedelijk gebied Hasselt - Genk wordt tangentieel ontsloten via twee belangrijke oost-west verbindingen. De E313 (A13) verbindt Antwerpen, Lummen en Luik. De E314 (A2) verbindt Leuven (E40 - A3), Lummen en Aken.

3.3.3 Beleidsplan Ruimte Limburg

De provincie bereidt de opmaak van een Provinciaal Beleidsplan Ruimte voor, ter vervanging van haar structuurplan. In het kader van het BRLimburg werd eind

2016 een oriënteringsnota gepubliceerd, zijn een aantal thematische studies lopende en werden verschillende vormen van inspraak en bevraging georganiseerd. Van het BR Limburg zijn echter nog geen goedgekeurde documenten beschikbaar waaruit inhoudelijke keuzes of richtlijnen af te leiden zijn. Op 20 maart 2019 nam de provincieraad de officiële startbeslissing en werd er een focus- en conceptnota opgesteld. De algemene principes van het BRV worden meegenomen, maar toegepast op de Limburgse ruimtelijke situatie. Er worden zes ruimtelijke strategieën vooropgesteld die richting moeten geven aan de ruimtelijke ontwikkeling op lange termijn. Deze zijn: de ruimtelijke regionale eigenheid respecteren, kernen en strategische gebieden versterken, vervoersverbindingen uitbouwen, open ruimte versterken, een gedifferentieerde economie faciliteren en hernieuwbare energie ruimtelijk integreren. Momenteel zijn er verscheidene ondersteunende onderzoeken lopende en zal het globale proces van het BRL in het najaar van 2020 van start gaan.

3.3.4 Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Hasselt

(In werking getreden op 26 november 2009)

Naast de deelruimte waartoe de stationsomgeving behoort in het structuurplan, worden ook de deelstructuren kort besproken in wat volgt.

Deelruimte verstedelijkt gebied Hasselt

De stationsomgeving maakt deel uit van de deelruimte verstedelijkt gebied Hasselt. In deze deelruimte wordt een **kwalitatief stedelijk beleid** gevoerd, met onder meer volgende aandachtspunten:

- Het zich **profilieren als 'stad'** binnen het regionaal stedelijk gebied Hasselt-Genk maar ook als **hoofdstad van de provincie**. Hasselt ontwikkelt zich als een dynamische stad die ingaat op de hedendaagse behoeften en die dit vertaalt naar kwalitatieve ruimtelijke ontwikkelingen. Als **ruimtelijke dragers** voor deze ontwikkelingen worden **ontsluitingsinfrastructuren** zoals delen van de Singel, Kuringersteenweg, station en lightrail genoemd.
- De **woonkwaliteit** staat ook in deze deelruimte voorop.

(Nieuwe) ontwikkelingen worden aangelegd met aandacht voor de woonkwaliteit. Bij de ontwikkeling van (in-en uitbreidings)gebieden wordt de gewenste/haalbare woondichtheid ruimtelijk afgewogen.

- Economische activiteiten onder de vorm van **bedrijvigheid** worden gestimuleerd. Er worden nieuwe locaties gezocht waarbij de aard van activiteiten aangepast wordt aan de plekken.
- De handelsactiviteiten in deze deelruimte worden gestimuleerd door een **gericht locatiebeleid** te voeren voor activiteiten van verschillende aard. Handel situeert zich op verschillende locaties en zal complementair aan elkaar ontwikkeld worden.
- Het toeristisch aspect van het centrum wordt verder uitgewerkt, door o.a. kwalitatieve inrichting van het stadscentrum,
- **Bereikbaarheid en ontsluiting** zijn essentieel voor het functioneren van een stad. Er wordt een eenduidig beleid gevoerd naar hiërarchie van wegen, verkeerscirculatie, parkeren, openbaar vervoer, ...
- De **Singel** vormt de **toegangspoort tot de kernstad** en wordt als geheel versterkt om als baken te functioneren. De Singel neemt de vroegere taak van de Kleine Ring over (nu Groene Boulevard). De Singel ligt in het centrum van het stedelijke weefsel. Naast de verkeersfunctie biedt de Singel ruimte voor verdichting van stedelijke functies en vooral functies met behoefte aan zichtlocatie.
- **Herkenbaarheid / identiteit – kwaliteit:** Draggers voor het verbeteren van de herkenbaarheid en identiteit van Hasselt zijn beeldbepalende elementen, publieke ruimten (pleinen, voetgangersdoorsteeken, paden, ...), groenelementen (Demer, ...), Hier zal dan ook bijzondere aandacht aan besteed worden.
- **Relatie van de stad met de omliggende open ruimte.** Gebruik makend van veelal bestaande doorsteekmogelijkheden wordt de stad via een padenstructuur verbonden met de omliggende open ruimte. Dit draagt bij tot het verhogen van de woonkwaliteit.

De herontwikkeling van het station wordt beschreven als een **hefboom voor een kwalitatieve stedelijke ontwikkeling** van Hasselt. Hier wordt gestreefd naar een kwalitatieve menging van stedelijke voorzieningen met diverse woonvormen. Dergelijke projecten moeten bijdragen tot een kwalitatieve woonomgeving en worden niet enkel op vlak van kwantitatieve woonbehoeften gezien als strategisch project. De stationsomgeving wordt eveneens als locatie voor kantoren geselecteerd, als drager van onderwijsfuncties en als locatie voor de uitbouw van stedelijke culturele infrastructuur. De inmiddels uitgevoerde busbaan van het stationsplein naar de nieuwe stelplaats wordt voorop gesteld net zoals het uitbouwen van het station als vlot bereikbaar intermodaal en multimodaal transferium.

Landschappelijke structuur

Hasselt is onderdeel van drie landschappelijke eenheden. Hasselt ligt in de Demervallei die het overgangsgebied vormt tussen twee geografisch verschillende regio's, Zuiderkempen in het noorden en Vochtig Haspengouw in het zuiden.

De Demervallei zelf is breed en heeft een gering verval. Typisch in deze beekdalen is de aanwezigheid van beemden. Dit zijn natte gras- en weilanden met veel populieraanplantingen en een onderbegroeiing van elzen. De Demervallei is als dusdanig alleen nog maar herkenbaar ten oosten en ten westen van het stadscentrum.

De Demervallei stroomopwaarts van Hasselt is door de universitaire campus gevrijwaard gebleven van gebouwen. Ze doet haar intrede in de stad via het golfterrein. In de stad is de vallei op enkele plekken nog aanwezig en zichtbaar en nauwelijks overwelfd maar op vele plekken loopt ze langs bebouwing en wegen.

De Demervallei stroomafwaarts van Hasselt wordt gekenmerkt door een afwisseling van bosjes en veelal met bomenrijen omzoomde graslanden en akkers. De natuurwaarden zijn vooral gebaseerd op een kleinschalig cultuurlandschap met een diversiteit verbonden aan gradiëntrijke overgangen tussen arme zandgronden van de Kempen en rijkere zandleemgronden van Haspengouw. Langsheen de Demer lopen een aantal kleinere parallel lopende waterlopen. Hasselt heeft zelf een vrij vlak reliëf.

Nederzettingenstructuur

De bestaande ruimtelijke nederzettingenstructuur in Hasselt is zeer divers. De historische stadskern en de woonwijken gelegen in directe omgeving van de Singel, vormen de meest uitgesproken en dichtst bebouwde gebieden op het grondgebied van de stad. De stad selecteert de volgende structuur in haar woongebieden: de historische stadskern, de stedelijke woonwijken, de suburbane woongebieden, de steenwegbanden, Stevoort, de woonkernen, de woonlinten, het woonwagenterrein en de verspreid liggende woningen

De stationsomgeving is gelegen op het raakvlak tussen de stedelijke woonwijken H. Hart en Runkst.

De Singel vormt een fysische begrenzing voor een aantal stedelijke woonwijken, net zoals de Groene Boulevard voor de historische stadskern. Tussen de Groene Boulevard en de Ring wordt de kernstad ingekapseld door een gordel van stedelijke woonwijken. Opvallend is de historische bebouwing langsheen de oorspronkelijke radiaalwegen zoals de Kuringersteenweg, die dwars door de wijken lopen. De wijken ontwikkelden zich als aparte, herkenbare deelgebieden binnen de stedelijke ringstructuur en vertonen elk een eigen karakter.

De stad Hasselt is en blijft een aangename woonstad: de kwantitatieve stedelijke groei die vooropgesteld wordt, mag de woonkwaliteit niet hypothekeren. De stedelijke groei wordt verder opgevangen door zowel in- als uitbreiding van het woongebied. De plaats binnen het regionaal stedelijk gebied Hasselt-Genk en het tegengaan van de versnippering van het buitengebied staan hierbij voorop.

Elke kern moet in de invulling van zijn lokale woonbehoefte kunnen voorzien ook wat betreft de kwantitatieve taakstelling inzake sociaal wonen. De gewenste ruimtelijke structuur dient als referentiekader bij het invullen van de kwantitatieve taakstellingen. Woongebieden worden ontwikkeld volgens hun uitrustingsniveau en de identiteit van het gebied.

Economische structuur

Op vlak van bedrijvigheid zal de stad Hasselt samen met Genk als regionaal stedelijk gebied - met een complementair aanbod aan bedrijventerreinen - de motor vormen voor de economische ontwikkeling binnen het stedelijk netwerk Midden-Limburg. Hasselt functioneert met haar economische pijlers als dienstverlening, kennisbedrijvigheid, regionale bedrijvigheid en niet-industriële bedrijvigheid complementair met Genk als het gebied waar industriële, logistieke en grootschalige bedrijvigheid ruimte moet krijgen en ontwikkelen. Met Diepenbeek wil Hasselt samenwerken aan de uitbouw van een meer research en universiteit aanleunende bedrijvigheid rond de campus .

Volgens de gewestplanbestemming zijn er in Hasselt slechts 2 echte industriezones nl. Researchcampus /Philips (nr. 29) en Keramo (nr. 27). Keramo kan beschouwd worden als een historisch gegroeid bedrijf, de vroegere Philipssite evolueert naar een gemengd regionaal bedrijventerrein. De meeste bedrijventerreinen rond Hasselt zijn van het regionale, gemengde type. Ze worden ontsloten via de primaire wegen (Ring) of via de secundaire wegen.

Inzake handel heeft de stad Hasselt van oudsher een belangrijke invloed op het ommeland. Als regionaal stedelijk centrum wordt de invloedssfeer vooral afgewogen ten opzichte van de shoppinggoederen. Het betreft hier goederen waartoe de consument een zekere inspanning levert en bij voorkeur een centrum bezoekt van hogere commerciële rangorde.

Kantoren komen op het grondgebied van de stad op diverse locaties voor, en vaak in verwevenheid met andere functies zoals wonen, handel,De **stationsomgeving** is aangeduid als **zone voor kantoorconcentraties** (met in bijzonderheid het Vlaams Huis, de Lijn en ACV, justitiehuis).

Als provinciehoofdstad huisvest Hasselt naast zijn eigen gemeentelijke instellingen een aantal overheidsdiensten van provinciaal, gewestelijk en federaal niveau. Deze instellingen en diensten zijn alle gesitueerd binnen of direct grenzend aan de Ring zoals het Vlaams Huis in de Koningin Astridlaan, waar de Vlaamse gewestelijke overheid haar diensten heeft.

Voor het gedeelte van de Kuringersteenweg, tussen de Singel en het spoor, is verdere uitbouw van grootschalige kleinhandel, omwille van het conflict met het verkeer, niet aangewezen. Het is een **stedelijk onderzoeksgebied met de volgende programmapunten:**

- Versterken van de relatie tussen de stadskern en Kuringen ten noorden van de Kuringersteenweg.
- Versterken van de relaties tussen het gebied ten zuiden van Kuringersteenweg en het gebied voor stedelijke ontwikkeling rond de stationsomgeving.
- Zoeken naar een nieuw evenwicht tussen handel en wonen waarbij handel wordt afgebouwd en wonen versterkt.
- Voldoende ruimte voor vlotte verkeersafwikkeling, vooral voor het openbaar vervoer en de trage weggebruiker.

Het gebied is een provinciale kleinhandelsconcentratie type II dat onderdeel zal vormen van het stedelijk gebied. De bevoegdheid ligt bij het Vlaams gewest. Het beleid wordt bepaald tijdens het afbakeningsproces van het stedelijke gebied.

Onderwijsstructuur

Hasselt heeft een uitgebreid net aan onderwijsinstellingen, zowel voor eigen inwoners als voor inwoners uit de regio. Over het algemeen zijn onderwijsinstellingen grootschalige functies met een groot ruimtebeslag. Vrijwel alle scholen en instellingen van secundair onderwijs zijn gesitueerd binnen de Singel.

Openruimte structuur

Op het grondgebied van Hasselt bevinden zich enkele grotere aaneengesloten natuurgebieden die meestal deel uit maken van grensoverschrijdende complexen.

De stad benadert het open ruimtebeleid op haar grondgebied vanuit de stedelijke functie. De open ruimte van Hasselt is een nevelruimte waar natuur, landbouw, bos, wonen en recreatie elkaar moeten vinden. Vandaar dat ook gesproken wordt van **stedelijke landbouwgebieden**, welke door de ligging nabij de stad niet uitsluitend



	Bebauwing		Bundeling van onderwijsinstellingen		Vergroende steenweg		Albertkanaal
	Wonen/ rechtstreeks bebouwbaar		Zoeklocatie voor nieuwe school		Parkweg		Buffering autocalnelweg
	Wonen/ scenario 2		Toeristische betekenis		Te verbeteren relatie		Secundaire wegen
	Nieuwe woongebieden		Sportinfrastructuur		Vallei		Hoofdweg
	Woonuitbreidingsgebied		Natuurgebied		Vijvers		Autosnelweg
	Wijkcentrum		Landbouwgebied		Poorteffect		Spoonweg
	Kernstad		Landschappelijke afwerking randen		Bakens		Sneltram
	Regionaal bedrijventerrein		Park		Parking voor park & ride/ carpooling		Verkeersknooppunt
	Lokaal bedrijventerrein		Stedelijk landbouwgebied		Kerk		
	Nieuw Lokaal bedrijventerrein		Boscomplexen, landbouw en recreatief/ modegebruik		Ziekenhuis		
	Reserve lokaal bedrijventerrein		Provinciale natuurverbinding		Kerkhof		
	Uitbreiding mogelijk		Lokale natuurverbinding		Landschappelijke herinrichting		
	Uitbreiding niet mogelijk		provinciale open ruimteverbinding		Nmbs station		
	Gebied concentratie kantoren		Lokale open ruimteverbinding		Halla/Opstapplaats openbaar vervoer		
	Stedelijke demervallei		Bestaande groene as		Strategisch project		
	Kleinhandels concentraties		Nieuwe groene as		Terrein voor woonwagens		

Gewenste ruimtelijke structuur (GSP Hasselt)

beschouwd worden vanuit een economische benadering. Het zijn landschappelijk waardevolle gebieden die ook een natuur-, toeristische en recreatieve functie moeten kunnen vervullen.

Dit geldt ook voor de natuurgebieden. Natuurgebieden moeten zo veel mogelijk beschermd worden maar ze hebben ook een maatschappelijke functie. Er wordt naar gestreefd om de mogelijkheden voor natuurbeleving en natuureducatie te garanderen.

In Hasselt wordt er een gedifferentieerd beleid gevoerd volgens de dynamiek van de verschillende natuurgebieden en/of landbouwgebieden. Een belangrijk conceptelement is dat de natuurlijke structuur alleen maar kan functioneren als samenhangend ruimtelijk netwerk. Dit netwerk wordt gevormd door grote en kleine natuurgebieden, natuurverbindingen en kleine landschapselementen, en is structurerend voor de open ruimte.

De doelstellingen voor het open ruimtebeleid kunnen als volgt omschreven worden:

- Het uitbouwen van een samenhangende natuurlijke structuur als onderdeel van de open ruimte,
- Het behouden van een leefbare landbouwstructuur weliswaar met een verruimde doelstelling,
- Het bevorderen van het idee dat natuur en landbouw kunnen samenleven in de gemengde gebieden,
- Het linken en verbinden van de stad aan de open ruimte,
- Het ondersteunen van het erfgoed van de open ruimte,
- Het structureren van allerlei vormen van medegebruik in de open ruimte.

Recreatieve structuur

De stad Hasselt heeft, mede door haar rol als provinciehoofdstad, een breed gamma aan ontspannings- en recreatieve infrastructuren, zowel voor de behoefte van de eigen bevolking, maar ook voor de behoeften van

de inwoners uit de hele provincie. Er kan een onderscheid gemaakt worden in grootschalige sportinfrastructuur en accommodatie die eerder op lokaal niveau uitgerust is en functioneert.

Binnen de provincie Limburg speelt Hasselt op diverse vlakken een belangrijke toeristische rol. Een belangrijke toeristische troef in Hasselt is de binnenstad. Door het gecombineerd aanbod aan handel, waardevolle gebouwen, culturele activiteiten, horeca, enz. wordt de stad dagelijks door vele mensen bezocht. Uiteraard worden toeristen ook aangetrokken door de bovenlokale recreatieve-toeristische voorzieningen. **Het (bus)station van Hasselt speelt een belangrijke rol bij de toegankelijkheid van de recreatieve functies.**

Bindende bepalingen

Onder **Bepaling 9. Selectie van zones voor kantoren** wordt de stationsomgeving aangeduid als zone met ontwikkelingsmogelijkheden voor (nieuwe) kantoren.

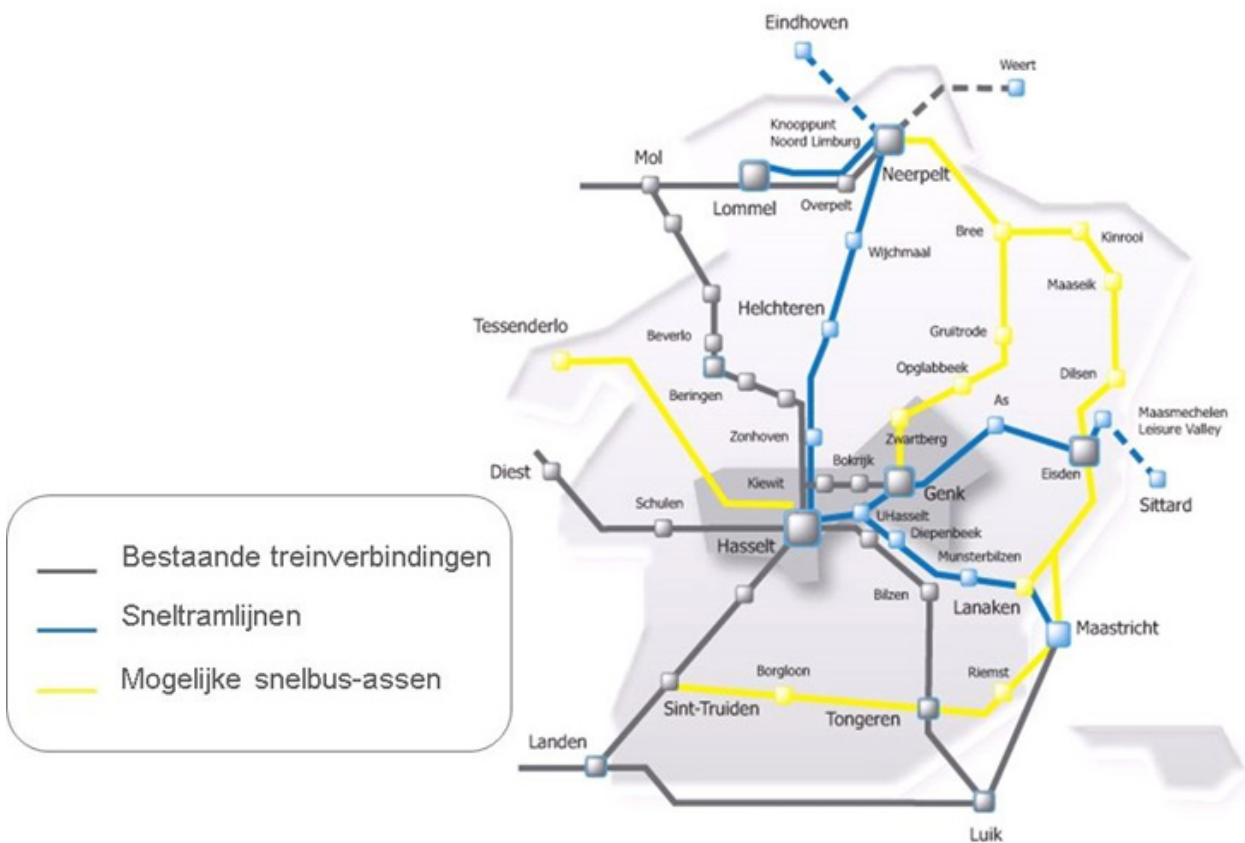
3.3.5 Ruimtelijke ontwikkelingsperspectief MHAL

Hasselt maakt deel uit van de stedenband Maastricht, Heerlen, Hasselt-Genk, Aken, Luik. Het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief MHAL vindt zijn oorsprong in de Vierde Nota van Nederland. In die nota wordt Maastricht/Heerlen aangewezen als stedelijk knooppunt met een euregionale positie binnen Zuid-Nederland. Daaraan werden in eerste instantie Luik en Aken toegevoegd en later ook Hasselt en Genk. Voor deze grensoverschrijdende regio werd een ruimtelijk ontwikkelingsperspectief opgemaakt om de regio als geheel te versterken. Het gebied wordt aangeduid als een stedelijk landschapspark welke zich ontwikkelt langs een noord-zuid as welke samenvalt met de historische ontwikkelingsas van steden langs de Maas (Luik en Maastricht) en een oost-west as die samenvalt met de mijnsteden (Aken, Heerlen, Genk, ...).

Er is speciale aandacht uitgegaan naar de ontwikkeling van bufferzones rond de verstedelijkte gebieden en de aanduiding van belangrijke ecologische verbindingen van grote natuurgebieden en landschappen in de nabije omgeving. Binnen het centrum van Hasselt zijn er slechts



Ontwikkelingsperspectief MHAL (1993)



Snelle OV-verbindingen

een beperkt aantal (kwalitatieve) groene publieke ruimtes. Mogelijk kan de herontwikkeling van de stationsomgeving bijdragen aan een kwaliteitsverbetering en waarborging van bufferzones binnen het stedelijk weefsel van Hasselt.

3.3.6 Spartacusplan

Het Spartacusplan is een plan opgesteld door De Lijn en de NMBS om het openbaar vervoer in Belgisch-Limburg te bevorderen. Het houdt de opening van oude spoorwegen en de aanleg van nieuwe tram- en snelbuslijnen in.

Limburg kent een spoorwegnet met een relatief beperkt aanbod aan treindiensten. Het treinaanbod is voornamelijk gericht op pendelaars richting Brussel en Antwerpen. De lage frequentie maakt het weinig attractief voor kortere verplaatsingen. Binnen de provincie bestaat er geen verbinding met het Maasland en Noord-Limburg en er rijden geen treinen naar Nederland. Zowel het aanbod van de NMBS als dat van De Lijn bestaat uit trage verbindingen die alle stopplaatsen bedienen. Daardoor kan het openbaar vervoer voor verplaatsingen op langere afstanden niet concurreren met de personenwagen. De gemiddelde verplaatsingen zijn in Limburg groter dan elders.

Met het Spartacusplan wil de Lijn een forse reizigersgroei bereiken door de kwaliteit van het openbaar vervoer op te trekken tot een niveau waarop het een goed en waardevol alternatief biedt voor de personenwagen. Een bijkomende doelstelling is het in sterke mate verhogen van de efficiëntie van het openbaar vervoer. De uitbouw van een hoogwaardig netwerk van regionaal openbaar

vervoer in Limburg moet tot een wijziging van de verplaatsingsgewoonten in Limburg leiden.

Een **regionaal netwerk van snelle verbindingen** tussen de steden moet de ruggengraat vormen voor de snelle en comfortabele verplaatsingen op grotere afstanden. De trein zal samen met ander hoogwaardig railvervoer en met snelbussen deze ruggengraat vormen. Het bestaande ontsluitend busvervoer zal in een aantal strategisch gekozen knooppunten instaan voor de vlotte aan- en afvoer van reizigers naar dit hogere niveau.

Dit hiërarchisch netwerk leidt tot een maximaal aantal interessante verbindingen met een optimaal comfort en een gunstige reistijd voor de reiziger en tegen een haalbare kostprijs voor de gemeenschap.

De **provinciehoofdstad Hasselt** ligt op het kruispunt van spoor- en buslijnen en wordt de **hoofdknoop van het netwerk**. Dit betekent dat treinen en bussen mekaar hier rond hetzelfde tijdstip zullen ontmoeten, zodat reizigers zonder lange wachttijden kunnen overstappen naar alle richtingen. De Lijn voorziet nieuwe sneltramlijnen op de volgende relaties:

- Lijn 1 - Hasselt – campus Diepenbeek – Lanaken – Maastricht
- Lijn 2 - Hasselt – campus Diepenbeek – Genk – Maasmechelen Leisure Valley
- Lijn 3 - Hasselt – verstedelijkt gebied Noord-Limburg (Lommel, Neerpelt, Overpelt)

De sneltrams moeten zorgen voor snellere reistijden en een betere regelmaat op de zwaardere vervoersassen. Deze exploitatievorm biedt daarnaast ook een ruim comfort en een hoge capaciteit met veel zitplaatsen.

Op dit moment wordt in opdracht van De Lijn een studie uitgevoerd omtrent de concrete inpassing van de nieuwe lijnen in de stationsomgeving.

3.3.7 Mobiliteitsplan vervoerskern Hasselt-Genk

Goedgekeurd door de gemeenteraad van Hasselt op 25 augustus 2014 (en door de gemeenteraad van Genk op 26 juni 2014). Het mobiliteitsplan omvat zowel een beleidsplan vervoerskern Hasselt-Genk, als afzonderlijke beleidsplannen voor de twee individuele steden. Dit overkoepelende plan zet enerzijds **krijtlijnen en randvoorwaarden** uit voor de lokale (stedelijke) plannen en wordt anderzijds gevoed vanuit de lokale context.

Bij het bundelen en formuleren van alle relevante doelstellingen wordt uitgegaan van één overkoepelende doelstelling, m.n. het realiseren van, hetzij het versterken van een duurzame evolutie in de huidige mobiliteitsontwikkeling en –gedrag. Concreet betekent dit dat er in het projectgebied een **duurzame modal split** moet worden nagestreefd en bekomen.

Deze overkoepelde doelstelling wordt verfijnd middels **zes strategische doelstellingen**:

1. Het vrijwaren en versterken van de selectieve bereikbaarheid van de vervoerskern Hasselt – Genk;
2. Het garanderen van de toegankelijkheid van de vervoerskern Hasselt – Genk;
3. Het verzekeren van de verkeersveiligheid van de vervoerskern Hasselt – Genk;
4. Het verbeteren van de verkeersleefbaarheid van de vervoerskern Hasselt – Genk;
5. Het realiseren van een stedelijke taakstelling met aandacht voor de omgevingswaarden (milieu);
6. Het voeren van een samenhangend en gedragen beleid in de vervoerskern Hasselt – Genk.

De stationsomgeving wordt als strategisch project aangeduid. Concreet doelt het mobiliteitsplan erop dat “het masterplan” dient uitgevoerd te worden (hier wordt verwezen naar één van de masterplannen die in het verleden werden opgesteld). Meer algemeen betreffen deze aangeduide strategische projecten de ruimtelijke projecten met een voorbeeldfunctie en/of projecten die een grote invloed op verkeer en mobiliteit hebben.

De maatregelen uit het mobiliteitsplan dienen de gewenste ontwikkeling van de strategische projectlocaties te ondersteunen. Er worden hierbij maatregelen voorgesteld die betrekking hebben op de verkeers- en vervoersnetwerken en het ondersteunend beleid. Bij de uitbouw van de gewenste ontsluitingsstructuur van de projectlocaties dient er steeds van uitgegaan te worden dat **de meest duurzame verkeers- en vervoersmodi voorrang** dienen te krijgen, en dus **prioritair** dienen te worden **uitgebouwd**. De overige netwerken worden dan afgestemd op het meest duurzame netwerk op een bepaalde schaal: het **voetgangersnetwerk** op de kleinste ruimtelijke schaal, het **fietsnetwerk** en het **lokale busnetwerk** op mesoschaal en het **snelle, hoogwaardige openbaar vervoer** voor verplaatsingen op langere afstand. Op deze manier worden verplaatsingen van en naar de projectlocaties gestimuleerd volgens het **STOP-principe**: eerst Stappen, dan Trappen (Fietsers), vervolgens met het Openbaar of ander collectief vervoer en in laatste instantie met de Personenwagen. In het algemeen dient de bereikbaarheid met het openbaar vervoer (OV) van de strategische projectlocaties te worden verbeterd. De mate van bereikbaarheid met het openbaar vervoer is afhankelijk van de afstand van de locatie tot de OV-halte, de bestemmingen van de lijnen die de halte aandoen, de frequentie waarop de voertuigen rijden, de reistijden, de aansluitingen (overstapmogelijkheden), het comfort van de verbinding, enzovoort.

Het voorgestelde netwerk van hoogwaardige openbaar vervoersverbindingen in de vervoerskern Hasselt-Genk en de provincie Limburg bedient een aantal van de strategische projectlocaties rechtstreeks, wat de bereikbaarheid van deze locaties sterk verbetert. De overige strategische projectlocaties dienen te worden ontsloten via het lokale en/of regionale busnetwerk, waarbij de frequentie en de lijnvoering van de buslijnen tegemoetkomt aan de vereisten vanuit de projectlocatie (bijv. een hogere frequentie tijdens spitsuren, een verbinding tussen bepaalde functioneel complementaire locaties, enzovoort).

Van de **stationsomgeving** wordt in het informatieve deel volgende analyse gemaakt:

<i>Bestaande toestand</i>		<i>Geplande toestand</i>	
Kansen	Problemen	Kansen	Problemen
<ul style="list-style-type: none"> • Ontwikkeling van de stationsomgeving: uitbouw met functies die gericht zijn op gebruik / snelle bereikbaarheid van OV • Ruimte voor uitbouw multimodaal transferium (sneltram, parkings, korte verbinding met R71 als primaire weg II) • Stationsomgeving als stedelijk verdicht gebied 	<ul style="list-style-type: none"> • Ontsluiting naar het hogere wegennet (R71 en E313) • Barrière tussen stadsdelen • Weinig gestructureerde ruimte 	<ul style="list-style-type: none"> • Stedelijke attractiepool in relatie met de omgeving (Runkst, oude stadskern) • Herwaardering buurt (strategische ontwikkeling) • Herwaardering noord-zuidverbinding (Runkst) • Uitbouw als multimodaal transferium (parkings, sneltram) • Uitbouw als OV-knooppunt, centraal punt in het Spartacus netwerk 	<ul style="list-style-type: none"> • Druk op de omgeving • Bereikbaarheid vanuit omgeving • Ontwikkelingstempo • Timing Spartacus (sneltram) • Aanpassing lijnvoering / frequentie verbindingen naar de regionaal- en • Grootstedelijke gebieden • Plaats voor de zachte weggebruiker

Kansen en problemen stationsomgeving

Het **station van Hasselt** is binnen het regionale openbaarvervoersnetwerk uiteraard een **zeer belangrijke knoop**:

- Het wordt geselecteerd als een **regionaal pendelstation** (dit is een transferium tussen InterCity treinverkeer en bestemmingsverkeer binnen Limburg: reizigers stappen er over van IC-trein naar de auto of een regionale OV-lijn);
- Het wordt geselecteerd als **primair schakelpunt** (dit is een overstappunt tussen een snelle en hoogwaardige OV-verbinding, de auto en lokale ontsluitende netwerken voor voetgangers, fietsers, andere OV-verbindingen).

Het **optimaliseren van de toegang tot de parking** wordt (samen met de heraanleg van de Singel R71-N2) in het plan aangehaald als belangrijke actie op korte termijn.

3.3.8 Mobiliteitsplan Hasselt

Het mobiliteitsplan Hasselt werd in 2014 goedgekeurd (samen met het mobiliteitsplan Hasselt-Genk). In het plan worden de doelstellingen van het mobiliteitsplan Hasselt-Genk verder uitgewerkt.

Eén van de strategische doelstellingen binnen het Mobiliteitsplan van Hasselt is het verzekeren van de verkeersveiligheid. Het optimaliseren en beveiligen van bestaande fietsroutes en het gericht inpassen van eventuele nieuwe fietsroutes voor de wegwerking van conflicten tussen verschillende vervoersmodi komt hierbij naar voren.

Een **uitbouw van duurzame verkeers- en vervoersnetwerken draagt daarnaast bij tot het bereiken van de balans tussen stedelijke groei en woonkwaliteit**. Implementatie van een fijnmazig netwerk aan fietsroutes en een optimalisatie van het openbaar vervoer zijn hierbij belangrijk.

Binnen het mobiliteitsplan is er een lokaal functioneel **fietsroutenetwerk** opgenomen welke aansluit op het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk. Aanduiding gebeurt op basis van samenhang, directheid, afstemming met openbaar vervoer en afstemming met

wegencategorisering. Speciale aandacht gaat uit naar verkeersveiligheid, sociale veiligheid en aantrekkelijkheid van de route.

Binnen het mobiliteitsplan wordt de **Kuringersteenweg** aangeduid als **onderdeel van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk**. De **Spoorwegstraat** ten zuiden van de sporen wordt aangeduid als lokaal functioneel fietsroutenetwerk en valt binnen de groene as van het lokale recreatieve fietsroutenetwerk.

In het studiegebied van de stationsomgeving wordt er een **herinrichting van de Kuringersteenweg** (N2) voorzien voor auto-en vrachtverkeer.

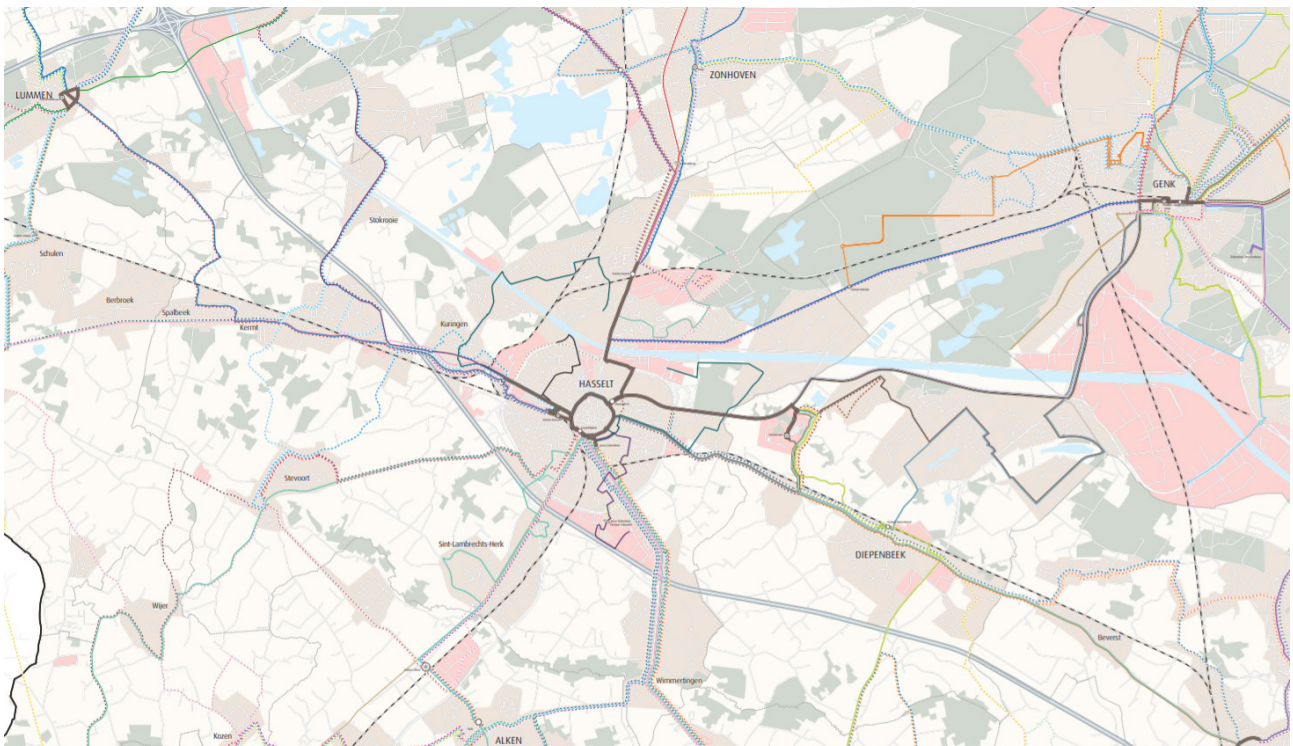
Het station van Hasselt is het belangrijkste **knooppunt van openbaar vervoer**. Trein -en buslijnen moeten hier verknoopt worden (weldra aangevuld door de Spartacuslijnen).

3.3.9 Vervoerregio Limburg

Vlaanderen is ingedeeld in vijftien vervoerregio's. Vervoerregio's zijn clusters van gemeenten waarin mobiliteit op elkaar moet worden afgestemd. Elke vervoerregio wordt aangestuurd door een vervoerregioraad waarin verschillende partners (o.a. Departement Mobiliteit en Openbare Werken, het Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn, de lokale overheden en andere partners) vertegenwoordigd zijn. De vervoerregioraad staat in voor de **opmaak en het uitrollen van een regionaal mobiliteitsplan voor het personen- en het vrachtverkeer**. Het regionaal mobiliteitsplan legt de globale mobiliteitsvisie voor een langere termijn (tijdshorizon van 10 jaar en een doorkijkperiode van 30 jaar) vast voor de vervoerregio, en dat voor alle vervoersmodi. Dit plan doet onder andere uitspraken over de belangrijke mobiliteitsuitdagingen van de regio, tekent het openbaar vervoersnetwerk uit en stelt maatregelen voor de verbetering van de doorstroming, de verkeersveiligheid en het fietsbeleid voor. De verschillende vervoersmodi zijn niet elkaars concurrent, integendeel, ze moeten elkaar aanvullen en slim op elkaar inspelen. Een modusafhankelijke regie moet het geheel coördineren. Voor de **vervoersregio Limburg** werd op 02/06/2020 de oriëntatienota van het regionaal mobiliteitsplan goedgekeurd.



Fietsroutenetwerk Mobiliteitsplan Hasselt



Lijnen netkaart met legende (uitsnede omgeving Hasselt)

3.10 Groenplan

De stad Hasselt heeft een groenplan opgemaakt en goedgekeurd op 30/4/2020. In dit plan wordt een toekomstvisie en strategie beschreven om de groene ruimtes op grondgebied van Hasselt kwalitatief te versterken. Het groenplan fungeert als richtinggevend document voor het beleid op vlak van gewenste kwantiteit en kwaliteit van het groen. Het vormt de koppeling tussen enerzijds het stedelijke groenbeleid en anderzijds het ruimtelijk beleid van de stad Hasselt. Het is een langetermijnplan dat aangeeft welke groenstructuren de stad Hasselt herbergt, wat de waarde, de samenhang en de functie van deze structuren is en hoe ze moeten gehandhaafd en/ versterkt worden. Het groenplan omvat eveneens een actieplan dat op verschillende niveaus weergeeft welke acties de stad moet ondernemen om de gewenste kwantiteit en kwaliteit van het groen te bereiken.

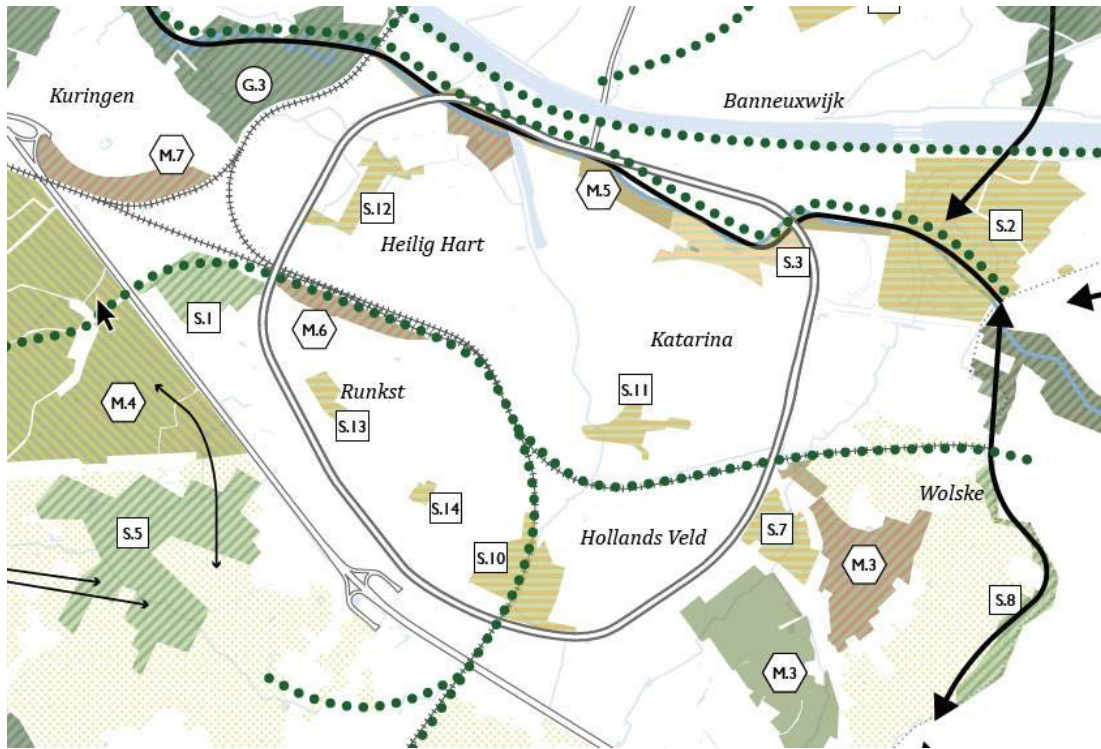
Het groenplan analyseert de bestaande groenstructuur en doet aanbevelingen om deze te versterken. Hiertoe wordt een hoofdgroenstructuur uitgewerkt, en worden een aantal principes gehanteerd: het verbinden van de hoofdgroenstructuur met stads- en wijkgroen, het detecteren van knelpunten en potenties op vlak van stads- en wijkgroen en het benoemen van strategische projecten voor de blauwgroene structuur. De spoorbundel zijde Runkst wordt in het groenplan aangeduid als missing link M6 Rangeerstation. Deze missing link ligt in een zgn. "rode overdrukzone": deze is van toepassing op gebieden die onder verstedelijkingsdruk staan. Aan deze gebieden wordt een minimumeis inzake behoud van groen, corridors,... opgelegd zodat deze -zelfs bij bebouwen- een rol kunnen blijven opnemen in het groenblauwe netwerk van Hasselt. Het spooreplacement wordt als groene link én long geselecteerd. Het spooreplacement, vandaag vooral een uitgesproken verharde oppervlakte met weinig ruimtelijke of ecologische kwaliteit, heeft de potentie om een volwaardige groene lob te worden langsheen de bebouwde omgeving van de Kuringersteenweg die tot diep in het hart van de stad perforereert. Naar het voorbeeld van de Duitse stad Leipzig kan het emplacement het historische centrum verbinden met de Herkenrodebossen.

Deze link is belangrijk zowel om klimatologische, ecologische als recreatieve redenen. Tussen het centrum en de Herkenrodebossen kan de groene link gradueel in breedte toenemen.

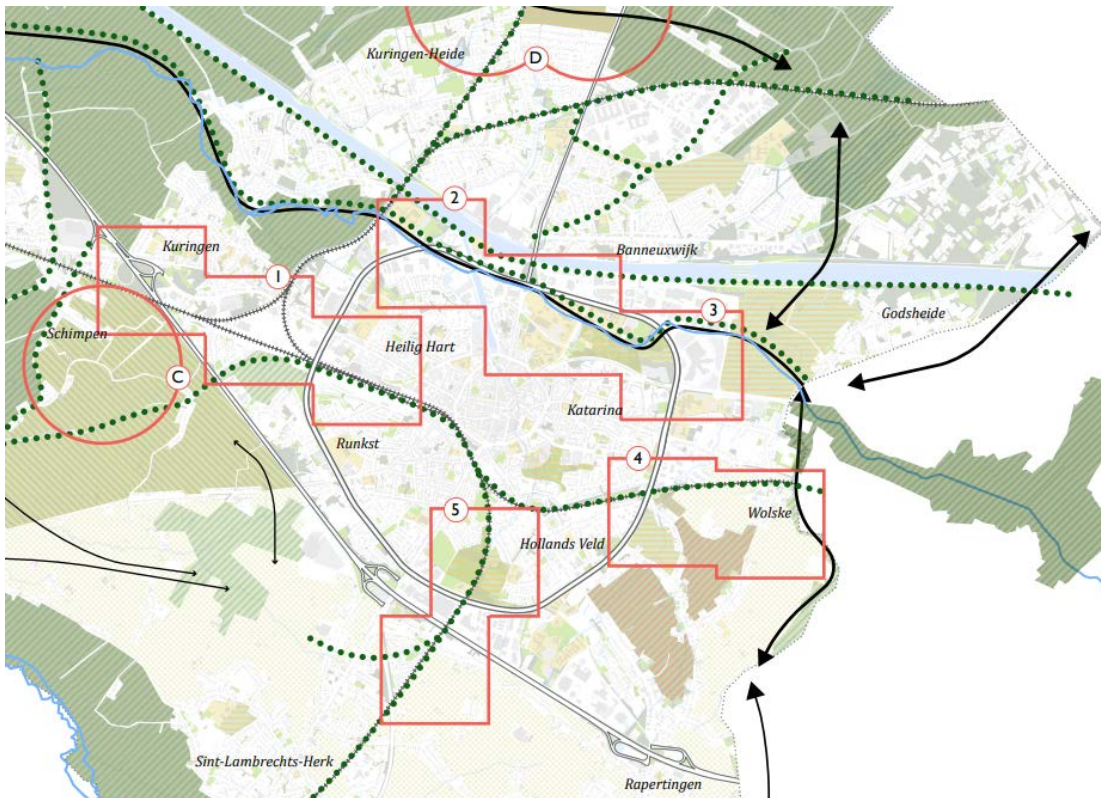
In het groenplan wordt vooropgesteld dat elke stadswijk moet beschikken over een kwalitatief wijkpark. Dat geldt ook voor de Heilig Hartwijk, die vandaag geen echt wijkgroen heeft.

Het groenplan doet ook aanbevelingen om nieuwe bomen te voorzien op het publiek domein. In de stationsomgeving zijn er heel wat straten waar extra bomen op het publiek domein tot de mogelijkheden behoren.

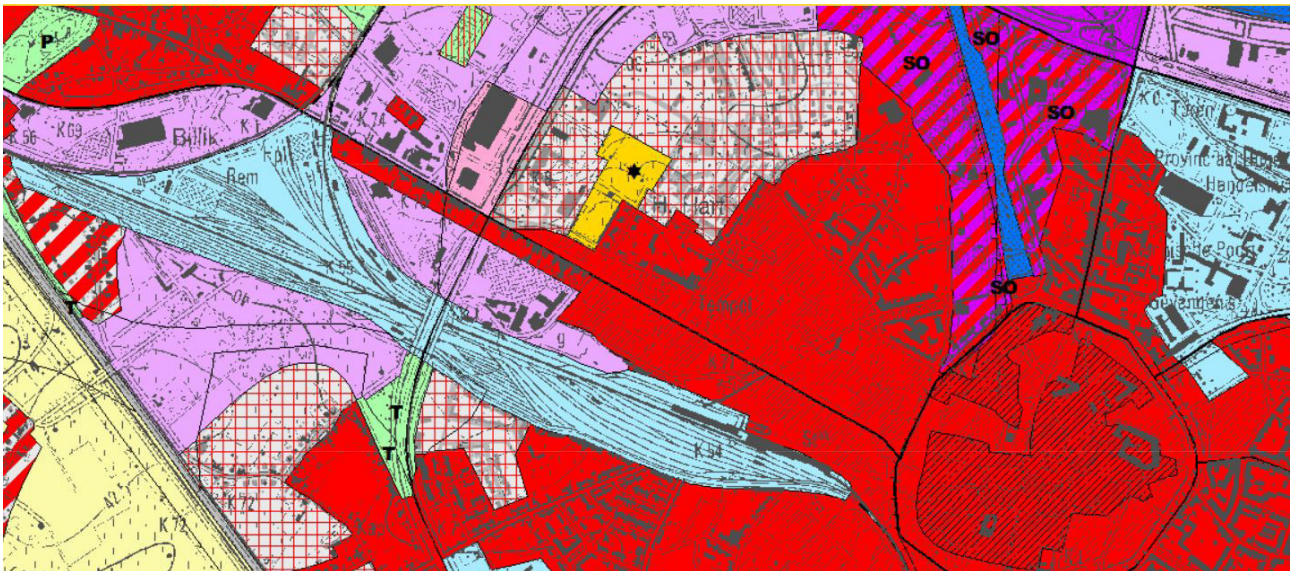
Het spooreplacement wordt ook als strategische zone aangeduid. Hiervoor worden in de actietabel concrete voorstellen gedaan rond groenmaatregelen die het strategisch belang van deze zone in de hoofdgroenstructuur van Hasselt mee ondersteunen. Zo moet bij herontwikkeling minstens 50% van de spoorbundel een groene bestemming krijgen. De houtkanten en hagen in het gebied moeten versterkt worden om de corridorfunctie te ondersteunen. Het opgaand groen aan de zijde van Runkst dient bewaard te worden als link met het wijkgroen.



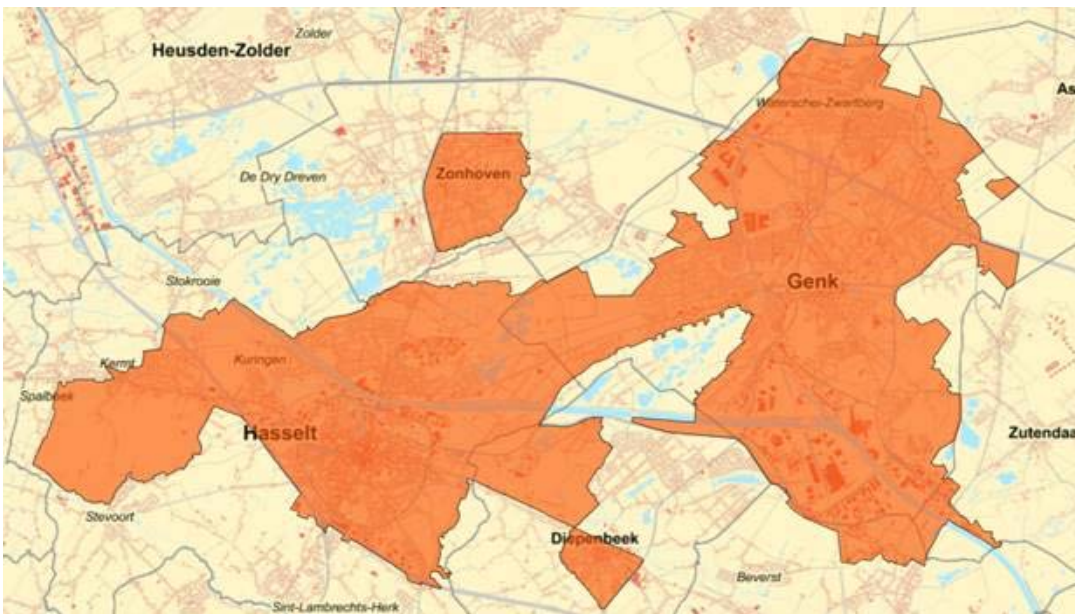
Groenplan (2020) Missing links : M6 = sporeplacement



Groenplan (2020) Strategische projecten 1 = sporeplacement



Gewestplan Hasselt - Genk 1979. (Geopunt)



Afbakening regionaalstedelijk gebied Hasselt-Genk

3.4 Juridische context

3.4.1 Gewestplan Hasselt - Genk (KB 22/05/1979)

Desite omvat een mix van verschillende bestemmingszones, waaronder:

- ‘gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen’
- ‘gebieden voor ambachtelijke bedrijven en gebieden voor kleine en middelgrote ondernemingen’
- ‘woongebieden’

Het BPA 24 Ter/quarto heeft voor een beperkt deel van het plangebied gezorgd voor een **functiewijziging naar een gevarieerder programma**, zoals in de volgende paragraaf besproken. Binnen de uiteindelijk afbakening van het toekomstig RUP kunnen voorschriften verder worden gespecificeerd of zelfs gewijzigd, dit laatste voornamelijk ter hoogte van het station zelf.

3.4.2 Gewestelijk RUP Afbakening Regionaalstedelijk gebied Hasselt-Genk

Het GRUP Afbakening Regionaalstedelijk gebied Hasselt-Genk is definitief vastgesteld op 20/06/2014 en van kracht sinds 05/08/2014.

In uitvoering van de bindende bepalingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) wordt het afbakeningsplan van het regionaalstedelijk gebied Hasselt-Genk opgemaakt als een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP). De afbakening gebeurt i.f.v. de realisatie van de beleidsdoelstellingen en ontwikkelingsperspectieven voor het regionaalstedelijk gebied: zo heeft het regionaalstedelijk gebied grote potenties om een belangrijk aandeel van de groei inzake bijkomende woonegelegenheden, stedelijke voorzieningen en ruimte voor economische activiteiten op te vangen. Het afbakeningsproces laat toe om binnen de grens van het stedelijk gebied een **aanbodbeleid** te voeren **dat inspeelt op de verschillende maatschappelijke behoeften** (wonen, werken, voorzieningen, enz.). Om dit aanbodbeleid te kunnen voeren werd er voor 21

deelgebieden een gewestelijk deelRUP opgemaakt (met specifieke voorschriften).

De stationsomgeving ligt binnen de afbakeningslijn van het regionaalstedelijk gebied, zoals vastgelegd in het GRUP, maar is niet als afzonderlijk deelplan opgenomen. Dit betekent dat alleen de algemene bepaling onder art. 0.1. hier van toepassing is. Deze bepaling houdt het volgende in:

“De gebieden binnen de afbakeningslijn behoren tot het regionaalstedelijk gebied Hasselt-Genk. Met uitzondering van de deelgebieden waarvoor in dit plan voorschriften werden vastgelegd, blijven de op het ogenblik van de vaststelling van dit plan bestaande bestemmings- en inrichtingsvoorschriften onverminderd van toepassing. De bestaande voorschriften kunnen daar door voorschriften in nieuwe gewestelijke, provinciale en gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen worden vervangen. Bij de vaststelling van die plannen en bij overheidsprojecten binnen de grenslijn gelden de relevante bepalingen van de ruimtelijke structuurplannen, conform de decretale bepalingen in verband met de verbindende waarde van die ruimtelijke structuurplannen.”

Bestemmingsplannen

Aan de rand van het plangebied, ten zuiden van de spoorweg, zijn volgende BPA's van kracht:

3.4.3 BPA 22 quarto ‘Tommelen’ (MB 29 augustus 2005)

Deelzone 1 – Woonbuurt Het Roefsels Bosch

Deze deelzone grenst in het noordoosten aan de sporen en omvat hoofdzakelijk woonfuncties. Langs de sporen ligt een **groene buffer met ruimte voor een recreatieve fietsverbinding**. Deze buffer moet de woningen afschermen van de sporen en de woonkwaliteit garanderen. Binnen de deelzone ligt een zone voor niet-storende gemengde functies met kleine en middelgrote ondernemingen.

Deelzone 2 – Stedelijk Natuurpark Tommelen

De weg langs de sporen is ook binnen deze deelzone aangeduid als autoluwe recreatieve fietsroute. Het overgrote deel van deze deelzone omvat het Stedelijk Natuurpark Tommelen. De **natuurlijke kwaliteit van dit gebied** moet optimaal bewaard worden. De ontwikkeling van een groenscherm tegen de autoweg en de sporen is wederom erg belangrijk. Binnen deze deelzone zijn geen woningen gesitueerd.

Deelzone 3 – Woonbuurt Tommelen

De zone gelegen tegen de Singel en sporen, in de meest oostelijke punt van de deelzone moet ingericht worden voor openbare wegenis en openbaar groen. Het streven naar een groene aanleg moet de ruimtelijke kwaliteit van de woonbuurt versterken. De projectzone aangeduid als witte zone omgeven door wegenis (geel) is bestemd voor wonen, vrije beroepen, handel en/of diensten voor zover ze geen hinderlijke vestiging betekenen voor de aanliggende woonwijk. Binnen de projectzone mag omwille van de ligging langs de Singel een hoger bouwprogramma voorzien worden, met een maximum van 4 bouwlagen.

3.4.4 BPA 22 quinto (MB 09/04/2008)

Dit (inmiddels volledig gerealiseerde) BPA is gelegen aan de zuidzijde van de stationsomgeving. Het betreft de ontwikkeling van een woongebied met centraal een **groot buurtpark**. Binnen dit buurtpark mag slechts 20% worden verhard. De meergezinswoningen in de noordelijke zone langs de ring, ook op de hoek met de spoorweg, mogen bestaan uit maximaal 8 bouwlagen. In de zuidelijke zone langs de ring mogen de meergezinswoningen maximaal 5 bouwlagen voorzien. Tussen het park en de sporen wordt een bijkomende zone voor meergezinswoningen ingericht bestaande uit maximaal 7 bouwlagen. Deze zones zijn aangeduid in het donkerrood. De hoge gebouwen voorzien een buffer tussen de ring en de rest van de woonwijk. De bouw van massieve bouwblokken is echter niet gewenst, vandaar dat er aan de bouwhoogtes bebouwingspercentages zijn gekoppeld in de voorschriften. De Spoorwegstraat voorziet geen directe aansluiting op de Singel naar de overzijde van de spoorweg.



BPA 22 quarto - deelzone 1: Woonbuurt Het Roefsels Bosch



BPA 22 quarto - deelzone 2: Stedelijk Natuurpark Tommelen



BPA 22 quarto - deelzone 3: Woonbuurt Tommelen



BPA 22 quinto

3.4.5 BPA 24ter – Stationsomgeving (12/10/2004) en BPA 24 Quarto (29/08/2007)

In heel het plangebied is enkel de directe omgeving van het station opgenomen in een BPA. Alle overige eigendommen (van De Lijn, de scholencampus HAST, en de zone van het sportcomplex Olympia, de terreinen van Byvoet en het bedrijventrum Office-center) zijn niet gelegen binnen de begrenzingen van een BPA.

In 2004 werd een bijzonder plan van aanleg (**24 TER** dd. 12 oktober 2004) opgemaakt, dat de inrichting van de stationsomgeving aan de noordzijde van de spoorweg bepaalt. Het werd in 2007 deels vervangen door BPA 24 Quarto.

Hieronder worden enkel de nog geldende bestemmingen besproken:

- De blauwe zone voor **stations voorzieningen en andere functies** kan onder meer ook voor kantoren, hotel of woningen gebruikt worden. De zone sluit aan op het Stationsplein en deels op de hoger gelegen esplanade waarop ook de nieuwe voetgangersbrug over de sporen aansluit. Eveneens kan ter hoogte van de voetgangerstunnel het maaiveld worden verlaagd (verdiept plein) teneinde de overgang naar de tunnel meer geleidelijk te maken.
- De paarse **zone voor diensten, kantoren of wonen** is momenteel grotendeels bebouwd. Tussen de zone voor gebouwencomplex en deze zone wordt een zone voor voetweg voorzien.
- De lichtblauwe **zone voor Vlaams huis** bestendigt het bestaand gebouw van de Vlaamse overheid.
- De zalmroze **zone voor wonen en gemengde activiteiten** wordt hoofdzakelijk voor woningen bestemd. Kleinschalige functies (horeca, diensten...) zijn ook mogelijk indien ze niet hinderlijk zijn voor de omgeving. Voor de gevels naar de Grote Breemstraat wenst men een meer stedelijke levendigheid en kwaliteit (geen achterkanten) te creëren.
- De **zone voor bus- en spoorinfrastructuur** is een bouwvrije zone ten behoeve van bus parking, bus- en spoorverkeer, weginfrastructuur en pleininrichting.

Enkel tijdelijke constructies zijn toegelaten.

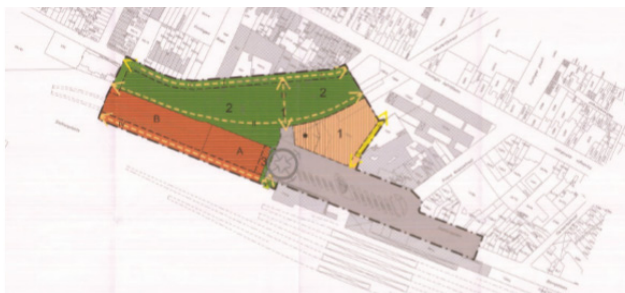
Het **BPA 24 QUARTO** is iets kleiner dan BPA 24 TER en **vervangt enkele bestemmingen:**

- De oranje **zone de Strip** moet bijdragen aan een levendig stadsdeel, aansluitende bij het stationsplein en de esplanade. Een flexibele ontwikkeling binnen deze zone is mogelijk, zolang het maar een samenhangend stedenbouwkundig geheel wordt. Deze zone is gelegen op het dak van een bestaande parkeergarage en deels over een tweerichtingsbusbaan. De Strip is bestemd voor een mix van kantoren, wonen, hotels diensten en/of openbare voorzieningen.
- Deelzone A – zone voor pandsgewijze bebouwing - heeft een bouwhoogte van minimaal vier bouwlagen en maximaal zes bouwlagen.
- Deelzone B – zone voor stadsicoon – hier kan een markant gebouw met sculpturale vormgeving (huidig gerechtsgebouw) gerealiseerd worden.
- De licht oranje **zone voor Gebouwencomplex** heeft een hele specifieke bestemming. Deze zone biedt ruimte aan een gemengde functie van kantoren en/of wonen (flexibele ontwikkeling), met publieksgerichte voorzieningen die uitgeven op het Stationsplein (paars-grijs) en de Esplanade (groen). Deze zone moet verplicht deels uitgewerkt worden als stadsicoon, een markant gebouw of gebouwencomplex.
- Er zijn drie zones voor **parkeervoorzieningen:**
 - Zone 1 is gelegen onder zone voor gebouwencomplex en de parking moet hier volledig onder het maaiveld worden voorzien.
 - Zone 2 bevindt zich ter hoogte van de strip en de esplanade; het nieuwe maaiveld vormt de basis voor de aanleg van een nieuw openbaar domein.
 - Zone 3, aansluitend op het Stationsplein, zorgt voor een functionele overgang tussen het stedelijk plein en de parkeergarage. In het geheel van parkings kunnen maximaal 1.115 pp worden voorzien, waarvan minimaal 715 publieke parkeerplaatsen.

- De groene **zone voor esplanade** wordt als hoogstaand openbaar domein met groen inrichting en bomen bestemd. Deze vormt ook de aansluiting naar de nieuwe voetbrug over de sporen.
- In het BPA-plan is de **zone voor te realiseren wegenis** van een aantal te realiseren wegenis voor gemotoriseerd verkeer slechts indicatief weergegeven d.m.v. een aslijn. Bij de effectieve realisatie kan maximaal 15m van deze aslijn worden afgeweken.
- De grijze **zone voor plein** (stationsplein) is een multifunctioneel plein met noodzakelijke infrastructuur voor voetgangers, openbaar vervoer, kiss&ride, taxi's, .. in relatie tot het station.
- De **aansluiting van de voetbrug** wordt indicatief weergegeven, d.w.z. dat de effectieve aansluiting binnen de breedte van de zone van esplanade kan verschuiven.
- De **zone voor verbinding- en overgangssysteem** wordt indicatief weergegeven. Tussen het Stationsplein, de strip, de Esplanade, de voetgangersbrug en –tunnel moeten functionele verbindingen voor voetgangers en fietsers worden gelegd.



BPA 24ter dd. 21 oktober 2004



BPA 24 Quarto dd. 29 augustus 2007

Masterplannen

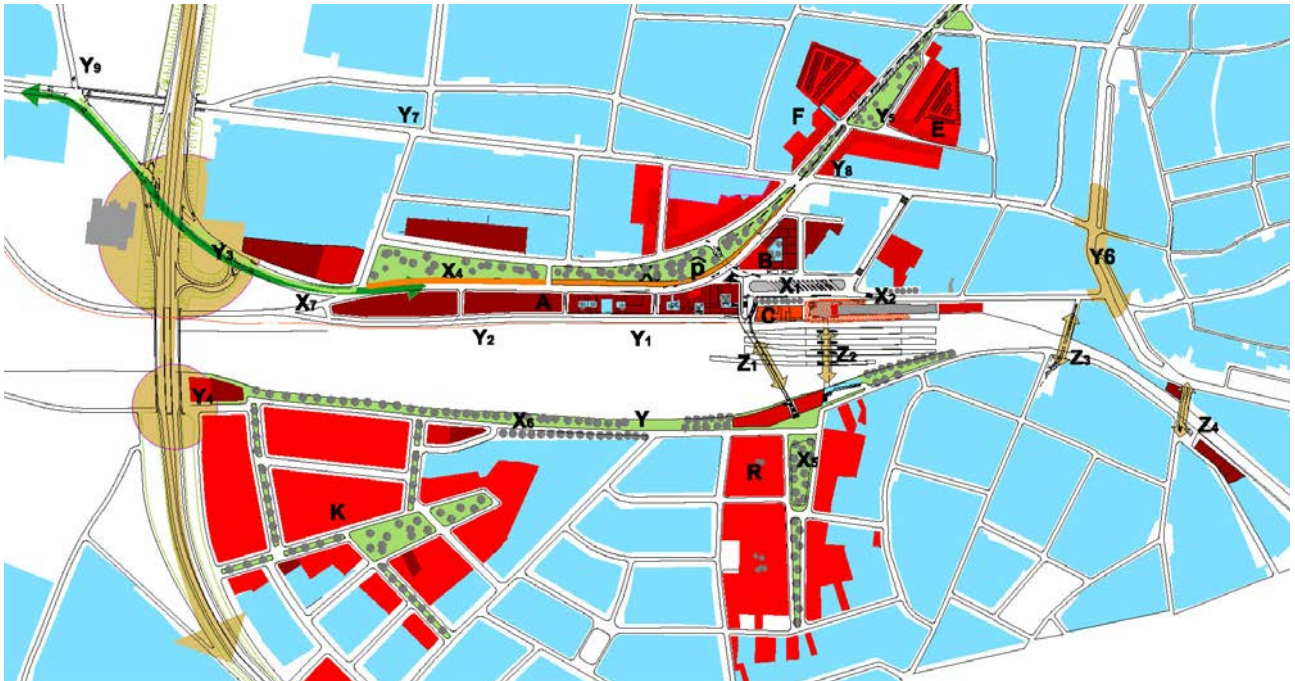
Sinds 2001 werden er drie opeenvolgende masterplannen ontwikkeld. Het ontwerp onderzoek en de opmaak van het RUP zal deze bestaande masterplannen kritisch onderzoeken en actualiseren.

- **masterplan 1 van West 8** (2001, wedstrijdontwerp betreffende de ontwikkeling aan de voor- en achterzijde van het station);
- **masterplan 2 van West 8** (2010, actualisatie omwille van de integratie van Spartacus, bereikbaarheid van de site ten gevolge van nieuwe ontsluitingsweg en parklaan);
- **masterplan 3 van EIS**, specifiek voor de zgn. 'stationsknoop' (2011-2013, Spartacus, nieuwe passerelle, verbetering toegankelijkheid perrons, fietsenstalling, bijkomende pendelparking, ...).

3.4.6 Masterplan West 8 (2001)

In 2001 won West 8 de wedstrijd voor de opmaak van een masterplan voor de stationsomgeving hetgeen in 2002 resulteerde in (rechts) naastliggend plan.

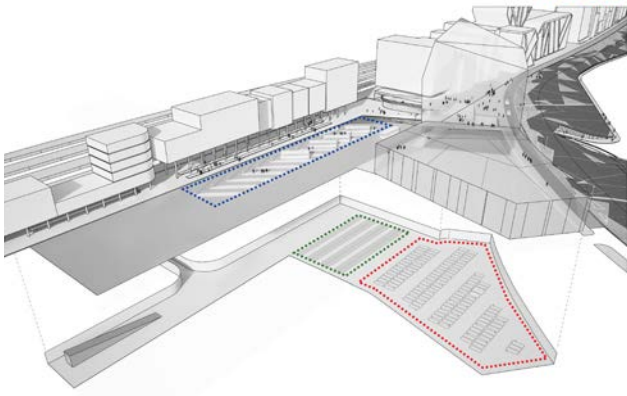
Het plan voorziet in de groene esplanade die de link vormt met de ontwikkelingen aan de kanaalkom, een nieuwe bebouwingsstrip langs de sporen en verschillende ontwikkelingen aan de zijde Runkst, onderling verbonden door nieuwe groenzones. Het stationsplein krijgt 4 gevels en behoudt grosso modo zijn langgerekte vorm en functie als busstation.



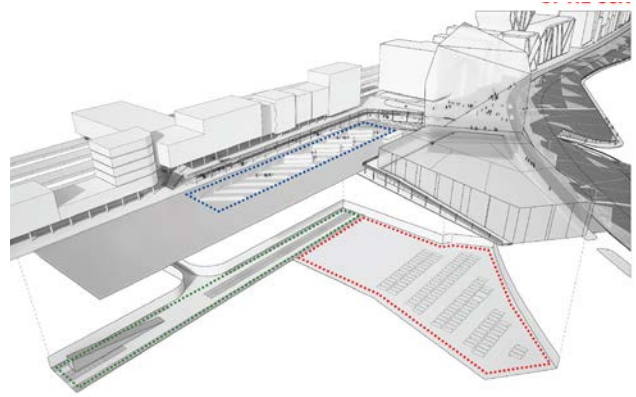
Masterplan West 8 (2001)



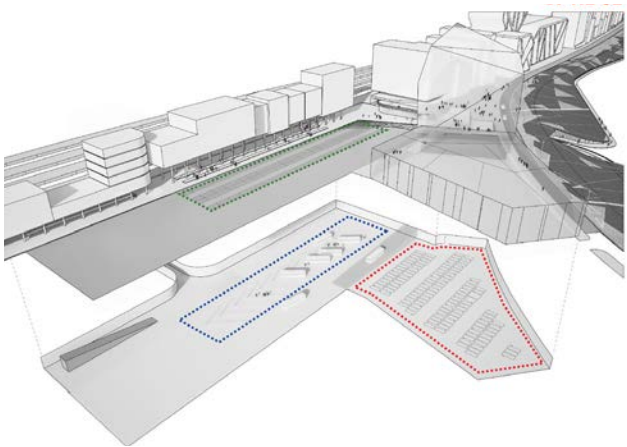
Masterplan West 8 (2001) - niveau esplanade



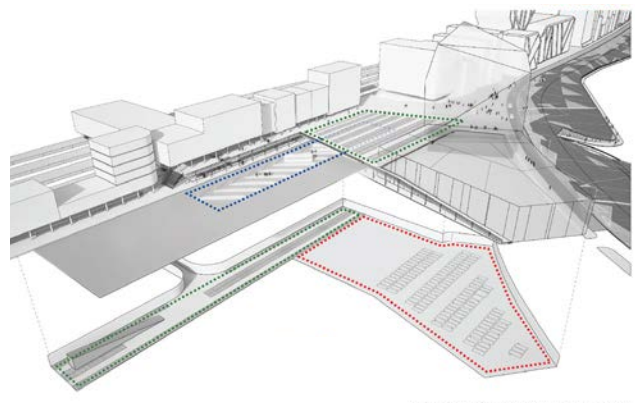
Masterplan stationsomgeving West 8 (2010) - Scenario 1



Masterplan stationsomgeving West 8 (2010) - Scenario 3a

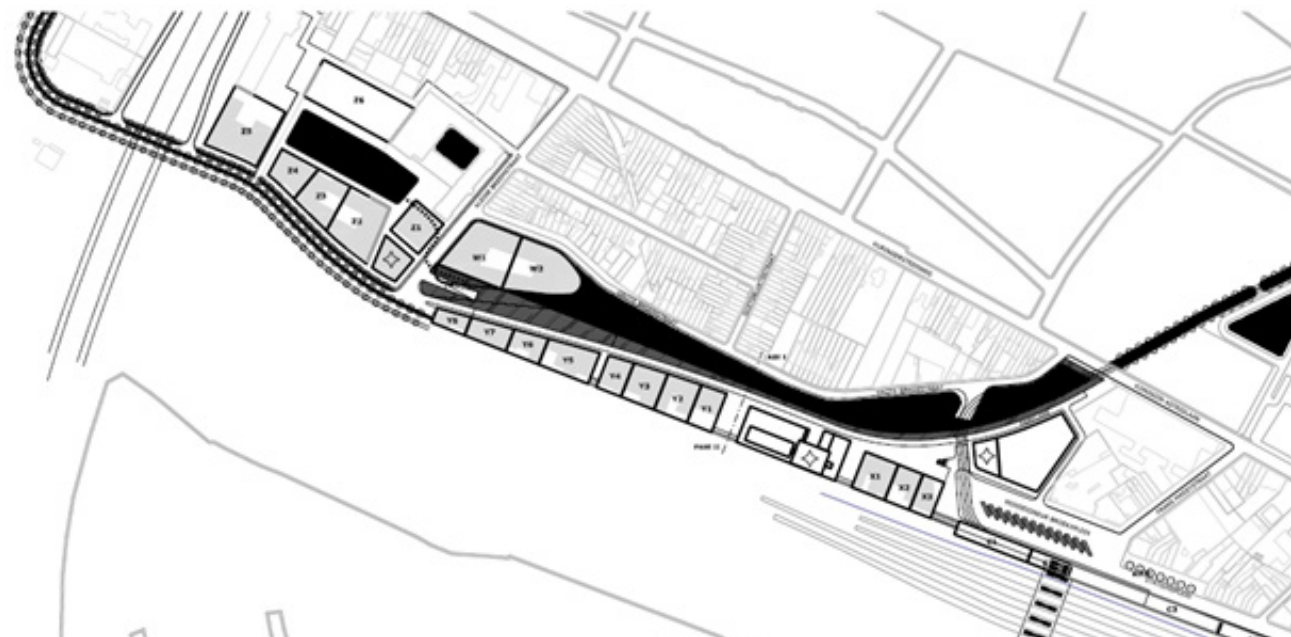


Masterplan stationsomgeving West 8 (2010) - Scenario 2



Masterplan stationsomgeving West 8 (2010) - Scenario 3b

42



Masterplan stationsomgeving - niv. Esplanade (West 8, 2010)

3.4.7 Masterplan West 8 (2010)

In 2010 werd het masterplan voor de stationsbuurt als volgt geactualiseerd:

Anno 2010 waren reeds een aantal projecten binnen dit masterplan uitgevoerd of in aanbouw binnen het masterplan van 2001. Doel van het vernieuwde masterplan van 2010 was de actuele situatie te evalueren.

Volgende **aandachtspunten** kwamen aan bod:

- Aangepaste adequate infrastructuur: nieuwe ontsluitingsweg, met name de Parklaan, waarbinnen flexibel gebruik mogelijk blijft;
- Nieuwe openbare ruimtes: stelsel van pleinen, parken en straten als herkenbare stedelijke gebieden;
- Publieke en openbare parkeergarage onder groene esplanade;
- Knooppunt van openbaar vervoer met een stationsplein, een lightrailverbinding (Spartacus) en fietsenstalling.

Bij de uitwerking van twee projectgebieden, m.n. het stationsplein en de Parklaan (of strip) wordt uitgegaan van de principes van bovenstaand masterplan en de bepalingen van het BPA.

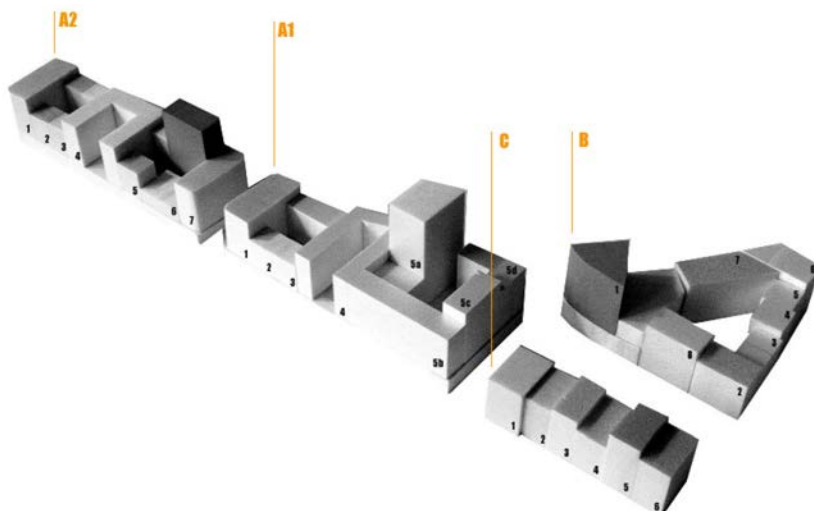
- Het **stationsplein**, met het openwerken van het stationsgebouw gekoppeld aan projectgebied C, de Koperen Dame en de integratie van een fietsenstalling.
- De **Parklaan**, met een kopgebouw aan het stationsplein, de verdere ontwikkeling westwaarts (zone Y), het kopgebouw van de esplanade (zone W) en de ontwikkeling van het bouwblok rond de scholencampus (zone Z).

Voor de organisatie van het stationsplein worden **verschillende scenario's** voorzien:

1. busstation bovengronds, fietsenstalling ondergronds;
2. fietsenstalling bovengronds, busstation ondergronds;
3. bus + lightrail bovengronds, voetgangers opgetild:
 - fietsenstalling ondergronds (3a)
 - fietsenstalling ondergronds en bovengronds (3b)

De **Parklaan** wordt de entree naar de gebouwen in de Strip, dat een gemengd programma van woningen, kantoren en publiekgerichte voorzieningen krijgt. De zuidgevels van de gebouwen aan de spoorbundel dienen een vergelijkbare architectonische aandacht te krijgen als de gevels aan de Parklaan.

Op enkele belangrijke stedenbouwkundige locaties aan de esplanade worden markante hedendaagse gebouwen voorzien. Deze profileren zich in de skyline van de voorstad en bepalen de nieuwe identiteit van het gebied.



Masterplan stationsomgeving - voorbeeld uitwerking volumetrie (West 8, 2010)



Masterplan Eurostation - de drie belangrijke assen (2013)



Masterplan Eurostation - volumetriestudie (2013)

3.4.8 Masterplan Eurostation (2013)

Het MP3 is kritisch ten opzichte van de oplossing voor het busstation van voorgaand masterplan en wil “een netwerk van publieke ruimte verknopen”. De stationsomgeving wordt als verbindend en structurerend element naar voren geschoven.

Belangrijke **aandachtspunten** binnen het masterplan van EIS zijn de volgende:

- Integratie van de Spartacuslimen;
- Integratie van een nieuwe passerelle en verbetering van de toegankelijkheid van de sporen;
- Integratie van fietsenstalling;
- Bijkomende pendelparking.

In het EIS-masterplan worden 3 elementen besproken:

1. Ontsluiting

Met de tramhalte krijgt het stationsplein een nieuwe impuls. Aan de overzijde van het station wordt een nieuwe fietsverbinding voorgesteld (suprematie spoor). Er worden twee parkings (noord en zuid) voorzien met een gezamenlijke capaciteit van 1.010 pp. Eveneens worden deze parkings gekoppeld aan een kiss & ride en taxi-haltes.

2. Sleutel

De conceptuele opbouw van de sleutel is in verschillende richtingen/niveaus:

- Het verlengen van het publiek domein tot gestructureerd busstation
- Een vetgangersverbinding als promenade tussen twee niveaus
- Een passerelle tussen twee stadsdelen (Runkst en Heilig Hart)
- Een Fietsverbinding via onderdoorgang met aangrenzende fietsenstallingen

De publieke ruimte verbindt alle vervoersmodi met de stationshal op een centrale plaats. De ontwikkelingen in de omgeving zullen de publieke ruimte opladen. De Lijnwinkel wordt in het stationsgebouw geïntegreerd. Het tram- en busstation op het gelijkvloerse niveau wordt verder uitgewerkt met een wachtruimte. De passerelle loopt dwars over de perrons op niveau 1. Fietsenstalling wordt gekoppeld aan een onderdoorgang op niveau -1. Pendelparking wordt eveneens aan de overzijde in een parkeergebouw van drie bouwlagen voorzien.

3. Ontwikkeling

De Koperen Dame wordt als icoon boven de bushalte uitgewerkt. Het directiegebouw van de Lijn komt boven de stationshal. De kantoren van de NMBS-groep komen in het verlengde van het stationsgebouw (heden de Werkwinkel). Aan het einde van de passerelle (kant Runkst) wordt een kopgebouw voorzien. Een plintgebouw naast het station wordt gekoppeld aan de passerelle. De strip en scholencampus worden zoals MP1 en MP2 uitgewerkt. Runkst krijgt een ‘Vredespark’ en een ‘Cederpark’ ten zuiden van de spoorwegen (beide reeds uitgevoerd).

3.4.9 Stedenbouwkundige verordeningen

De stad Hasselt kent een aantal stedenbouwkundige verordeningen.

- Wonen boven winkels (1997);
- Woonkwaliteit (2011);
- Gezinswoningen (2007);
- Bestemmingswijzigingen (2007).

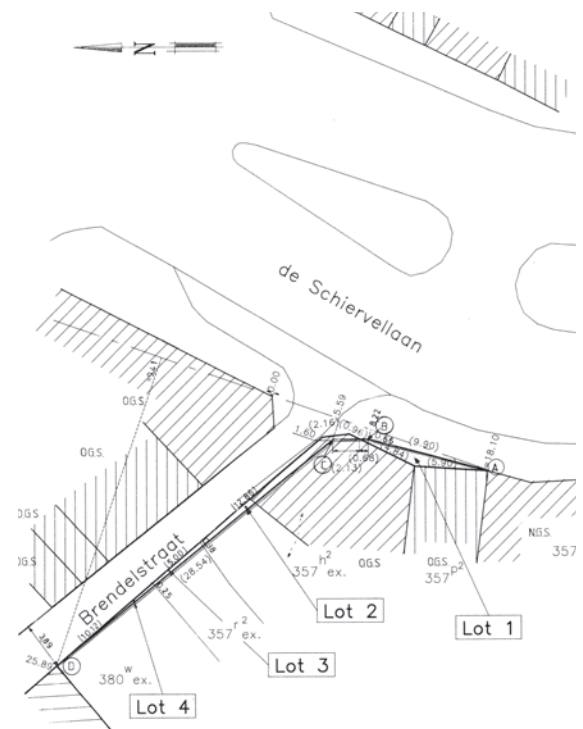
Dit zijn generieke verordende documenten, die veelal in het hele woongebied (of bepaalde delen ervan) van toepassing zijn.

3.4.10 Bestaande niet-vervallen verkavelingen

Binnen de contouren van het RUP komen 7 verkavelingen voor (met interne nummers 0476, 1702, 1831,1764, 1232, 1205 en 0717).

3.4.11 Bestaande rooilijnplannen

Er komt één rooilijn- en onteigeningsplan voor in het projectgebied, "Rooilijnen- en onteigeningsplan de Schiervellaan-Brendelstraat", 6e afdeling, sectie F, vastgesteld op 25 juni 1991.



Schiervellaan-Brendelstraat - nieuwe bebouwings- en rooilijn



Bestaand niet-vervallen verkavelingsplan - stationsomgeving

4. Visie

4. Visie

4.1 SWOT-analyse

SWOT staat voor de Engelse termen Strengths (sterktes), Weaknesses (zwaktes), Opportunities (kansen) en Threats (bedreigingen). In een SWOT-analyse worden de sterktes en zwaktes van een gebied gekoppeld aan de kansen en bedreigingen. Met behulp van dit model kunnen we een goede strategie bepalen.

Met een SWOT-analyse kunnen de sterktes, zwaktes, kansen en bedreigingen op overzichtelijke wijze in beeld gebracht worden.

4.1.1 Sterktes

De stationsomgeving is **zeer goed bereikbaar** door de aanwezigheid van een uitgebreid openbaar vervoer aanbod (trein- en busstation). De bediening per openbaar vervoer zal in de toekomst – met het uitrollen van het Spartacusplan- alleen maar verbeteren. Het station van Hasselt wordt hét openbaarvervoersknooppunt van de provincie Limburg. Daarnaast is dit gebied **gemakkelijk bereikbaar met de fiets**, mede door de ligging naast een bovenlokale fietssnelweg. De parking takt aan op de Singel en kan ontsloten worden **zonder overlast** voor de aanliggende woonzones.

het studiegebied heeft een **strategische ligging** tussen de buiten- en de binnenring. Het is nabij het stadscentrum gelegen. De grote concentratie aan handelszaken en voorzieningen in de binnenstad bevinden zich dan ook op wandelafstand. Dit maakt de stationsomgeving potentieel een interessante woonzone, maar ook een kansrijke zone voor handelszaken en horeca (die kunnen profiteren van de grote passage van en naar het station).

Aan de spoorzijde en op de oude stelplaatsen van de Lijn is er nog veel onderbenutte of niet-gebruikte ruimte: hier is **ruimte voor nieuwe ontwikkelingen**. Bovendien liggen deze sites op enige afstand van woonzones, waardoor hier ook functies die zich minder goed laten inpassen in woonweefsel een plaats kunnen krijgen.

Er is een **groot draagvlak voor de vernieuwing** van deze omgeving : de stationsbuurt wordt door veel Hasselaars als enigszins onveilig, chaotisch en verloederd ervaren. De vraag naar vernieuwing (qua programma, organisatie

van verkeersstromen en ontsluiting, publieke ruimte, meer groen, ...) klinkt luid. Dit bleek ook duidelijk tijdens het eerste overleg met de “werkgroep” (buurtbewoners, lokale handelaars, ...) op 30/06/2020 en uit de online bevraging die tijdens de maand juni werd georganiseerd.

4.1.2 Zwaktes

De omgeving van het station ademt een **verloederde sfeer** uit. Dit staat in schril contrast met de rol die Hasselt als provinciehoofdstad heeft te vervullen. Er is een gebrek aan ruimtelijke samenhang en representatieve beeldkwaliteit.

De buurt kamp met **sociale onveiligheid** en overlastproblemen. Uit de eerste werkgroep, het gesprek met de handelaars en de online bevraging komt dit probleem erg overheersend naar voren. Leegstaande panden trekken krakers en junkies aan, er is te weinig sociale controle en het publiek domein is niet goed ingericht. Vooral 's avonds is het een buurt die gemeden wordt of waar mensen zich onveilig voelen.

De **straten en pleinen** in de stationsomgeving zijn quasi volledig als **verkeersruimte ingericht** en kreunen onder de belasting door bus- en autoverkeer van en naar station. De publieke ruimte heeft een bijzonder lage verblijfskwaliteit.

De **voorzieningen voor fiets- en voetgangers** zijn erg beperkt. Zo is de fietsstalling veel te klein en zijn er geen aangename wachtplekken voor busgebruikers. Ook de **veiligheid** voor zwakke weggebruikers **laat te wensen over**. Fiets- en voetpaden zijn erg smal of onbestaand. Op het stationsplein is niet duidelijk hoe je je als zachte weggebruiker verondersteld wordt te verplaatsen. Ook de **oversteekpunten** aan de groene boulevard zijn **erg chaotisch**. De **tunnels** onder de sporen worden niet als aangenaam en veilig ervaren door gebruikers. De “Parklaan” loopt dood, het **hoogteverschil** dat door de inplanting van de parking werd gecreëerd is moeilijk te overbruggen.

De hele omgeving is **sterk versteend**. Er is **weinig of geen groen**. De publieke ruimte wordt quasi volledig gereserveerd voor bus- en autoverkeer, de verblijfskwaliteit is er bijzonder laag.

4.1.3 Kansen

Er zijn nieuwe ontwikkelingen gepland t.b.v. de versterking van het openbaar vervoer (**Spartacus**). Hierdoor zal de **knoopwaarde** van het station van Hasselt **vergroten** + kansen om het gebied autoluw te maken

De **versterking** van de **zachte verbindingen** zijn **gemakkelijk realiseerbaar**. De **opwaardering van de verbinding** tussen noord en zuid kan worden gerealiseerd met de vernieuwing/verdere opbouw van de directe omgeving van het station.

Ook de aanpak van het **publiek domein** laat toe om op korte termijn grote **kwaliteitswinsten** te boeken.

Er zijn **voldoende plaatsen waar groen kan worden geïntegreerd** of versterkt.

Er zijn binnen Hasselt verschillende initiatieven en organisaties die een plaats kunnen krijgen in de stationsomgeving en hier een **toegevoegde waarde** kunnen betekenen.

4.1.4 Bedreigingen

De **leefbaarheid** van de site kan door **overbelasting** (sterke verdichting) nog verder worden verminderd.

Er zijn **verschillende projecten** lopende. Het is van belang om deze te **integreren binnen een ruimere visie** en de betrokken actoren mee te krijgen in het overkoepelende verhaal. Alleen op die manier kan in de huidige gefragmenteerde ruimtelijke situatie meer samenhang en coherentie worden gebracht.

Een aantal typische en beeldbepalende panden hebben geen beschermd statuut (bv. hotel Schoofs) en dreigen gesloopt te worden.

In het verleden heeft vooral de **complexe organisatie** (over verschillende niveaus) en de hiermee samenhangende moeilijkheden om zones apart te ontwikkelen geleid tot het niet realiseren van belangrijke projectonderdelen. Het zal zaak zijn om zoveel mogelijk terug te keren naar een één niveau en een makkelijk faseerbare ontwikkeling.

4.2 Algemene ambities voor de nieuwe stationsomgeving

Op basis van de opties uit verschillende beleidsdocumenten, de evaluatie van de eerder opgemaakte masterplannen en overleg met het bestuur, administratie, stakeholders en de werkgroep worden een aantal belangrijke ambities naar voren geschoven die maatgevend zullen zijn bij de verdere uitwerking van het RUP.

We lijsten hieronder eerst kort de belangrijkste lessen uit de oudere masterplannen op, om daarna de nieuwe ambities te bespreken.

De uitkomst van de tot nog toe gevoerde bilaterale gesprekken en het eerste participatiemoment met de werkgroep zijn opgenomen in de ambities – voor zover ze op dit moment relevant zijn voor de startnota. Heel concrete opmerkingen of opmerkingen over de uitvoering horen niet thuis in de startnota, maar zullen – naar mate het masterplan en RUP verder uitgewerkt worden – terug opgenomen worden. Voor het volledige verslag van de eerste participatieworkshop verwijzen we naar de website van de stad. In de procesnota is een overzicht opgenomen van de geconsulteerde actoren en stakeholders.

4.2.1 Lessen uit de (oudere) masterplannen

De drie masterplannen die voor de stationsomgeving werden gemaakt tussen 2001 en 2013, bevatten een aantal waardevolle principes, waarop verder kan gebouwd worden, maar ook een aantal ideeën die we vandaag niet meer volgen:

- Masterplan 1 en 2 organiseren de stationsomgeving vanuit de structuur van de publieke ruimte (esplanade, promenade op de Bampslaan, groene ruimtes in Runkst, link naar kanaalkom). Op deze wijze wordt de publieke ruimte het bindende element in een heel diverse omgeving en krijgen nieuwe gebouwen een “adres”. *Dit blijft vandaag (in een ruimtelijk zeer gefragmenteerde omgeving) een waardevol uitgangspunt.*

- Masterplan 1 en 2 introduceren de esplanade als een “groen park bovenop een parkeergarage”. *We kunnen bezwaarlijk volhouden dat het groen langsheen de Parklaan als een volwaardige groene ontmoetingsruimte functioneert. Het is een talud, waar bomen maar moeizaam op groeien en dat te steil is om intensief gebruikt te worden. De esplanade vormt eerder een barrière dan een verbindende ruimte.*
- Masterplan 1 en 2 voorzien een (kantoren)strip van nieuwe bebouwing langsheen de sporen, waarvan zuid- en noordgevel even belangrijk zijn. De strip wordt aangevuld met “eyecatchers” als het Gerechtsgebouw en de “Koperen Dame”. *Het bundelen van bebouwing in een strip langs de sporen blijft een waardevol ordenend principe. De zeer goed bereikbare stationsomgeving is de plaats om personenintensieve functies te concentreren. De strip vormt een buffer tussen de spoorweg en de woonwijk en laat toe om een ruime parkzone uit te sparen. Of er naast het reeds gerealiseerde Gerechtsgebouw (dat visueel sterk aanwezig is), het VAC en de verder vrij heterogene context nog extra “eyecatchers” en/of zeer hoge gebouwen nodig zijn, stellen we in vraag. Samenhang en wat meer eenheid brengen lijkt in deze omgeving een meer gepaste houding. Het is daarbij van belang de schaal van Hasselt te bewaren en niet te verglijden in megalomanie. Daarnaast lijkt een gemengde invulling (en dus niet alleen kantoren) wenselijker: dit komt de levendigheid ten goede en maakt van de stationsomgeving een plek die een veel ruimer publiek kan aanspreken en met een eigen betekenis en identiteit in de stad.*
- Masterplan 1 en 2 geven terug vorm aan het stationsplein, door met nieuwe bouwvolumes pleinwanden te vormen. *Dit opzet blijft uiteraard zeer waardevol: het plein heeft vandaag een zeer lage belevingswaarde, het is een ongedefinieerde asfaltvlakte en geen aangename eerste kennismaking met de stad.*
- Masterplan 1 en 2 voorzien in een ruime stationshal en een bredere stoep aan de uitgang van het station. *Ook deze ambities nemen we mee. Maar we leggen de lat wel hoger: een “brede stoep” volstaat niet, we mikken op een echte pleinruimte die bezoekers verwelkomt in Hasselt.*
- In masterplan 2 wordt een “opgetilde” stationshal voorzien, nodig om gelijkvloers de Spartacuslijnen plaats te geven. Het stationsplein wordt gereduceerd tot een ruimte voor busverkeer. *Het opsplitsen van de publieke ruimte in 2 niveaus is niet wenselijk: het maakt logische verbindingen en makkelijke looplijnen moeilijk en onttrekt “leven” aan het primaire openbare domein. Deze keuzes nemen we niet verder mee.*
- Masterplan 1 en 2 stellen verschillende mogelijkheden voor omtrent de organisatie van fietsverkeer en fietsenstallingen. *De voorstellen zijn zeer complex (vb. ondergronds busstation) en duur en maken een gefaseerde uitvoering onmogelijk. Hier bouwen we niet op verder, we gaan (zoveel mogelijk) voor een logische en veilige organisatie van alle stromen op één niveau.*
- Masterplan 3 introduceert “de sleutel” als verbindend en structurerend element. De Bampslaan wordt een hellende promenade, het stationsplein wordt verhoogd, Dit vergt heel wat gepuzzel met niveaus en een complexe opdeling in verschillende “maaivelden”. *Hoewel we uiteraard het station graag als verbindend element en knooppunt zien, stappen we af van het creëren van nieuwe kunstmatige niveaus. We keren zoveel mogelijk terug naar het “echte” maaiveld.*
- Masterplan 3 voorziet een nieuwe passerelle die toegang geeft tot de perrons maar ook de 2 stadsdelen aan weerszijden van de sporen verbindt. *Een goede verbinding tussen Runkst en de Heilig Hart-wijk blijft een waardevol idee.*
- Masterplan 3 voorziet een extra pendelparking aan de zijde Runkst. *Dit idee wordt niet weerhouden. Een verkeersgenererende pendelparking hoort niet thuis in een woonwijk. Bovendien kan een pendelparking beter op een wat grotere afstand van het station gerealiseerd worden, buiten het “congestiegevoelige” gebied.*

- In masterplan 3 wordt de “koperen dame” een geïsoleerde toren die boven het busstation uitprijkt. *Het stationsplein blijft hierdoor een onbevattelijke en wat schaallose ruimte. De toren heeft een grote impact op de publieke ruimte en aanpalende gebouwen. We zoeken naar nieuwe bebouwing die bijdraagt aan coherentie en het leesbaar maken van de publieke ruimte, eerder dan naar opvallende en op zichzelf staande gebouwen.*

4.2.2 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 het uitrollen 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.

Vanuit de **werkgroep** en handelaars kwamen volgende aanbevelingen naar voren:

- De **veiligheid** moet absoluut verbeteren: dit is vandaag één van de belangrijkste knelpunten
- Een **autoluwe omgeving** geniet duidelijk de voorkeur
- De aanwezige functies moeten uiteraard **bereikbaar** blijven en hebben nood aan ruimte voor kort parkeerders en lossen&laden
- De **verkeersafwikkeling** moet ook aan de zijde van **Runkst** mee bekeken worden
- **Stromen** moeten **goed georganiseerd** worden, zeker bij een verdere toename van de drukte
- Er moet **ruimte zijn voor (hang)jongeren** in de buurt
- Denk aan de **gezinnen** die hier wonen en hun noden
- Er is **nood aan (groene) ontmoetingsruimte** voor de bewoners
- Er is nood aan ontharding / vergroening.

De **stadsdiensten** gaven aan dat er bijkomend nood is aan:

- een polyvalente ontmoetingsruimte voor lokale verenigingen en buurtbewoners
- een locatie voor “urban sports” (skaten, ...)
- een vast onderkomen voor het creatief collectief ‘De Serre’, de stationsbuurt is hiervoor zeker interessant

HAST geeft aan dat er nood is aan een (overdekte) “hangplek” voor haar leerlingen. HAST wil graag participeren in projecten waarbij de leerlingen vb. “pop-up-gewijs” diensten aanbieden aan de buurt. De leerlingen

maken gebruik van de sportinfrastructuur van Olympia: een veilige verbinding naar de andere zijde van de Singel is hier gewenst.

4.2.3 De stationsomgeving als visitekaartje 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 (kantoren, congresinfrastructuur, culturele infrastructuur, evenementenlocatie, unieke functies ...). 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 restruimtes 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.

Vanuit de **werkgroep** werden m.b.t. dit thema volgende **aanbevelingen** geformuleerd:

- Gebruik de ontwikkeling van de stationsomgeving om de **uitstraling** van de buurt aan te pakken
- Respecteer de **menselijke maat** vooral wat betreft de gebouwhoogtes
- **Meng functies** (hotel, horeca, co-working);
- Zorg voor **meer groen/parken**
- Voorzie een markthal, **ruimte voor evenementen**
- Houd rekening met het thema **veiligheid**
- Zorg voor een **leesbaar publiek domein**, duidelijke linken met centrum en andere wijken, goede signalisatie
- Het stationsgebouw heeft een zekere **architecturale waarde** : speel dit uit, renoveer het

Vanuit de dienst toerisme werd geopperd om te onderzoeken of er bij het station een hedendaags congrescentrum kan voorzien worden, in combinatie met een hotel. Hasselt heeft immers nood aan medium venue voor +/- 500 personen en de goede bereikbaarheid en ligging vlakbij de binnenstad maken van de stationsomgeving een geschikte locatie.

De UHasselt geeft aan geïnteresseerd te zijn in:

- “Zichtbaarheid” in de stationsomgeving;
- Ev. bijkomende studentenhuisvesting in de stationsomgeving;
- De piste om congresinfrastructuur (gecombineerd met hotel) te gebruiken en/of beheren.

4.2.4 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 (snel)tram. 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 infrastructuren 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 Spartacuslimen 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.

Openbaar vervoer en zacht verkeer krijgen in deze omgeving evident voorrang: de stationsomgeving krijgt een **autoluw karakter**, zodat de duurzame modi (bussen, trams, fietsers en voetgangers) voldoende ruimte hebben. Royaal gedimensioneerde voetpaden creëren bijkomend ruimte voor terrassen en ondersteunen het functioneren van de lokale handel en horeca.

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/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**

Vanuit de **werkgroep** werden volgende **aanbevelingen** geformuleerd m.b.t. dit thema:

- **Verhoog de veiligheid voor zacht verkeer** en geef zachte modi meer ruimte
- Voorzie **aangename verblijfsruimtes**
- Verbeter de **luchtkwaliteit**
- Zorg voor een **goede geluidsbuffering** in deze drukke omgeving
- Zorg voor een **toegankelijk openbaar domein en verbindingen**
- Voorzie een **ruime, veilige fietsenstalling** (met een E-steppunt)
- Maak de **parking onder het gerechtsgebouw betaalbaar**

4.2.5 De stationsomgeving als entreeruimte 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 Bampslaen 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 Breestraat onder de tunnel door of 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.

4.2.6 De stationsomgeving als unieke plek

De stationsomgeving is vandaag eerder een passageruimte, 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 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 fietsverbindingen) moet als drager functioneren voor alle nieuwe (en bestaande) programma's, en moet zorgen voor samenhang en moet bijkomend een intensief gebruik faciliteren.

4.2.7 De stationsomgeving bestaat uit verschillende deelgebieden met een eigen karakter

De stationsbuurt is een gemengde stedelijke buurt met uiteenlopende voorzieningen (handel, horeca, ...) 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 (Bampslaan) 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.

We onderscheiden daarom **verschillende deelgebieden met eigen ontwikkelingsperspectieven**:

- **Deelgebied Bampslaan:**
 - Dit is en blijft een gemengde zone voor wonen, handel, horeca, diensten en kantoren
 - Het ondersteunen van het bestaande aanbod aan functies is hier het uitgangspunt
 - De publieke ruimte vormt loper tot de binnenstad, meer ruimte voor zacht verkeer en een aangenaam verblijfsklimaat zijn hier essentieel
 - Een oordeelkundige woonverdichting in de bestaande bouwblokken langsheen de Bampslaan is mogelijk, doch met de nadruk op verhoogde woonkwaliteit (ontharden en vergroenen van binnengebieden, betaalbaar wonen, parkeeraanbod afgestemd op de context, ...). Dit impliceert dat verdichting vooral in de randen gebeurt terwijl in de binnengebieden wordt ingezet op ontharding, ontpitting, vergroening en alleen bijkomende bebouwing mogelijk is indien dit geen conflicten creëert met de aanwezige woonfunctie en bijdraagt aan de kwaliteit van het gehele bouwblok

- **Deelgebied stationsplein:**

- We willen een plein met duidelijke wanden, gevormd door nieuwe volumes waarin met representatieve stedelijke functies worden ondergebracht;
- Het stationsplein moet een echt plein worden met een hoge verblijfskwaliteit, een uitnodigende publieke ruimte. Het busstation wordt ontworpen als een onderdeel van de publieke ruimte; Hoogwaardige inrichting van de publieke ruimte, vooral gericht op een goede integratie van het
- Op het stationsplein komen heel wat vervoersmodi samen, openbaar vervoer en zacht verkeer krijgen hier voorrang. De inrichting zorgt voor veilige en logische looproutes naar de omliggende stadsdelen en belangrijke functies in de stationsomgeving

- **Deelgebied Esplanade-Gerechtsgebouw-stelplaatsen- HAST:**

- Nieuwe ontwikkeling worden geconcentreerd langsheen spoorzijde. Ze vormen een buffer tussen de sporen en de bestaande bouwblokken. Deze strip heeft 2 “voorgevels”: zowel aan de zijde van de Grote Breemstraat als aan spoorzijde
- Tussen deze nieuwe ontwikkelingen en de Grote Breemstraat voorzien we een groot buurtpark
- We onderzoeken of één van de bestaande hallen van De Lijn behouden kan blijven en plaats kan bieden aan functies die het buurtleven ondersteunen en het park “opladen”
- De Grote Breemstraat wordt een echte woonstraat, de ontsluiting van de parking gebeurt langs spoorzijde. We onderzoeken of een inrichting als fietsstraat tot de mogelijkheden behoort
- Ter hoogte van de Cordeelsite maakt een nieuwe passerelle voor zacht verkeer over de sporen de link met Runkst
- Het nieuwe gebouw op de Cordeelsite biedt plaats aan een “representatieve” functie die overdag en ’s avonds voor levendigheid zorgt en een beëindiging vormt van het nieuwe stationplein

- **Deelgebied buiten de Singel:**

- We onderzoeken hoe we de woonkwaliteit van de bestaande woningen kunnen verhogen en/of een nabestemming op langere termijn mogelijk kunnen maken
- We voorzien hier geen nieuwe woningen
- De site is geschikt voor functies die een eerder lage omgevingskwaliteit verdragen en geen grote verkeersgeneratie kennen (ambachtelijke bedrijvigheid, sommige vormen van recreatie, ...)
- We onderzoeken de mogelijkheden om betere verbindingen met rest van de stationsomgeving te maken

Vanuit de **werkgroep** en handelaars werden volgende aanbevelingen gedaan over de verschillende deelgebieden:

- **Voor het deelgebied Bampslaan:**
 - Kijk ook naar de zijstraten, pak dit als een geheel aan
 - Voorzie betaalbaar wonen
 - Voorzie een typologische mix
 - Voorzie ruimte voor kort parkeren en lossen en laden
 - Pak de leegstand en sociale (on)veiligheid aan
- **Voor het deelgebied stationsplein:**
 - Zorg voor leesbaarheid en overzicht
 - Denk aan sociale veiligheid
 - Denk aan ruimte voor jongeren
- **Voor het deelgebied Esplanade, Gerechtsgebouw-stelplaatsen-HAST:**
 - Denk na over goede parkeeroplossingen (ook als er meer woningen/programma bijkomen)
 - Zorg voor goede verlichting
 - Integreer deze zone in haar context
 - Maak een park
 - Maak de link met Runkst
- **Voor het deelgebied buiten de Singel :**
 - Werk aan de leesbaarheid. Verduidelijk wie hier welkom is – voor wie is het gebied bestemd?

4.3 Onderzoekstopics

Vertrekkende vanuit de SWOT-analyse en de eerste ambities (zoals hierboven geformuleerd) worden een aantal onderzoekstopics naar voren geschoven die onderzocht zullen worden tijdens de opmaak van het RUP en het masterplan. Het doel hierbij is het opstellen van een inrichtingsvisie die een aantal belangrijke vragen integraal benaderd. De onderzoekstopics die behandeld zullen worden zijn de integratie van kwalitatieve publieke ruimte, zachte verbindingen en optimale ontwikkeling van een gemengd programma.

- Hoe worden de verschillende verkeersstromen best georganiseerd in de stationsomgeving?
 - Hoe ontsluiten we het gebied met openbaar vervoer, fiets, te voet, voor de auto?
 - Hoe omgaan met parkeren, kiss& ride, taxi's?
 - Hoe overbruggen we het hoogteverschil naar de esplanade vanaf het stationsplein?
- Op welke manier kan de publieke ruimte op een kwalitatieve manier ontwikkeld worden?
 - Op welke plaatsen kan de site een publiek karakter krijgen?
 - Hoe kan groen en water een rol spelen bij de ontwikkeling van de publieke ruimte?
 - Hoe maken we van het busstation een kwalitatief onderdeel van het publiek domein?
 - Hoe geven we het stationsplein duidelijke wanden?
- Welke verbindingen voor zacht verkeer zijn belangrijk voor het functioneren van deze omgeving?
 - Kan er een verbindend zacht netwerk verder uitgewerkt worden die omliggende woonwijken en de stationsomgeving tot een geheel integreren?
 - Hoe kan de stationsomgeving op een aantrekkelijke en veilige manier verbonden worden met Runkst?
- Welke bestemmingen zijn wenselijk/mogelijk en hoe garanderen we een goede mix van functies?
 - Welke link is gewenst tussen wonen, bedrijvigheid en gemeenschapsvoorzieningen? In welke mate wordt flexibiliteit binnen deze programma's toegelaten?
 - Waar zijn de uitbreidingsmogelijkheden van het bestaande woongebied het meest menselijk?
 - Welke voorzieningen dient het RUP te treffen ter ondersteuning van aanwezige functies?
 - Hoe krijgen we een levendig maaiveld?
 - Welke woningtypes willen we in de stationsomgeving?
 - Behouden we een deel van de ambachtelijke zone om kansen te creëren voor stedelijke of sociale economie?
 - Welke kansen tot samengebruik dienen zich aan?
 - Welke tijdelijke invullingen zijn mogelijk?

5. Reikwijdte en detaillerings- graad

5. Reikwijdte & detailleringsgraad

5.1 Reikwijdte

Het voorgenomen plan voorziet in het wijzigen van het bestaande BPA 24 Quarto (2007) en ruimere omgeving afgebakend door de N2, de R70, de Spoorwegstraat en de sporen richting Zonhoven. De grens van het plangebied wordt op deze structurerende elementen afgestemd en wordt plaatselijk bijgestuurd o.b.v. het GRB (grootschalig referentiebestand) dat als ondergrond voor de opmaak van het uiteindelijke grafisch plan wordt gebruikt. Hierdoor worden in sommige gevallen volledige percelen opgenomen in plaats van delen.

5.2 Geplande inhoud van het RUP

5.2.1 Programma en bouwvolumes

Het RUP zal voorzien in de mogelijkheid om een **nieuw en gemengd programma** (wonen, kantoren, gemeenschapsfuncties, ...) te ontwikkelen in de stationsomgeving, binnen daartoe afgebakende zones.

5.2.2 Kwalitatieve publieke ruimte

Om de leefbaarheid van de stationsomgeving te verbeteren voor zowel bewoners als bezoekers wordt er ingezet op de ontwikkeling van kwalitatieve publieke ruimte. Het open karakter van deze publieke ruimte moet het verblijfskarakter verbeteren en een verhoogde sociale controle in de stationsomgeving faciliteren.

5.2.3 Ontsluiting

Omwille van de aanwezigheid van tal van belangrijke functies is de ontsluiting van het studiegebied van algemeen belang. Hoewel het RUP geen circulatie van verkeer vastlegt of zich niet uitspreekt over bvb. de organisatie van het busstation, zullen deze aspecten wel onderzocht worden in het masterplan.

5.3 Detailleringsgraad

Het RUP beoogt een aanpassing aan het huidig wetgevend kader. Het zal het bestaande BPA (van toepassing op een beperkt gebied) wijzigen en het gewestplan wijzigen (wellicht in het deelgebied Esplanade-Gerechtsgebouwen-stelplaatsen-Hast) en/of verfijnen.

Gezien de dynamiek van de stationsomgeving wordt binnen het RUP gestreefd naar flexibele bestemmingen met het oog op stedelijke ontwikkeling. Voor een aantal zones zal evenwel eenduidig een bestemming worden vastgelegd (dit geldt bvb. voor de geplande parkzone). De intentie bestaat erin om de invullingsmogelijkheden zoveel mogelijk open te laten, de beperkingen zullen zich voornamelijk richten naar essentiële elementen inzake de goede ruimtelijke ordening zoals duurzaamheid, beeldkwaliteit en woon- en leefkwaliteit.

Voor de bouwvolumes zal in de vandaag nog onbebouwde zones (langs de sporen, stelplaatsen) gewerkt worden met een maximale bouwhoogte en met een maximale V/T. Hierdoor blijven vrijheidsgraden naar opbouw en morfologie van gebouwen behouden, maar kunnen correcte inschattingen gemaakt worden over vb. de impact van bebouwing op de omgeving en omtrent verwachte mobiliteitseffecten. In bestaande en grotendeels bebouwde bouwblokken zullen -met het oog op het goed aansluiten op de bestaande context- meer precieze richtlijnen m.b.t. inplanting en volume worden uitgewerkt. Voor bepaalde delen zal de verplichte opmaak van een globaal richtplan opgelegd worden met het oog op kwaliteitsbewaking en het bewaken van een duurzaam, zorgvuldig en zuinig ruimtegebruik.

6. Geïntegreerd planningsproces

6. Geïntegreerd planningsproces

6.1 Planalternatieven

6.1.1 Locatiealternatieven

Het RUP is een gebiedsgericht RUP, dat de kwaliteit van dit specifieke plangebied wil verzekeren. De huidige locatie van het treinstation van Hasselt wordt uiteraard niet gewijzigd. Er zijn op niveau van het plan als geheel dus geen locatiealternatieven.

Voor een aantal keuzes/zones in het RUP zullen er potentieel wel locatiealternatieven zijn:

- De keuze om langsheen de sporen nieuwe ontwikkelingen toe te laten
- De keuze om langsheen de Grote Breemstraat een park te voorzien
- De keuze om de nieuwe passerelle te voorzien ter hoogte van de Cordeelsite
- ...

Deze zijn echter allemaal ofwel het gevolg van beleidskeuzes gemaakt op niveau van het structuurplan, ofwel hebben ze een sterke ruimtelijke logica gelinkt aan de bestaande ruimtelijke structuur.

6.1.2 Nulalternatief

Het nulalternatief houdt de mogelijkheid om geen RUP op te maken, waardoor de huidige juridisch-planologische situatie van het gebied gehandhaafd wordt. In dat geval blijven de huidige verordenende plannen (gewestplan, BPA) gewoon bestaan; hetgeen betekent dat enkele van de beoogde doelstellingen niet worden uitgevoerd. Een groot deel van het gebied blijft dan immers (volgens het gewestplan) gebied voor ambachtelijke bedrijven en KMO, waardoor de gewenste multifunctionele invulling en de realisatie van een buurtpark niet mogelijk zijn. De ontwikkelingsmogelijkheden volgens het BPA zijn eerder beperkt en ietwat ondermaats in relatie tot de zeer goede bereikbaarheid van de site. Een nieuwe verbinding over de sporen naar Runkst is evenmin mogelijk.

6.1.3 Inrichtingsalternatieven

In het RUP wordt een eenduidig kader uitgezet waarbinnen er gewerkt kan worden. Er blijft een zekere flexibiliteit op niveau van de inrichtingsmogelijkheden. Enkel de meest essentiële elementen waarmee een kwaliteitsvolle ontwikkeling wordt gegarandeerd, worden in de stedenbouwkundige voorschriften van het RUP doorvertaald. Concreet worden de globale bestemmingszones vastgelegd, waaraan ruimtelijke randvoorwaarden worden gekoppeld. Dit zijn onder meer bepalingen omtrent bouwmogelijkheden (V/T, bouwhoogtes), beeldkwaliteit en ruimtelijke kwaliteit (groene zones, trage verbindingen, ...).

6.2 RVR-toets

Voor het RUP stationsomgeving dient geen Ruimtelijk Veiligheidsrapport opgemaakt te worden.

Uit de RVR-Toets komt naar voren dat de site net binnen de beïnvloedingssfeer van een bestaande Seveso-inrichting is gelegen. Binnen deze kleine oppervlakte die gelegen is binnen de beïnvloedingssfeer zullen geen wijzigingen plaatsvinden t.o.v. het vigerende wetgeving. Daarnaast wordt de inplanting van Seveso-inrichtingen in het RUP uitgesloten.

6.3 Voortoets passende beoordeling

De passende beoordeling wordt voorgeschreven volgens artikel 36ter van het decreet Natuurbehoud, en is van toepassing indien het plan een betekenisvolle impact kan hebben op speciale beschermingszones. Het voorgenomen plan heeft niet te maken met het beheer van een speciale beschermingszone en het gebied is niet gelegen in de onmiddellijke omgeving van een habitatrichtlijngebied en/of een vogelrichtlijngebied zodat een passende beoordeling niet moet worden opgemaakt.



Invloedssfeer Seveso-inrichtingen op het RUP

6.4 *Significante milieueffecten*

Zie bijlage I

Uit de MER-screening blijkt dat er waarschijnlijk geen aanzienlijke negatieve milieueffecten te verwachten zijn ten gevolge van het RUP. De te verwachten effecten van het RUP zullen overwegend positief zijn op de attractiviteit en kwaliteit van Hasselt. In de huidige planfase zijn een aantal elementen nog niet correct in te schatten. Verder onderzoek voor sommige disciplines is nodig.

In de al dan niet directe nabijheid van het voorliggende RUP zal de uitvoering ervan, naar alle waarschijnlijkheid, geen aantoonbare invloed hebben op bijzonder beschermde gebieden, zoals opgesomd in het besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende de vaststelling van categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage.

Gelet op de schaal van de ontwikkeling en het ontbreken van significante milieueffecten kan worden geconcludeerd dat er **geen aanzienlijke gewest- of landgrensoverschrijdende effecten** zullen voorkomen met de intrede van het voorliggende RUP. Hasselt ligt niet in de nabijheid van een gewest- of landgrens.

6.5 *Watertoets*

Zie bijlage II

Er dient geoordeeld te worden dat de watertoets voor het RUP Hasselt geen significante problemen met zich mee zal brengen inzake potentiële wateroverlast. Potentieel nadelige effecten aan het watersysteem zijn hoofdzakelijk te wijten aan de aanwezigheid van verharde oppervlakten.

Mogelijke effecten worden verder beperkt door:

- De geplande parkzone (deels) in te richten in functie van wateropvang en retentie
- Omwille van de beperkte infiltratiegevoeligheid van de bodem zal het hemelwater dat niet infiltreert zoveel mogelijk ter plaatse hergebruikt worden en wanneer nodig vastgehouden en langzaam afgevoerd naar omliggende waterlopen. Het dient steeds de

bedoeling te zijn het hemelwater zo veel mogelijk te hergebruiken en anders zo lang mogelijk vast te houden op de site zelf

- In de nabijheid van de verhardingen en de zones waar de infiltratie plaatselijk bemoeilijkt wordt, gaat een afdoende wateropvang, infiltratie en vertraagde afvoer worden voorzien. Hierbij gelden minstens de wettelijke bepalingen van de gewestelijke stedenbouwkundige verordening van 1 oktober 2004 inzake hemelwaterputten e.a.
- Nieuwe ontwikkelingen zetten in op het maximaal gebruik van hemelwater, het minimaliseren van verhardingen en het lokaal bergen van het overtollig regenwater om zoveel mogelijk oppervlakkige regenwaterafvoer en daaruit volgende overstromings – en erosieproblematieken te vermijden. In stedelijke ontwikkelingen in dichtbebouwde gebieden streven we naar een minimum van 30% groen op volle grond zodanig dat er voldoende waterinfiltratie mogelijk is en het stedelijk hitte-eiland effect getemperd wordt

7. Bijlage I

MER-screening

7. Bijlage I - m.e.r.-screening

7.1 Inleiding

In de RUP-procedure verloopt het onderzoek naar milieueffecten geïntegreerd en vanaf een zeer vroege fase. Reeds in de startnota wordt een beschrijving gemaakt van de te onderzoeken effecten en de gehanteerde methodologie.

De milieueffecten zullen in de fase van de startnota als volgt benaderd worden:

- Er wordt nagegaan of het RUP “van rechtswege” plan-MER-plichtig is door toetsing aan bijlage I, II en III en art. 36ter van het natuurdecreet
- Per milieudiscipline wordt een kwalitatieve beschrijving en beoordeling gemaakt van de effecten van het voorgenomen plan ten opzichte van het nulalternatief. Deze is gebaseerd op gegevens van de stad Hasselt en op beschikbare informatie via de websites van de Vlaamse Overheid

Aangezien de startnota is opgevat als een nota die de doelstellingen uit het structuurplan, de lessen uit de hierna gevoerde planningsprocessen voor de verschillende masterplannen en de input van omwonenden en stakeholders verder uitdiept en verfijnt, maar nog geen concrete bestemmingen of inrichtingsvoorschriften vastlegt, is het inschatten van milieueffecten niet makkelijk. Om de impact van het RUP te kunnen vergelijken met wat volgens de vigerende plannen mogelijk is of met de bestaande toestand, moeten we voor het RUP al een aantal concretere aannames doen op vlak van bestemming of bouwvolume. Deze aannames sluiten aan bij de ambities en doelstellingen zoals verwoord in de startnota, maar kunnen in de loop van het proces nog wijzigen – op dat moment zullen een aantal effecten opnieuw bekeken moeten worden.

Een overzicht van de RUP-aannames in verschillende deelgebieden zijn opgenomen in langstaande tabel.

<i>Deelzone</i>	<i>Bestaande situatie</i>	<i>Invulling op basis van gewestplan of BPA</i>	<i>Invulling op basis van RUP (voorlopige aanname)</i>
1. Omgeving Bampslaan	Gemengd programma (gelijkvloers : handel, horeca, diensten, verdiepingen: wonen), sterk verharde bouwblokken met centrale parkeervoorzieningen	Woongebied (gewestplan).	Woongebied Verdichting vooral in de randen van de bouwblokken Beleid voor binnengebied gericht op ontharden, vergroenen, ontpitten Beperkte verdichting in binnengebied alleen mogelijk indien kwaliteitswinst (vb. extra groen)
2. Omgeving stationsplein	Volledig verhard plein dat dienstdoet als busstation. Geen bebouwing (op kleine Lijnwinkel na).	“Zone voor gebouwcomplex” (BPA) in verlengde van VAC (M.Broekxplein), gemengde bestemming, met deels bebouwing van 4 à 6 bouwlagen, maar ook een zone waar 10 à 16 bouwlagen gerealiseerd kunnen worden.	Gebouw met gemengde bestemming, wellicht maar een beperkte bouwmogelijkheid aansluitend bij VAC (aanne: bouwhoogte overschrijdt deze van VAC-zijnde 5 bouwlagen- niet, tenzij verder ontwerpend onderzoek zou uitwijzen dat dit wenselijk is)

↓ Tabel loopt verder op volgende pagina

<i>Deelzone</i>	<i>Bestaande situatie</i>	<i>Invulling op basis van gewestplan of BPA</i>	<i>Invulling op basis van RUP (voorlopige aannames)</i>
3. Zone esplanade – Gerechtsgebouw -stelplaatsen -HAST	<p>Parkeergebouw met bovenliggende “groene” esplanade</p> <p>Onafgewerkte zone (Cordeelsite) aansluitend bij stationsplein</p> <p>Gerechtsgebouw</p> <p>Oude stelplaatsen van De Lijn (asfaltvlakte, loodsen, kantoorgebouw, volledig verhard)</p> <p>Woningen tussen Grote Breemstraat en Kuringersteenweg, vooral grondgebonden.</p> <p>Onafgewerkte achterkanten en/of garageboxen langsheen Grote Breemstraat.</p>	<p>Bebouwingsstrip met gemengde bestemming en 4 à 6 bouwlagen langsheen spoor (BPA, zone B reeds gerealiseerd</p> <p>Gerechtsgebouw, zone A nog niet gerealiseerd - Cordeelsite)</p> <p>Parkeerzone met groene esplanade (BPA)</p> <p>Stelplaatsen liggen deels in zone voor openbaar nut en deels in zone voor ambachtelijke bedrijvigheid en KMO (gewestplan)</p> <p>De site van HAST ligt quasi volledig in zone voor ambachtelijke bedrijvigheid en KMO (gewestplan)</p> <p>De woningen tussen de Kuringersteenweg en Grote Beemstraat liggen in woonzone (gewestplan)</p>	<p>Bebouwingsstrip (in lijn met Gerechtsgebouw) langs sporen, de bouwhoogte van de bebouwing in de strip zal waarschijnlijk max. 6 bouwlagen bedragen, verder ontwerpend onderzoek moet uitwijzen of er lokaal hogere accenten wenselijk zijn</p> <p>Nieuw park tussen strip en Grote Breemstraat, indien mogelijk behoud van één loods</p> <p>Eventueel bouw mogelijkheden op een aantal percelen aan de Grote Breestraat (indien perceelsdiepte voldoende is- verder te onderzoeken), alleen grondgebonden woningen</p>
4. Zone buiten de Singel	<p>Woningen langsheen Kuringersteenweg</p> <p>Recreatieve functie, kantoren, leegstaande bedrijfsloods en verwilderde ongebruikte percelen in achterliggend gebied</p>	<p>Woningen langs Kuringersteenweg opgenomen in woonzone (gewestplan)</p> <p>Achterliggende zone langs sporen opgenomen in gebied voor ambachtelijke bedrijven en KMO (gewestplan)</p>	<p>Behoud van woningen blijft mogelijk</p> <p>Introductie van een “groene buffer” tussen woningen en achterliggende functies</p> <p>Gemengde bestemming (bedrijven, recreatie, openbaar nut, ...) doch geen sterke verdichting noch grote bouwhoogtes mogelijk</p>

Aannames van invulling deelgebieden in het RUP

7.1.1 Onderzoek plan-MER plicht

Het RUP Stationsomgeving Hasselt is niet van ‘**rechtswege**’ **plan-MER-plichtig** omwille van volgende redenen:

Binnen het RUP worden geen projecten mogelijk gemaakt die behoren tot de in bijlage I en II van het BVR 10/12/04 opgesomde projecten. Er wordt geen bebossing voorzien van meer dan 10ha, noch een stadsontwikkelingsproject van 1.000 of meer woningen, 5.000 m² handelsruimte of een verkeersgenererende werking van 1.000 of meer personenauto-equivalenten per tijdsblok van 2 uur.

- De ontwikkeling van de gebouwenstrip langsheen spoorzijde valt onder de categorie “stadsontwikkelingsproject”, vermeld onder §10b van bijlage III
- Het RUP valt niet onder het toepassingsgebied van art. 36ter van het natuurdecreet (want het plangebied ligt niet in de nabijheid van speciale beschermingszones in de zin van een Vogelrichtlijngebied of Habitatrichtlijngebied)

Het RUP wordt aanzien als **screeningsgerechtigd** gezien het ruimtelijk uitvoeringsplan:

- slechts het gebruik van kleine gebieden regelt aangezien het projectgebied ca. 50 ha bestrijkt, of 0,5% van het grondgebied van Hasselt
- slechts een kleine wijziging omvat van het huidige planningskader, gezien de beperkte herbestemmingen die voorzien worden

Omwille van bovenstaande motivering kan er besloten worden dat het **RUP Stationsomgeving Hasselt van ‘rechtswege’ niet plan-MER-plichtig** is, maar wel screeningsplichtig.

Afhankelijk van het resultaat van het onderzoek naar mogelijke aanzienlijke milieueffecten, zal er een oordeel worden geveld omtrent de noodzaak tot opmaak van een plan-MER.

7.1.2 Referentiesituatie

De referentiesituatie wordt bepaald door de bestaande situatie, waarbij het gewestplan en het BPA 24 Quarto Station van kracht zijn.

7.1.3 Voorgenomen wijzigingen t.o.v. het geldend plan of bestaande toestand

(zie ook tabel bij 7.1)

Het RUP beoogt uiteraard het optimaal inrichten en verder ontwikkelen van de stationsomgeving. De gewenste verdichting wordt hierbij gekoppeld aan het verhogen van de ruimtelijke kwaliteit van het projectgebied. Zeer grootschalige projecten en/of nieuwe landmarks worden niet als wenselijk beschouwd, het RUP wil vooral meer coherentie brengen in deze zeer heterogene omgeving.

Ten opzichte van de bestaande ruimtelijke toestand voorziet het RUP in extra bebouwingmogelijkheden, hoofdzakelijk in de strip langsheen de sporen aan weerszijden van het Gerechtsgebouw, alsook aansluitend bij het VAC en op de nog onbebouwde stukken in de deelzone buiten de Singel. Het RUP voorziet ook in de ontharding en ingroening van een groot deel van de nu volledig verharde stelplaats en in het ontpitten van de bouwblokken langsheen de Bampslaan. Ook in het deelgebied buiten de Singel zal een groene buffer worden voorzien.

Ten opzichte van de geldende plannen voorziet het RUP vooral in stringenter randvoorwaarden inzake bouwhoogtes, extra kwaliteitsvereisten en een meer gemengde invulling (kantoren, gemeenschapsvoorzieningen, recreatie, congresfunctie, wonen, groen). In de zone tussen Gerechtsgebouw en stationsplein zal wellicht méér programma gerealiseerd kunnen worden dan in het BPA gestipuleerd is : de precieze omvang van het extra programma is nog onderwerp van ontwerpend onderzoek en zal gekoppeld worden aan een stedenbouwkundige last die hiermee evenredig is. In de overige zones zal ongeveer even veel of minder programma kunnen gerealiseerd worden. Een exacte ruimtebalans kan op dit moment echter nog niet opgemaakt worden.

7.1.4 Methode

Er wordt een vergelijking gemaakt tussen de referentiesituatie en de geplande situatie, in die zones waar de geplande situatie afwijkt van de referentiesituatie. Voor sommige delen van het plangebied is er quasi geen verschil tussen referentie- en geplande situatie (en zijn er geen ontwikkelingen gepland die milieueffecten kunnen genereren):

- Het gaat over de woonzones langsheen de Kuringersteenweg en Grote Breemstraat (woongebied op gewestplan)
- De bouwblokken langsheen de Bampslaan (woongebied op gewestplan), waar het RUP wellicht alleen bijkomende kwaliteitsvereisten zal opleggen;
- De spoorwegbedding, waar het RUP alleen een nieuwe passerelle voorziet
- De site van HAST (nu zone voor ambachtelijke bedrijvigheid en KMO) waar het RUP een “herbestemming” zal voorzien die strookt met het huidige gebruik (openbaar nut)

De beoordeling richt zich dus vooral op de zones waar er duidelijke verschillen zijn tussen referentie en geplande situatie. Het gaat over volgende zones:

- De zone naast het VAC waar het BPA een hoge toren mogelijk maakt, terwijl in het RUP zal gekozen worden voor een gebouw dat qua schaal aansluit bij het VAC;
- De zone tussen Gerechtsgebouw en stationsplein (site Cordeel), waar het RUP wellicht méér programma zal toelaten dan het BPA
- De oude stelplaatsen van De Lijn die nu deels in zone voor openbaar nut liggen en deels in zone voor ambachtelijke bedrijvigheid en KMO en waar het RUP wellicht de bebouwingsstrip met een gemengd programma (kantoren, gemeenschapsfuncties, recreatie, wonen) zal voorzien in combinatie met een park aan de zijde van de Grote Breemstraat
- De zone buiten de singel, nu zone voor ambachtelijke bedrijvigheid en KMO, waar het RUP naast bedrijvigheid ook recreatie en gemeenschapsvoorzieningen zal toelaten (alook een groene buffer voorschrijven

langsheen de achterzijde van de woningen aan de Kuringersteenweg)

Een aantal mogelijke milieueffecten worden voor deze 4 zones kwalitatief beschreven, waar dit niet relevant is wordt dit voor het plangebied als geheel beschreven. Er zal weergegeven worden of de mogelijke milieueffecten:

- positief, neutraal of negatief zijn
- beperkt of aanzienlijk zijn

Per discipline wordt eerst voor alle onderdelen de referentiesituatie gepresenteerd, daarna volgt er een tabel voor de discipline als geheel waarin mogelijke effecten worden ingeschat.

De effectengroepen of delen van effectengroepen ‘atmosfeer, geur en gezondheid van de mens’ worden niet geëvalueerd omdat deze geen informatie zullen bijbrengen die relevant is voor het onderzoek naar de significante milieuproblemen betreffende het RUP Stationsomgeving Hasselt. De effectengroepen m.b.t. water en grondwater worden in de watertoets behandeld (bijlage II).

In wat volgt bespreken we de te verwachten effecten per discipline.

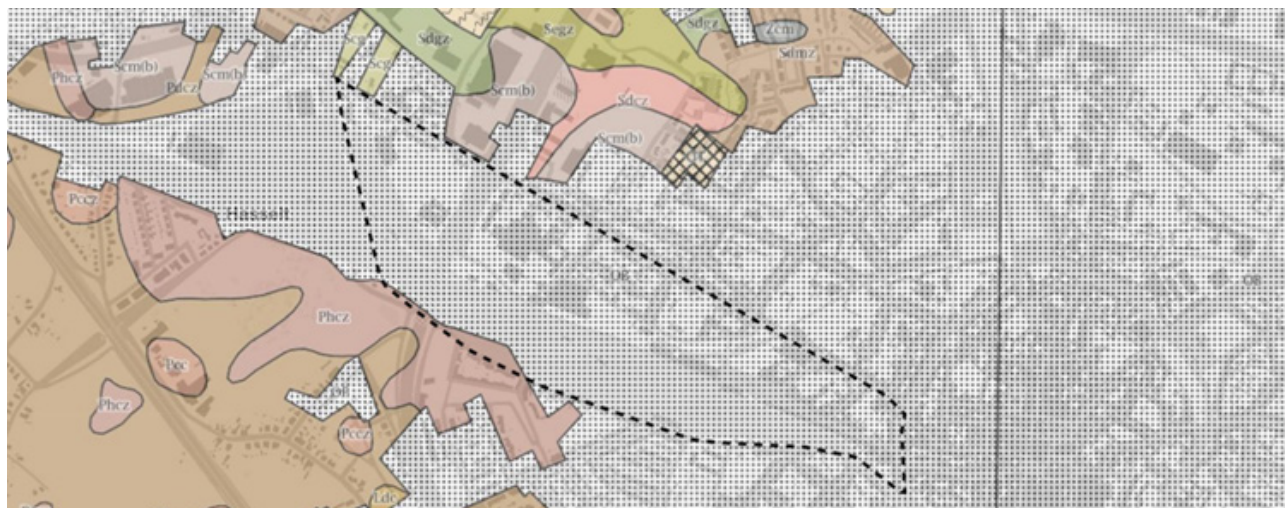
7.2 Implicaties op de discipline bodem

7.2.1 Bodemtypologie

Op de bodemkaart wordt de stationsomgeving van Hasselt grotendeels als antropogene bodem gekarteerd. Het profiel van deze bodems is door ingrijpen van de mens grotendeels gewijzigd of vernietigd, waardoor de oorspronkelijke bodemeigenschappen, zoals drainage en profiel niet meer herkenbaar zijn. Delen in het zuiden van de stationsomgeving worden als natte zandleemgronden aangeduid. Deze gronden worden veelal als weide gebruikt, aangezien ze in de winter te nat zijn en in de zomer te droog. De gronden ten noorden van de stationsomgeving bestaan hoofdzakelijk uit lemige zandgronden.

Langsstaande tabel geeft een overzicht van de meest voorkomende bodemseries in en nabij de site:

	<i>Bodemtextuur</i>	<i>Profielontwikkeling</i>	<i>Serie</i>	<i>Drainageklasse</i>	<i>Eenduidige legende</i>
	Licht zandleem	met sterk gevlekte textuur (bij lemige sedimenten), verbrokkelde textuur B horizont (bij zandige sedimenten)	Phcz	Nat met relatief hoge ligging, sterk gleyig	Deze hydromorfe tijdelijk natte stuwwatergronden vertonen roestverschijnselen vanaf de diepte van 20 cm. In de winter zijn ze te nat en in de zomer te droog. Het zijn wisselvallige akkerlandgronden, gevoelig voor uitdroging in de zomer. Ze worden veelal als weide gebruikt. Ze komen voor in golvende gebieden waar Tertiair-substraat of een ander Pleistoceen-substraat bijna dagzoomt.
	Lemig zand	Met dikke antropogene humus A horizont	Scm(b)	Matig droog, zwak gleyig	Deze matig droge plaggengronden hebben een humusdek dat meer dan 60 cm dik is, en dat rust op een begraven profiel meestal een Podzol. Het humusgehalte van het plaggendek ligt tussen 4 en 5%. De roestverschijnselen komen voor tussen 60 en 90 cm. Scm is optimaal vochthoudend in het voorjaar, en droogt sterk uit in de zomer. De plaggengrond Scm is geschikt voor alle teelten. Veeleisende gewassen vergen een aanvullende bemesting en een regelmatige (eventueel kunstmatige) watervoorziening in de zomer. Het is een zeer goede grond voor extensieve en intensieve groenteteelt. Hij is iets te nat in het voorjaar voor asperge, vooral de substraatseries.
	Lemig zand	Met duidelijke ijzer en/of humus B horizont	Scg	Matig droog, zwak gleyig	De Podzolen Scf en Scg en het complex ScF vertegenwoordigen matig droge gronden met wisselende dikte van de grijze of bruin-grijze humeuze bovengrond waarin geheel of gedeeltelijk het uitlogingshorizont verwerkt is. Bij Scg bestaat de B horizont meestal uit een humus- (Bh: zwart-bruin) en een ijzeraanrijking (Bir: bruin). De humuspodzol heeft uitsluitend een bruine Bh. De C horizont is roestig vanaf 60-90 cm. Scf en Scg hebben een gunstige waterhuishouding in de winter; meestal te droog in de zomer vooral wanneer de Podzol B sterk ontwikkeld is en verkitting vertoont. De geschiktheid houdt verband met de dikte van de humeuze bovengrond. De bodems komen in aanmerking voor weinig eisende teelten. Teelten met een late vegetatieperiode zijn minder geschikt; gewassen met een groeiperiode voor de grote droogte leveren doorgaans goede resultaten. Ze zijn geschikt voor haver, rogge, raai gras, erwten, bonen, vroege groenten, augurken en aardbeien. Asperge geeft minder goede resultaten omdat de kwaliteit te wensen overlaat (bruine schors)
	Lemig zand	Met sterk gevlekte textuur (bij lemige sedimenten), verbrokkelde textuur B horizont (bij zandige sedimenten)	Sdcz	Matig nat, matig gleyig	Beide matig natte lemige zandgronden, Sdp en Sdc, hebben een humeuze bovengrond, verscheiden in dikte (. . . 1, . . . 2, . . . 3). Als gemeenschappelijke draineringskarakteristiek beginnen roestverschijnselen tussen 40 en 60 cm. Een verscheiden substraat kan op wisselende diepte voorkomen. Beide series zijn overdreven nat in de winter en de lente; in de zomer blijven ze voldoende vochthoudend, vooral bij Sdp die relatief laag ligt. Mits ontwatering in het voorjaar zijn deze bodems geschikt voor akker- en tuinbouw, alsook voor grasweide. De meeste tuinbouwgewassen die niet te vroeg ontwikkelen (bonen, tomaten, prei, selder) kunnen met succes verbouwd worden. Asperge geeft geen goede resultaten, omdat Sdc en Sdp te nat zijn tijdens de vegetatieperiode.
	Bebouwde zone		OB		Soms wordt het bodemprofiel door het ingrijpen van de mens gewijzigd of vernietigd (kunstmatige gronden). De bodems in de bebouwde zone (OB) zijn daar een voorbeeld van.



Bodemyptologie binnen het plangebied (Geopunt)

7.2.2 Bodemkwaliteit

In het oriënterend bodemonderzoek onderzoekt men de bodemtoestand van een grond. In de eerste plaats neemt de bodemsaneringsdeskundige de nodige grond- en grondwaterstalen ter hoogte van de 'risicozones'. Dit zijn zones met verhoogde kans op bodemverontreiniging. Een oriënterend bodemonderzoek moet uitgevoerd worden ter hoogte van een risicoground in het kader van:

- Een overdracht. Om te vermijden dat een verontreinigde grond wordt overgedragen, is er een onderzoeksplicht bij de overdracht van een risicoground. Het OBO gebeurt op initiatief en op kosten van de overdrager
- Een periodiek onderzoeksplicht. Een exploitant kan verplicht zijn door de aard van de activiteiten om binnen een bepaalde termijn en daarna volgens een bepaalde periodiciteit een oriënterend bodemonderzoek te laten uitvoeren
- Een faillissement en vereffening van een risico-inrichting
- De sluiting van een risico-inrichting
- Een situatierapport bij GPBV-inrichtingen

Binnen de contouren van het RUP zijn bij OVAM volgende dossiers gekend van oriënterend **bodemonderzoek**:

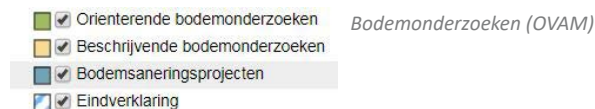
- 7010.0 (OBO-2004)
- 11146.0 (OBO-2016)
- 21209.0 (OBO-2003)
- 26480.0 (OBO-2012)
- 29654.0 (OBO-2007)
- 31015.0 (OBO-2008)
- 34406.0 (OBO-2009)
- 70987.0 (OBO-2015)
- 77305.0 (OBO-2017)
- 80855.0 (OBO-2017)
- 82052.0 (OBO-2017)

Binnen de contouren van het RUP zijn bij OVAM volgende dossiers gekend van **beschrijvend bodemonderzoek**:

- 14165.0 (BBO-2008)
- 15620.0 (BBO-2002)
- 16878.0 (BBO-2009)
- 24859.0 (BBO-2015)

Het bodemsaneringsproject (BSP) is een rapport waarin de wijze wordt vastgesteld waarop de bodemsaneringswerken worden uitgevoerd en de eventuele nazorg wordt verzekerd. Binnen de contouren van het RUP zijn volgende **bodemsaneringsprojecten** gekend:

- 5976.0 (BSP-2017)
- 70643.0 (EEO-2016) – met eindverklaring



Grondwaterstromingsgevoelige gebieden (Geopunt)

<i>Samenvatting effecten voor de discipline bodem</i>
Het plangebied ligt op een deel van de spoorbundels na (waar het RUP geen wijzigingen voorziet) in reeds verstoorde bodems en bodems met potentieel historische vervuiling. Het RUP voorziet echter geen ingrepen die de bodem structureel wijzigen noch activiteiten die aanleiding geven tot zeer veel bijkomende verharding, bebouwing of bodemverontreiniging. Door het RUP zal er méér onverharde en/of niet bebouwde en groene ruimte zijn dan vandaag het geval is of dan wat de vigerende plannen voorzien.
Er wordt geen permanente bemaling, ontginning of lozing in de bodem voorzien, waardoor de impact op de bodemstructuur beperkt blijft.
Conclusie: <i>het plan geeft geen aanleiding tot negatieve effecten op vlak van bodem.</i>

<i>Atlas der buurtwegen (1840)</i>	<i>Bestaande naamgeving</i>
Route de Hasselt à Diest	Koningin Astridlaan
Kuringersteenweg	-
Chemin n:4	Oude Kuringerbaan
Chemin n:8	Grote Breemstraat
Chemin n:10	Frans Massystraat
Chemin n:12	De Schiervellaan
Sentier n:92	Geraetsstraat
-	Parklaan
-	Monseigneur Broekxplein
-	Bampslaan
-	Kleine Breemstraat
-	Ambachtsschoolstraat
-	Goetsbloetsstraat

7.3 Implicaties op de discipline (grond)water

Hiervoor verwijzen we naar bijlage II (Watertoets).

7.4 Implicaties op de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

7.4.1 Atlas der buurtwegen

Door de bouw van het station van Hasselt komt de kaart uit de Atlas der Buurtwegen slechts beperkt overeen met de huidige situatie. De aanleg van de sporen heeft enkele doorgaande wegen doen verdwijnen of opgesplitst. Een goed voorbeeld is de voormalige Chemin n. 10, die door haar opsplitsing momenteel onder twee namen bekend is: de Boekstraat (zuiden) en de Frans Massystraat (noorden). In de hiernaast weergegeven tabel worden alle naamsveranderingen weergegeven, evenals de verdwenen en bijgekomen wegen:

De buurtwegen worden aangeduid op het uittreksel uit de Atlas der buurtwegen en op de het plan feitelijke en juridische toestand.



Atlas der buurtwegen 1841. (Geopunt)

7.4.2 Vlaamse landschapsatlas

De stationsomgeving van Hasselt bevindt zich in het stedelijk gebied. De zone ten noorden van de stationsomgeving maakt deel uit van de Demervallei in de Dijle-Gete-Demeras. Het gebied ten zuiden van de stationsomgeving maakt deel uit van Vochtig Haspengouw.

Het landschap van **Vochtig Haspengouw** is een golvend heuvelland versneden door asymmetrische valleien en soms brede vlaktes. De open ruimte biedt plaatselijk gerichte vergezichten begrensd door topografie of boomgaardvegetatie. Het lineair groen versterkt deze topografie. Kleine dorpen op hoogtesites en geïsoleerde grote hoeven zijn zeer structuurbepalend in de open ruimte, de lintbebouwing is echter storend en plaatselijk ruimtebegrenzend. Ten behoeve van toekomstige ontwikkelingen wordt er binnen het landschap ingezet op het vrijwaren en beheren van het archeologisch en cultuurhistorisch patrimonium; beperken van lintbebouwingen controle op aangepaste architectuur; vrijwaren van het aparte landschap van de valleien als structurerend element; en een verbetering van de groenconnectiviteit.

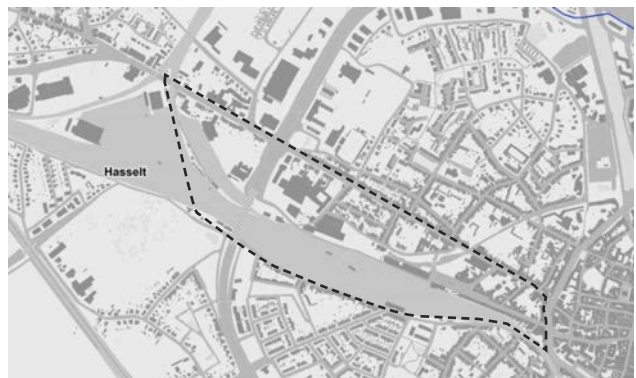
De Dijle-Demer-Getevallei is een brede vallei met begrenzende dalwanden, vegetatiemassa's, schermen en een verstedelijkt weefsel. De open ruimte kent een sterk wisselende omvang, die begrensd wordt door vegetatie, topografie en bebouwing. De vallei kent een sterke verweving met lintbebouwing. Een belangrijk aandachtspunt bij toekomstige ontwikkeling is de vrijwaring van de waterrijke valleigronden.

Ankerplaatsen zijn wetenschappelijk in kaart gebracht, geselecteerd en beschreven in de Landschapsatlas. Het zijn de meest waardevolle landschappen van Vlaanderen omwille van hun contextwaarde, gaafheid, herkenbaarheid, identiteit en natuurlijkheid. De site maakt geen deel uit van een ankerplaats, noch in de nabijheid van een ankerplaats. Er bevinden zich ook **geen lijn of puntrelicten binnen de contouren van het RUP**, noch in de nabije omgeving.



- Stedelijke agglomeratie of (lucht)havengebied
- Demervallei
- Vochtig Haspengouw

Traditionele landschappen (Geopunt)



- Ankerplaats
- Relictzone
- Lijnrelict
- Puntrelict

De punt- en lijnrelicten in de nabije omgeving van het plangebied en de nabijgelegen ankerplaatsen volgens de Vlaamse Landschapsatlas (Geopunt)

7.4.3 Beschermd landschappen, stads- en dorpsgezichten en monumenten

Binnen de contouren van het RUP liggen **geen beschermd landschappen**. Het studiegebied telt wel drie beschermd monumenten:

1. **Huize De Brem** is een modernistische woning gebouwd in 1933/1934 als eigen woning door architect Brauns. Het is een typisch modernistische woning, een kruising van art deco en functionalisme, met een nadruk op nieuwe materialen zoals beton, glas en metaal.
2. Het monument **Villa Sampermans** omvat de bescherming van zowel villa als tuin met hekwerk. De villa is gebouwd in 1907 en uitgebreid in 1933 en 1953. Het is een 'typisch en beeldbepalend voorbeeld van de architectuur die in de Hasseltse stationsbuurt tot stand kwam op het einde van de 19de eeuw en in de eerste helft van de 20ste eeuw' (inventaris onroerend erfgoed).
3. Het monument **Villa Ruland** omvat de bescherming van villa met burelen, magazijn, tuinen en muren met poorten aan straatzijde. Het is naar ontwerp van architect Arthur Baar opgetrokken vóór of ten laatste in het jaar 1931. De villa getuigt door zijn bewonersgeschiedenis van de industriële activiteit aan de Kuringersteenweg.



Stads- en dorpsgezichten
Beschermd monument

Aanwezigheid van monumenten en bouwkundig erfgoed
(geoportaal OE)

<i>ID</i>	<i>Type</i>	<i>Administratieve gegevens</i>	<i>Naam</i>	<i>Datum definitief besluit</i>
2536	Beschermd monument	4.01/71022/169.1 OL001642	Huize De Brem	2002-11-04
3306	Beschermd monument	4.01/71022/193.1 OL002785	Villa Sampermans met zijtuin en hekwerk	2009-06-11
3336	Beschermd monument	4.01/71022/201.1 OL002810	Villa Ruland met aanhorigheden en tuin	2009-10-16

Beschermd landschappen, stads- en dorpsgezichten en monumenten

7.4.4 Vastgestelde inventaris bouwkundig erfgoed

Binnen de contouren van het RUP zijn een aantal relictten van bouwkundig erfgoed vastgesteld. De aanwezige relictten zijn opgenomen in onderstaande tabel:

7.4.5 Beschrijving van de referentiesituatie a.d.h.v. de Centraal Archeologische Inventaris

De Centrale Archeologische Inventaris is een inventaris van tot nog toe gekende archeologische vindplaatsen. Vanwege het specifieke karakter van het archeologisch erfgoed dat voor ons verborgen zit in de ondergrond, is het onmogelijk om op basis van de Centrale Archeologische Inventaris met zekerheid uitspraken te doen over de aan- of afwezigheid van archeologische sporen.

Binnen het studiegebied zijn **geen beschermde archeologische sites** aangeduid. De historische stadskern

van Hasselt is echter wel opgenomen in de inventaris van archeologisch erfgoed. Binnen de contouren van het RUP wordt wel **één zone aangeduid als gebied waar geen archeologie aanwezig is**. Het betreft de percelen van Kuringersteenweg 144, 142 en 140, waar recent een nieuw appartementencomplex gebouwd is.



Centraal Archeologisch Inventaris (Geoportaal Onroerend erfgoed)

ID	Type	Locatie	Naam	Datum definitief besluit
15674	Bouwkundig erfgoed	Koningin Astridlaan 38	Burgerhuis	2018-02-01
16454	Bouwkundig erfgoed	Bampslaan 26 Bampslaan 28	Eenheidsbebouwing Antverpia	2018-02-01
17010	Bouwkundig erfgoed	Bampslaan 35 Bampslaan 37	Herenhuis	2018-02-01
17136	Bouwkundig erfgoed	Bampslaan 4	Hoekhuis	2018-02-01
18046	Bouwkundig erfgoed	Kuringersteenweg 134	Huize de Brem	2018-02-01
19168	Bouwkundig erfgoed	Bampslaan 13	Neoclassicistisch getint Herenhuis	2018-02-01
20488	Bouwkundig erfgoed	Kleine Breemstraat 5 Kleine Breemstraat 7	Technisch Instituut Heilig Hart	2018-02-01
20792	Bouwkundig erfgoed	Grote Breemstraat 21 Grote Breemstraat 21A Kuringersteenweg 44	Villa Ruland met aanhorigheden	2018-02-01
20793	Bouwkundig erfgoed	Kuringersteenweg 124	Villa Sampermans	2018-02-01
21008	Bouwkundig erfgoed	Kuringersteenweg 144 Kuringersteenweg 146	Woning Sternotte met magazijn (woning afgebroken wegens instortingsgevaar)	2018-02-01

Vastgestelde inventaris bouwkundig erfgoed

Samenvatting effecten voor de disciplines landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

De bestaande wetgevingen inzake beschermingen als monument en de vastgestelde inventaris van het bouwkundig erfgoed blijven ongewijzigd van kracht op het voorliggende RUP. Het RUP wil de kwaliteiten van de stationsomgeving in de verf zetten, het herwaardenen van het aanwezige erfgoed is hierbij zeker niet onbelangrijk. Het RUP kan bijkomend het behoud van inventarispanen en een aantal beeldbepalende panden die vandaag geen statuut hebben, regelen.

Conclusie: *Er kan gemotiveerd worden dat de opmaak van het RUP Stationsomgeving Hasselt geen negatieve effecten met zich mee zal brengen met betrekking tot de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie, maar eerder een neutraal tot licht positief effect.*

Bijkomend onderzoek? *Bij de verdere uitwerking van het RUP zal onderzocht worden welke niet-beschermde of geïnventariseerde panden toch een zekere beeld- of erfgoedwaarde hebben en waarvan het behoud geregeld dient te worden in het RUP.*

7.5 Implicaties op de disciplines biodiversiteit, fauna en flora

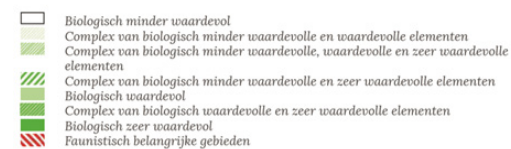
7.5.1 Biologische waarderingskaart

Het Instituut voor Natuurbehoud heeft de biologische waarderingskaart (bwk-kaart) opgemaakt. Dit is een uniforme inventarisatie en evaluatie van de biologisch waardevolle en minder waardevolle gebieden.

Binnen de contouren van het RUP worden een **beperkt aantal zones aangeduid als biologisch waardevol**. Ten westen van de Hendrik van Veldekesingel worden enkele zones met loofhoutaanplant (n), gemengd loofhout (gml), en opslag van allerlei aard (sz) aangeduid als biologisch waardevol. De eenheid loofhoutaanplant (exclusief populier) wordt zowel gebruikt voor een jonge aanplant op een voormalige akker of grasland, als voor beplantingen langs weg- en spoorwegbermen. Wanneer geen enkele boomsoort dominant aanwezig is kan dit weergegeven zijn als n+gml (gemengd loofhout). Het is

geen zeldzame eenheid, maar eerder vrij algemeen tot algemeen. De karteringseenheid opslag van allerlei aard is wordt gebruikt voor het aanduiden van spontane, houtige opslag op diverse standplaatsen. Het betreft allerhande verstruweelde en verboste situaties die door afwezigheid van indicatorsoorten van andere struweeltypen niet anders kunnen getypeerd worden. Het is een eenheid die niet zeldzaam is, maar eerder vrij algemeen.

Ten zuiden van het studiegebied, net buiten de contouren van het RUP is een faunistisch belangrijk gebied aangeduid van ongeveer 20,5ha (Tommelen). Deze kartering duidt op de aanwezigheid van bepaalde fauna-elementen. De afbakening van deze gebieden is gebaseerd op soorten die tot de Rode lijst-categorieën 'Met uitsterven bedreigd', 'Bedreigd' en 'Kwetsbaar' behoren.



Biologische waarderingskaart & faunistisch belangrijke gebieden (Geopunt)

7.5.2 Gebieden van het VEN en IVON

De natuurverwevingsgebieden en natuurverbingsgebieden van het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) en het Integraal Verwevings en Ondersteunend Netwerk (IVON) behoren tot de belangrijkste instrumenten van het natuur- en bosbeleid. Er bevinden zich **geen gebieden van het VEN- of IVON** in of in de nabijheid van de stationsomgeving van Hasselt.

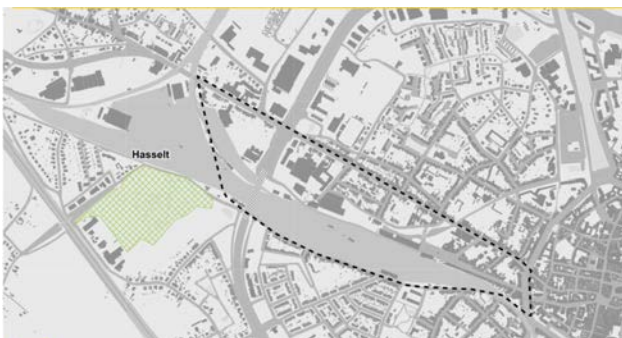
7.5.3 Natura2000-netwerk

Natura2000 is een Europees netwerk van beschermde natuurgebieden op het grondgebied van de lidstaten van de Europese Unie. Natura2000 dient niet enkel ter bescherming van gebieden (habitats), maar draagt ook bij aan soortenbescherming. Er zijn **geen habitatrichtlijngebieden** in of nabij de stationsomgeving van Hasselt. Het dichtstbijzijnde habitatrichtlijngebied, 'Valleien van de Laambeek, Zonderikbeek, Stangebeek en Roosterbeek met vijvergebieden en heiden', bevindt zich op ca. 4 km van het station van Hasselt.

Er werden ook **geen vogelrichtlijngebieden** gekarteerd in het studiegebied stationsomgeving Hasselt. Het dichtstbijzijnde vogelrichtlijngebied, 'Het Vijvercomplex van Midden-Limburg', ligt op een afstand van ca. 3km.

7.5.4 Erkende natuureservaten

Ten zuiden van het station van Hasselt is een erkend natuureservaat gesitueerd, genaamd Tommelen. Het natuureservaat grenst aan het rangeerstation en de Singel rond Hasselt. In het gebied liggen 110 poelen, die de grootste populatie van kamsalamanders in Vlaanderen herbergen. De poelen ontstonden in 1944 n.a.v. Amerikaanse bombardementen op het Hasseltse station. De geallieerde projectielen die in de weilanden achter het spoorwegemplacement terechtkwamen vormden kraters, die zich uiteindelijk met water vulden. Het is een belangrijk voortplantingsbiotoop voor amfibieën, waaronder de bruine kikker, de kleine watersalamander, de alpenwatersalamander en de zeldzamere kamsalamander.



Erkend natuureservaat - Tommelen

Erkende natuureservaten (Geopunt)

Samenvatting effecten voor de disciplines biodiversiteit, fauna en flora

Het grootste deel van het plangebied heeft vandaag geen waarde op vlak van biodiversiteit, fauna of flora, want het gebied is zeer sterk bebouwd en verhard. Ten westen van de singel zijn er 2 biologisch waardevolle groengebieden., die door het RUP wellicht zullen verdwijnen. Het gaat echter over eerder kleine gebieden (die in realiteit al doorsneden worden door de nieuwe busbaan en toegangsweg- en dus kleiner zijn dan op de kaart weergegeven en ook niet met elkaar in verbinding staan), met een flora die eerder algemeen voorkomt.

Conclusie: Met betrekking tot de discipline biodiversiteit, fauna en flora mag worden geoordeeld dat de uitvoering van het RUP Stationsomgeving Hasselt geen significante negatieve effecten zal veroorzaken. Het verder bebouwen van het gebied ten westen van de singel heeft een licht negatieve impact op de daar aanwezige biologisch waardevolle gebiedjes. Het RUP zal in deze zone wel buffergroen voorzien – dat zo kan aangelegd worden dat dit het verlies van de groengebiedjes enigszins compenseert.

7.6 Implicaties op de discipline mobiliteit

De referentiesituatie wordt geanalyseerd aan de hand van het STOP-principe.

7.6.1 Stappers (voetgangers)

Het studiegebied is goed ontsloten voor voetgangers. Langs de aanwezige straten is te allen tijde een voetpad aanwezig langs de rijbaan, in de meeste gevallen aan beide zijden van de weg. Dit is ook wel noodzakelijk wat de verkeersveiligheid betreft, aangezien er door de aanwezigheid van het station grote verkeersstromen het gebied aandoen. Op een aantal plaatsen zijn er voor voetgangers onduidelijke situaties (stationsplein).

Binnen het studiegebied zijn er, **met uitzondering van de voetgangerstunnel onder het station, geen speciale doorsteken voor voetgangers aanwezig**. Er zijn eveneens geen **wandelknooppunten** in de nabijheid van Hasselt, noch de stationsomgeving. Het station van Hasselt is

echter wel het beginpunt voor bezoekers om de stad te gaan verkennen. Dankzij de voetgangerstunnel onder het station door is er daarnaast een goede verbinding beschikbaar voor voetgangers tussen het noorden en zuiden van het station.

7.6.2 Trappers (fietsverkeer)

Het studiegebied is goed ontsloten voor fietsers. Op de wegen tussen de sporen en de Kuringersteenweg fietsen de fietsers op de rijbaan en hebben ze dus geen gescheiden fietspad. Op de Kuringersteenweg en de Koningin Astridlaan is er wel een gescheiden fietspad voor fietsers aanwezig. Deze scheidt de wegbaan van de aangelegen parkeerplaatsen.

De Spoorwegstraat en een klein deel van de Koningin Astridlaan maken deel uit van het fietsknooppuntennetwerk. Ten noorden van de Kuringersteenweg ligt knooppunt 96 van het fietsknooppuntennetwerk. De Fietsostrade F73 passeert het studiegebied in het westen en voorziet een verbinding met Sint-Truiden. Deze fietsostrade loopt voor een deel parallel met de R71 en heeft als startpunt de fietstunnel aan het kruispunt Kuringersteenweg x R71. Bij dit kruispunt starten tevens de fietsostrades F71 richting Achel-Station en de F9 richting Diest.

In de Bampslaan en op het stationsplein is de situatie voor fietsers erg verwarrend.

Er is een fietspunt en locatie voor bluebikes aan het station. Het aantal fietsenstalingen aan de zijde van het stationsplein is onvoldoende. Aan de zijde Runkst werd een nieuwe fietsenstalling gebouwd.



Fietssnelwegen nabij het station (Fietssnelwegen.be)

7.6.3 Openbaar vervoer

Het station van Hasselt staat in voor de openbaarvervoerverbinding met de rest van Vlaanderen en met Maastricht (NL).

Vanaf het station vertrekken rechtstreekse treinen naar Antwerpen, Brussel/Gent, Tongeren en Genk. De trein naar Tongeren rijdt eens per uur door naar Maastricht via Luik. De eerste treinen vertrekken al vroeg in de ochtend. De trein naar de kust vertrekt zelfs al voor half 5 's ochtends. Er is geen groot verschil tussen het aantal treinen in de spits en buiten de spits. Er worden enkel extra treinen ingezet naar Brussel, Leuven en Genk. De onderstaande tabel geeft een overzicht van de verschillende treinverbindingen die beschikbaar zijn vanaf station Hasselt en de bijbehorende amplitude.

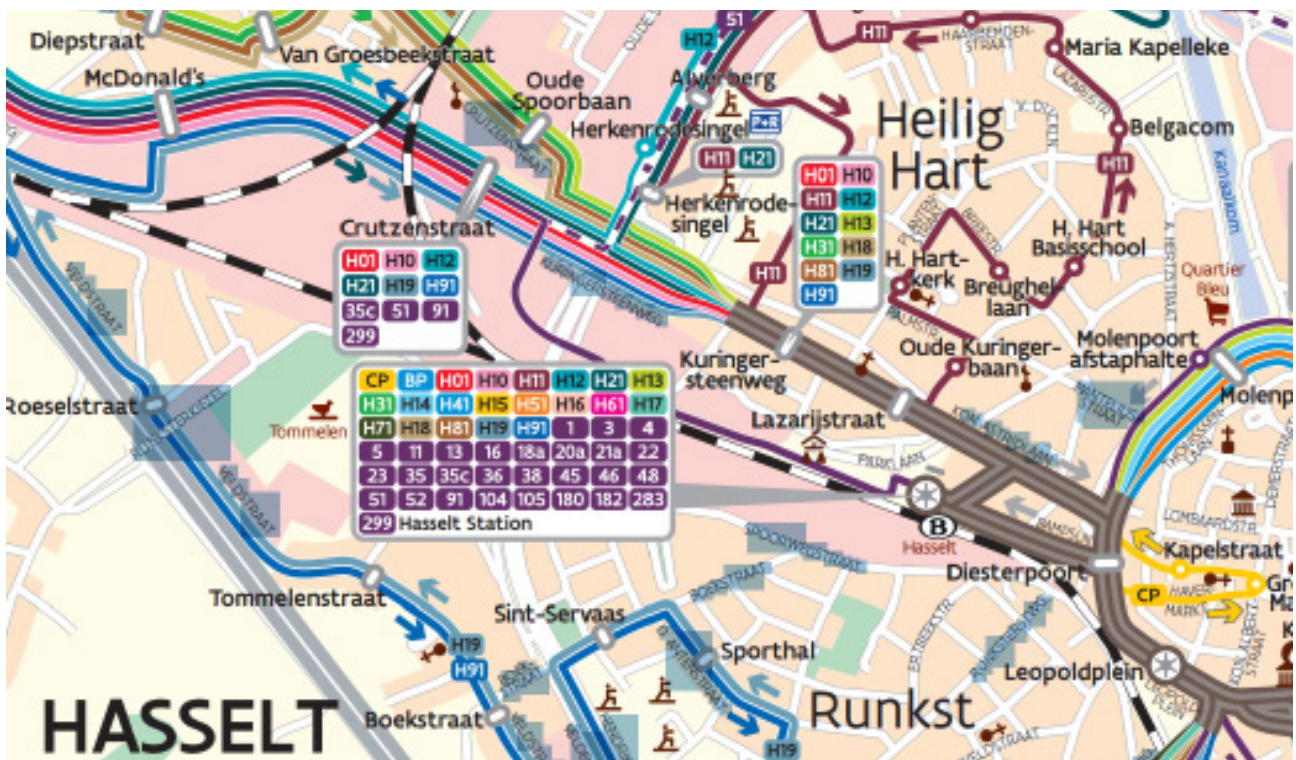
Omwille van de aanwezigheid van het station Hasselt zijn er ook een groot aantal buslijnen die de site ontsluiten. Deze arriveren en vertrekken vanaf de verschillende perrons van de halte Hasselt Station.

Onderstaande tabellen geven een overzicht van de frequentie en amplitude van de passerende lijnen aan de Halte Hasselt Station. De site is zeer goed bereikbaar met het openbaar vervoer, dankzij de aanwezigheid van een groot aantal bushaltes en een station.

Er is daarnaast een extra bushalte aanwezig voor het internationaal busvervoernetwerk van Flixbus. Bij deze halte vertrekt er elke avond een bus naar Praag.

Station	Bestemming	Frequentie dal	Frequentie spits	Amplitude
Hasselt	Antwerpen-Centraal via Mol	1 / u	1 / u	06:08 - 21:08 (22:08 tot Mol)
	Antwerpen-Centraal via Aarschot	1 / u	1 / u	06:07 - 07:07
	Gent-Sint-Pieters	1 / u	1 / u	05:11 - 22:11
	Blankenberge/Knokke via Sint-Truiden, Leuven, Brussel, Gent	1 / u	1 / u	04:28 - 19:28 (21:28 tot in Brugge)
	Genk	1 / u	1 / u	06:33 - 22:33
	Antwerpen-Centraal via Brussels-Airport	1 / u	1 / u	04:38 - 22:38
	Maastricht (NL) via Luik-Guillemins	1 / u	1 / u	06:38 - 20:38
	Tongeren	1 / u	1 / u	06:57 - 21:57
	Leuven via Aarschot	1 / u	1 / u	04:57 - 22:57
	Brussel-Zuid via Leuven	1 / u	1 / u	05:57 - 06:57
	Brussel-Zuid via Aarschot	1 / u	1 / u	06:53 - 07:53

Treinaanbod NMBS - station Hasselt (09/2020)



Stadsnet Hasselt (delijn.be)

7.6.4 Privaat autoverkeer

Het station van Hasselt wordt hoofdzakelijk ontsloten via de Frans Massystraat en het Monseigneur Broekxplein naar de Kuringersteenweg en de Koningin Astridlaan. Het station is het best bereikbaar via de Bampsiaan/het Stationsplein, dit is een éénrichtingsstraat waar een aparte busbaan aanwezig is. Er wordt in de stationsomgeving veel gewerkt met éénrichtingsregels.

De Grote Breemstraat voorziet de toestroming van verkeer naar de Rechtbank met ondergrondse parkeergarage. Deze weg is doodlopend voor doorgaand verkeer om achterliggende woonstraten te ontzien van extra verkeer. De parkeergarage onder de rechtbank staat ook in functie van treinreizigers. Langs alle in het studiegebied aanwezige straten kan aan één of beide kanten geparkeerd worden langs de weg.

Samenvatting effecten voor de discipline mobiliteit

Het plangebied herbergt een belangrijk knooppunt voor openbaar vervoer en een aantal fietsroutes. Het RUP wil het functioneren van de stationsomgeving als multimodaal knooppunt versterken, onder meer door voldoende ruimte te voorzien voor een hoogwaardig en efficiënt busstation en door meer ruimte te maken voor zacht verkeer. Auto's worden zoveel mogelijk geweerd in deze omgeving. Nieuwe ontwikkelingen zullen ongetwijfeld extra verkeer genereren. Echter mogen we ervan uitgaan dat een groot deel van deze nieuwe stromen zullen gebeuren per openbaar vervoer.

Conclusie: *Met betrekking tot de discipline mobiliteit mag worden geoordeeld dat de uitvoering van het RUP Stationsomgeving Hasselt geen significante negatieve effecten zal veroorzaken. Nieuwe ontwikkelingen kunnen profiteren van de uitstekende multimodale bereikbaarheid van het plangebied (die met de komst van Spartacus alleen maar zal toenemen).*

Bijkomend onderzoek? *Bij de verdere uitwerking van het RUP zullen concrete bestemmingen en vloeroppervlaktes vastgelegd worden. De juiste impact op vlak van mobiliteit (zowel op vlak van stromen als op vlak van parkeren) zullen dan juister ingeschat kunnen worden.*

7.7 Implicaties op de discipline ruimte

7.7.1 Aanwezige functies

Wonen en aan wonen verwante functies

Het station en de sporen worden omgeven door woningen. Het woonaanbod bestaat uit zowel grondgebonden woningen als appartementen. Binnen het studiegebied zijn daarnaast verschillende aan wonen verwante functies aanwezig. Zo is er HAST, een school voor secundair + deeltijds onderwijs en ook een opleiding verpleegkunde. De gebouwen van dit instituut, gelegen aan de Kleine Breemstraat dateren uit de jaren '20 en zijn straatbeeldbepalend. Ten noorden van het studiegebied, aan het Vrijwilligersplein ligt de dichtstbijzijnde basisschool Dalton 2. Secundair en hoger onderwijs bevindt zich meer in het historische centrum en in het oosten van de stad.

Aan de Kuringersteenweg ligt een Thaise supermarkt en op de hoek van de Bampslaan en R70 een SPAR Express.

Waar de Bampslaan over gaat op het Stationsplein is het literair museum Villa Verbeelding gevestigd. Villa Verbeelding wil is een plek waar jong en oud kwaliteitsvolle tentoonstellingen kunnen bezoeken en deelnemen aan activiteiten rond boeken en illustratie. Aan de buitenzijde van de singel, tussen de Kuringersteenweg en het rangeerterrein is sportcomplex Olympia nv gevestigd. Ten noorden van de Kuringersteenweg (buiten het studiegebied) liggen de sportvelden van voetbalclub KSK Hasselt en tennisvereniging Koninklijke Excelsior T.C.

Bedrijvigheid

Een groot deel van het studiegebied bestaat uit infrastructuur voor het onderhoud en gebruik van het spoor en busvervoer. Deze infrastructuur omvat de rangeersporen, verbindende treinsporen, station, busstelplaats, bushaltes en kantoren/gebouwen van Infrabel, NMBS en De Lijn. Ten westen van het station is recent het nieuwe gebouw van de Rechtbank van Eerste Aanleg Hasselt opgetrokken.

Een hogere concentratie van bedrijvigheid bevindt zich grofweg tussen de Kleine Breemstraat en de spoorlijn

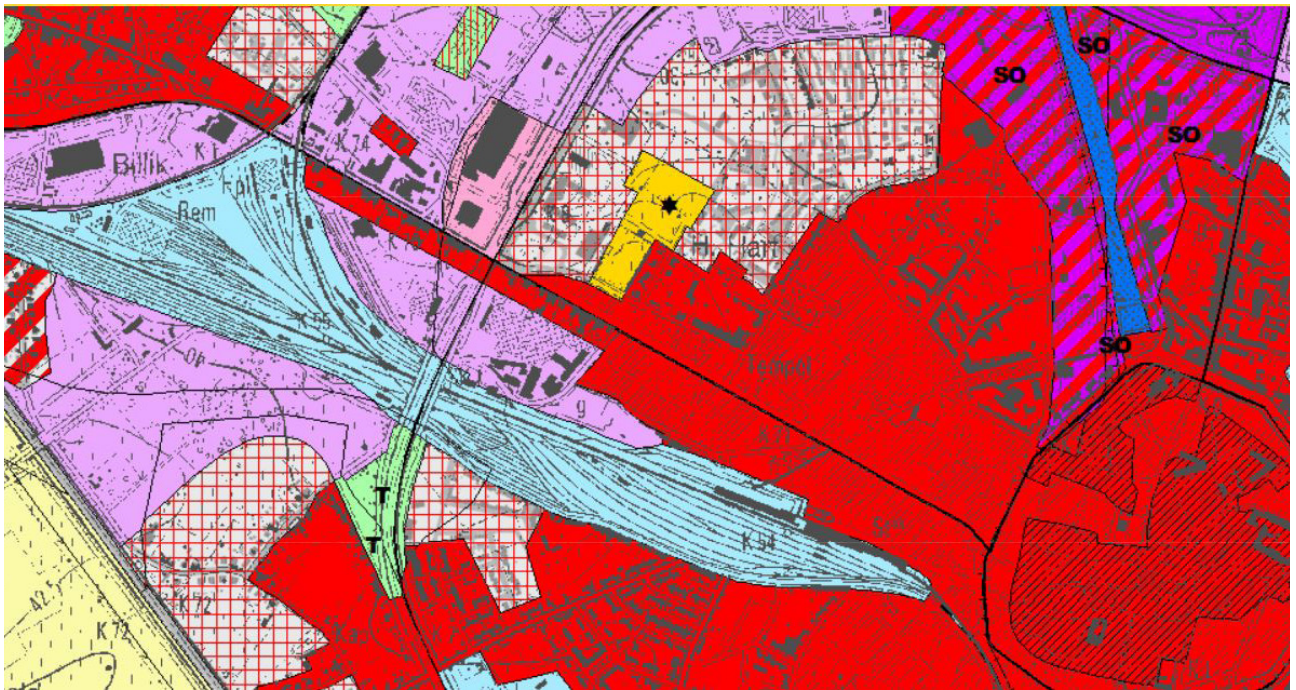
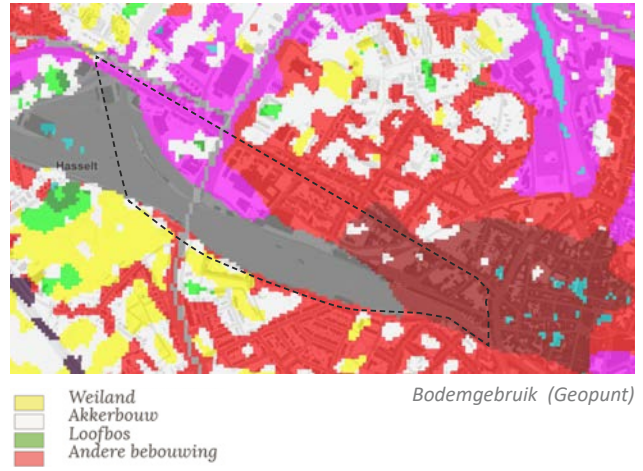
richting Zonhoven. Naast het eerder aangehaalde sportcomplex Olympia nv en HAST zijn hier bedrijven als Volvo (autodealer) en Officecenter Hasselt (met co-workingspaces) gesitueerd.

7.7.2 Bodemgebruik

Het bodemgebruik binnen het plangebied is grotendeels conform het gewestplan. Een groot deel van het gebied is aangewezen als combinatie van *Kernstadbebouwing* en *Andere bebouwing*. **Kernstadbebouwing** omvat gebieden die voornamelijk bezet zijn door structuren en het transportnetwerk. Gebouwen, wegen en artificiële verharde oppervlakten die meer dan 80% van de totale oppervlakte uitmaken (minstens 80% is verhard). Het grootste deel van het gebied voor **Andere bebouwing** wordt bedekt door structuren: gebouwen, wegen en artificiële oppervlakten met groene oppervlakten en open bodem, (tussen 30 en 80% is verhard).

De sporen worden aangeduid als oftewel infrastructuur (vb. een parking in onbebouwde kom) die niet kan worden ingedeeld bij industrie- en handelsinfrastructuur noch bij gewestwegen, luchthaven- en zeehaveninfrastructuur. Een groot deel van het gebied tussen de Kleine Breemstraat, Kuringersteenweg en de sporen richting Zonhoven is in gebruik als Industrie- en Handelsinfrastructuur. Het grootste deel van dit gebied wordt bedekt door artificiële structuren. Deze infrastructuren (gebouwen, loodsen, ...) hebben een industriële of handelsfunctie.

Verspreid over het studiegebied zijn fragmenten van *Akkerbouw* -waar ook braakland toe behoort - *Naaldbos* en *Loofbos*, aangeduid. De R71 wordt daarnaast aangeduid als *Gewestweg*.



<i>Samenvatting effecten voor de discipline ruimte (voor de zones waar het RUP afwijkt t.o.v. de referentiesituatie)</i>				
<i>Deelzone</i>	<i>Referentiesituatie</i>	<i>Gepland in RUP</i>	<i>Milieu-effect</i>	<i>Evaluatie</i>
Zone naast het VAC	Nu: onbebouwd (deels verhard, deels verwilderd) Volgens BPA: torenvolume tot 16 bouwlagen mogelijk	Bouwvolume zal qua footprint wellicht kleiner zijn dan wat BPA voorziet. Bouwhoogte zal veel lager zijn (aansluitend bij hoogte VAC).	Beperkter volume dat beter in omgeving past	Licht positief effect
Zone tussen Gerechtsgebouw en stationsplein (site Cordeel)	Nu : alleen parkeersokkel is gebouwd BPA voorziet bouwvolume van 4 à 6 bouwlagen (en een pandsgewijze opbouw)	In het RUP zal hier wellicht meer programma en een iets hoger volume mogelijk zijn. Dit is verantwoord omdat deze zone het meest profiteert van de zeer goede bereikbaarheid , beeldbepalend zal zijn voor het stationsplein en het lange perspectief vanaf de Breemstraat moet sluiten.	Een mooi kopgebouw met een interessant programma kan een belangrijke bijdrage leveren aan de ruimtelijke kwaliteit van deze omgeving.	Licht positief tot positief. Verder ontwerpend onderzoek moet bepalen wat een goede volumetrie en invulling is voor deze site.
De oude stelplaatsen van De Lijn	Nu: volledig verhard en bebouwd (kantoor en loodsen), bestemd zone voor openbaar nut liggen en deels in zone voor ambachtelijke bedrijvigheid en KMO	Het RUP zal hier een strip bebouwing langsheen de sporen voorzien (gemengd programma) en een park aan de zijde van de Grote Breemstraat. Het behouden van de loods op de hoek met de kleine Breemstraat zorgt ervoor dat “het verleden” van de site niet volledig verdwijnt. De loods kan ook aanleiding geven tot andere programma’s en buurtfuncties, die het functioneren van het park ondersteunen.	Het gebied zal door het RUP een duidelijke ordening krijgen. De bebouwing langsheen de sporen maakt ruimte voor nieuwe programma’s en buffert het geluid t.a.v. de woonwijk langsheen de Breemstraat. Het nieuwe park is zeer welkom in een buurt met erg weinig groen en draagt bij aan de woonkwaliteit.	Licht positief tot positief. Verder ontwerpend onderzoek moet bepalen wat een goede volumetrie en invulling is voor deze site.
Zone buiten de singel	Nu : een heterogeen gebied met kantoren, een bedrijfsloods en recreatiefuncties, groene restruimtes, ingesloten door infrastructuur. Volledig bestemd als zone voor ambachtelijke bedrijvigheid en KMO	Het RUP zal hier een groene buffer voorzien en een gemengde bestemming mogelijk maken (bedrijvigheid, recreatie, gemeenschapsfuncties, kantoren), maar geen sterke verdichting. Functies die veel autoverkeer genereren worden hier best geweest gezien de reeds sterke congestie in deze omgeving.	Het RUP biedt kansen aan de bestaande functies om in deze “moeilijke” zone te blijven en beperkt uit te breiden. Tegelijkertijd wil het RUP de kwaliteit van de woningen aan de Kuringersteenweg verbeteren door een groene buffer te voorzien in het binnengebied.	Neutraal tot licht positief.
Conclusie: Het RUP heeft een neutraal tot positief effect op de discipline ruimte. Er wordt ruimte gemaakt voor groen en een gemengde bestemming van het gebied.				

7.8 Gezondheid en veiligheid

7.8.1 Waterwingebied

In het plangebied is geen waterwingebied.

7.8.2 Seveso-bedrijven

Een Seveso-inrichting is een bedrijf dat activiteiten ontplooit op het vlak van de behandeling, de productie, het gebruik of de opslag van gevaarlijke stoffen. Om uit te maken of er al dan niet een ruimtelijk veiligheidsrapport (RVR) opgesteld moet worden is het sinds 1 mei 2017 verplicht een RVR-toets uit te voeren. Uit deze toets kan blijken of de geplande ruimtelijke ontwikkelingen al dan niet invloed hebben op de risico's of de gevolgen van een zwaar ongeval. Hieruit blijkt of de opmaak van een ruimtelijk veiligheidsrapport (RVR) nodig is.

De oostzijde van het studiegebied van de Stationsomgeving Hasselt valt binnen de beïnvloedingssfeer van een Seveso-inrichting. **Er zijn drie laagdrempelige Seveso-inrichtingen** in de nabijheid van de stationsomgeving, **Comfort Energy, Petrolihm en Bouts**. Deze bedrijven worden alle drie gekarteerd als Groothandel in vaste, vloeibare en gasvormige brandstoffen en aanverwante producten. Comfort Energy en Petrolihm hebben een veiligheidsafstand van 850m, waardoor het studiegebied niet binnen de beïnvloedingssfeer van deze bedrijven valt. Het bedrijf **Bouts** heeft daarentegen een **veiligheidsafstand van 2000m** en omwille van de nabijheid van deze Seveso-inrichting dient het (voor)ontwerp RUP voorgelegd te worden aan de dienst Veiligheidsrapportering om te bepalen of er al dan niet een RVR moet worden opgesteld.



Invloedssfeer Seveso-inrichtingen op het RUP

Samenvatting effecten voor de disciplines gezondheid en veiligheid

Het plangebied herbergt geen waterwingebied. Delen van het plangebied liggen binnen de veiligheidsafstand van Seveso-inrichtingen. In het RUP worden geen Seveso-bedrijven toegelaten.

Conclusie: Met betrekking tot de discipline gezondheid en veiligheid mag worden geoordeeld dat de uitvoering van het RUP Stationsomgeving Hasselt geen significante negatieve effecten zal veroorzaken.

7.9 Implicaties op de discipline geluid

Voor de beschrijving van de referentiesituatie inzake de discipline geluid en trillingen wordt er teruggegrepen naar de geluidsbelastingkaarten van wegverkeer en spoorverkeer L-den (level day-evening-night) en L-night (level night) voor de provincie Limburg.

De L-den en L-night is een maat om de geluidsbelasting door omgevingslawaai uit te drukken. Voor de bepaling van L-den wordt het etmaal in drie periodes verdeeld: dagperiode 07:00-19:00 uur; avondperiode 19:00-23:00 uur en nachtperiode 23:00-07:00 uur. De L-night handelt enkel over de nachtperiode.

Bij de avond en de nachtwarde wordt vervolgens een straffactor van respectievelijk 5 en 10 dB(A) opgeteld. De reden hiervoor is dat een ander geluidsniveau in de avond en de nacht door het verminderen van geluiden uit de omgeving als hinderlijker wordt ervaren dan het geluid van overdag. Een andere reden is dat het voor eventuele slaapverstoring gedurende de nacht van belang is 's nachts strengere eisen te stellen. Geheel ter illustratie: 50 dB(A): rustig licht autoverkeer op 30 m afstand, 55 dB(A): koffiezetapparaat, elektrische tandenborstel; 60 dB(A): airconditioning (50-75 dB), wasmachine (50-75 dB), vaatwasser (55-70 dB).

De site heeft zowel te maken met een **geluidsbelasting van het weg- als het spoorverkeer, zowel 's nachts als overdag**. De situering van de site langs het spoor leidt er uiteraard toe dat de geluidsbelasting door spoorverkeer

binnen de contouren van het RUP hoog is. **Overdag** is een groot deel van het gebied onderhevig aan geluidsbelasting, met **waarden tussen de 55dB en 69dB**, met **uitschieters naar 74dB** op de delen gelegen vlak langs de spoorweg. De gebouwen aan de Bampslaan, het Stationsplein en de Grote Breemstraat zorgen wel voor een barrière voor het geluid om verder te verplaatsen. Het geluid verspreid zich verder op de meer open ruimtes rond het gerechtsgebouw en de stelplaats van De Lijn. 's Nachts liggen de waarden door een afname aan treinverkeer iets lager. Ongeveer de helft van het studiegebied is nog altijd onderhevig aan een geluidsbelasting van minimaal 50dB, met uitschieters naar 69dB in de zones gelegen langs de spoorwegen.

Vanuit het wegverkeer komt de **grootste hinder van de Hendrik Vanveldekesingel (R71)**. Omwille van de aanwezige functies in het westen van het studiegebied heeft dit vooral invloed op gevoelige functies zoals wonen. De Kuringersteenweg zorgt eveneens voor een geluidsbelasting op het studiegebied. Omwille van de hoge concentratie aan bebouwing rond deze straat beperkt de geluidsbelasting zich tot de directe omgeving van de Kuringersteenweg. Overdag liggen de waarden tussen de 55dB en >75dB. De uitschieters naar geluidsintervallen van boven de 75dB hebben te maken met de aanwezigheid van de Hendrik Vanveldekesingel binnen de contouren van het RUP. 's Nachts liggen de waarden tussen de 50dB en >75dB.

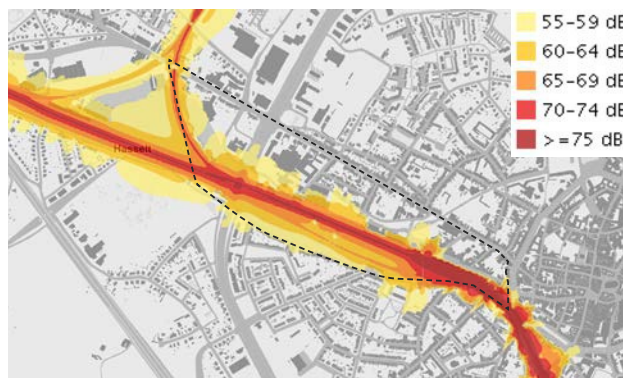
<i>Samenvatting effecten voor de discipline geluid</i>
Het plangebied wordt begrensd door infrastructuur die voor een sterke geluidsbelasting zorgen. In het RUP worden geen bestemmingen voorzien die voor extra geluidsbelasting zorgen. De nieuwe bebouwing langs het spoor kan als geluidsbuiter dienen voor de achterliggende wijken.
Conclusie: Met betrekking tot de discipline geluid mag worden geoordeeld dat de uitvoering van het RUP Stationsomgeving Hasselt geen significante negatieve effecten zal veroorzaken.
Bijkomend onderzoek? De bestaande geluidsbelasting zorgt er wel voor dat er goed nagedacht moet worden over de wijze waarop een mogelijke herontwikkeling van de site optimaal uitgevoerd kan worden.



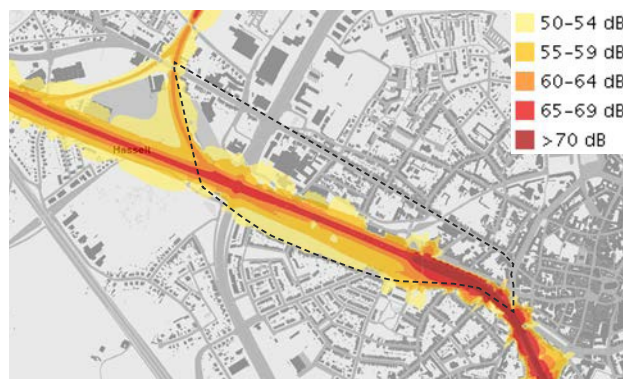
Geluidsbelasting wegverkeer Lden - 2016 (Geoppunt)



Geluidsbelasting wegverkeer Lnight - 2016 (Geoppunt)



Geluidsbelasting spoorverkeer Lden - 2016 (Geoppunt)



Geluidsbelasting spoorverkeer Lnight - 2016 (Geoppunt)

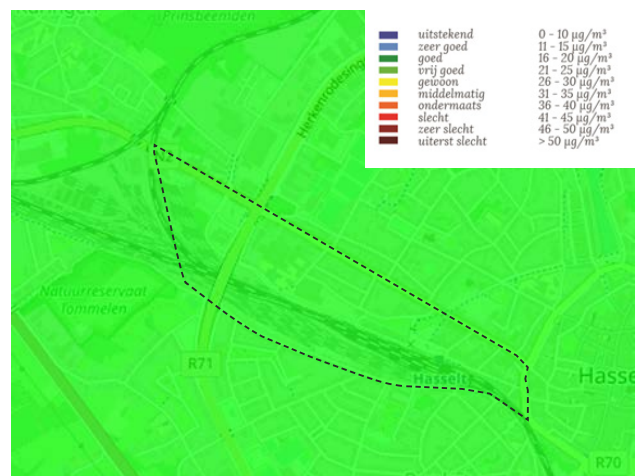
7.10 Implicaties op de discipline lucht

Uit de raadpleging van kaartmateriaal van de Vlaamse Milieumaatschappij betreffende de luchtkwaliteit, kan er geconcludeerd worden dat de **luchtkwaliteit de Europese grenswaarden van de pollutanten PM10 (fijn stof) niet overschrijden**. Stikstofdioxide is een oxiderend gas dat irritatie van de luchtwegen kan veroorzaken. Verbrandingsprocessen t.g.v. onder andere gemotoriseerd verkeer stoten voornamelijk NO uit. In de lucht wordt NO omgezet tot NO₂. Door de aanwezigheid van verschillende belangrijke doorgaande wegen komt er uit een interpolatie van de waarden voor NO₂ (stikstofdioxide) naar voren dat binnen het studiegebied op enkele plaatsen, waaronder de **Kuringersteenweg** een jaargemiddelde oploopt tot **50 µg/m³**. Het overgrote deel van de site kent daarentegen een jaargemiddelde van 20-25 µg/m³. De huidig geldende Europees vastgelegde jaargrenswaarde bedraagt voor de betrokken pollutanten NO₂ en PM10 (fijn stof) 40 µg/m³. Bovendien mag voor PM10 een daggemiddelde van 50 µg/m³ niet meer dan 35 keer per jaar overschreden worden. Het aantal overschrijdingen wordt bepaald per meetpunt, waarvan er één gelegen is aan de andere kant van Hasselt: Boksbeemdenstraat. In onderstaande tabel vind u het aantal overschrijdingen terug.

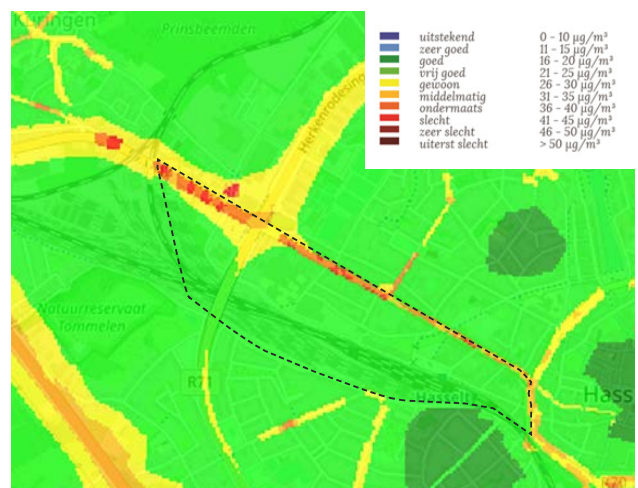
Het RUP Stationsomgeving Hasselt zal geen significante effecten veroorzaken wat betreft de discipline lucht. Er worden geen projecten voorgesteld met een hoge bijkomende belasting van gemotoriseerd verkeer die de luchtkwaliteit kunnen beïnvloeden. De luchtkwaliteit blijft daardoor ongewijzigd of kan op termijn zelfs verbeteren door toenemende implementatie van duurzaam aangedreven voertuigen.

NO ₂ jaargemiddelde (2016)	PM10 jaargemiddelde (2016)	Aantal overschrijdingen norm PM10 daggemiddelde (2016)
21-25 µg/m ³	20 µg/m ³	3
50 µg/m ³ (Kuringersteenweg)		

Aantal overschrijdingen daggemiddelde PM10 - meetstation Boksbeemdenstraat



Aanwezigheid fijn stof (PM10) - interpolatie 2018



Aanwezigheid stikstofdioxide (NO₂) - interpolatie 2018

Samenvatting effecten voor de discipline lucht

Het plangebied scoort op de indicatoren voor lucht eerder goed, op de steenweg na. Het RUP voorziet een wijzigingen langsheen de steenweg noch voorziet het in andere gebieden projecten met een hoge bijkomende belasting van gemotoriseerd verkeer die de luchtkwaliteit kunnen beïnvloeden. De optimalisering van de stationsknoop kan bijdragen aan een verhoogd gebruik van openbaar vervoer en misschien zelfs een (klein) positief effect hebben op de luchtkwaliteit.

Conclusie: Met betrekking tot de discipline lucht mag worden geoordeeld dat de uitvoering van het RUP Stationsomgeving Hasselt geen significante negatieve effecten zal veroorzaken.

7.11 Implicaties op de disciplines energie- en grondstofvoorraden

In de onmiddellijke omgeving van het plangebied liggen geen ontginningsgebieden.

Samenvatting effecten voor de disciplines energie- en grondstofvoorraden

In de onmiddellijke omgeving van het plangebied liggen geen ontginningsgebieden. Het gebruik van duurzame, milieu- en energievriendelijke materialen en technieken wordt binnen het ARUP gestimuleerd en kan een positief effect hebben.

Conclusie: Met betrekking tot de discipline lucht mag worden geoordeeld dat de uitvoering van het RUP Stationsomgeving Hasselt geen significante negatieve effecten zal veroorzaken.

7.12 Beschrijving van mogelijke cumulatieve effecten

Uit de evaluatie van de verschillende milieueffecten blijkt dat ten opzichte van de referentietoestand geen aanzienlijke effecten optreden. Alleen voor mobiliteit kunnen er effecten zijn, die verder onderzoek vereisen. De cumulatieve effecten van de verschillende disciplines zijn klein tot onbestaande.

7.13 Grensoverschrijdende effecten

Uit de bovenstaande motivering blijkt dat er geen aanzienlijke milieueffecten verwacht worden in de onmiddellijke omgeving van het plangebied. Gezien de afstand tot de land- en gewestgrenzen wordt aangenomen dat er zich geen grensoverschrijdende effecten kunnen voordoen.

7.14 Conclusie

Uit voorgaand onderzoek kan geconcludeerd worden dat het RUP:

- Betrekking heeft op de ruimtelijke ordening van het plangebied en dit in overeenstemming brengt met het structuurplan
- Een kader kan vormen voor het toekennen van een vergunning uit bijlage III (rubriek 10b)
- Hoofdzakelijk de bestaande bestemmingen bestendigt en slechts een beperkt aantal wijzigingen regelt, die evenwel de kwaliteit van het gebied ten goede komen
- Geen aanzienlijke milieueffecten veroorzaakt
- Op vlak van mobiliteit in een latere fase (als er een precies programma vastligt) verder onderzoek nodig is

Voor het RUP dient bijgevolg **geen plan-MER** opgemaakt te worden.

8. Bijlage II

Watertoets

8. Bijlage II - watertoets

De watertoets geeft uitvoering aan de integratie van de principes van integraal waterbeleid bij de vergunningverlening. Telkens wanneer er een beslissing wordt genomen op andere beleidsterreinen van het Vlaams Gewest en de overige besturen dient op basis van dit artikel rekening te worden gehouden met het integrale waterbeleid (de watertoets vormt een onderdeel van het decreet op het integraal waterbeheer).

De betrokken overheid moet het dossier aan een 'watertoets' onderwerpen vooraleer een beslissing te kunnen nemen over een plan of project. De overheden dienen bij het verlenen van een vergunning telkens te onderzoeken of de betrokken activiteit een schadelijk effect kan doen ontstaan dat vermijdbaar is.

Het uitvoeringsbesluit van de Vlaamse Regering (20.07.2006, BS. 31.10.2006), regelt de methodiek voor de uitvoering van de watertoets. De richtlijnen voor de watertoets staan in relatie tot zeven watertoetskaarten.

Uit het beschikbare kaartmateriaal (AGIV, 2017) kan het volgende geconcludeerd worden:

8.1 Overstromingsgevoelige gebieden

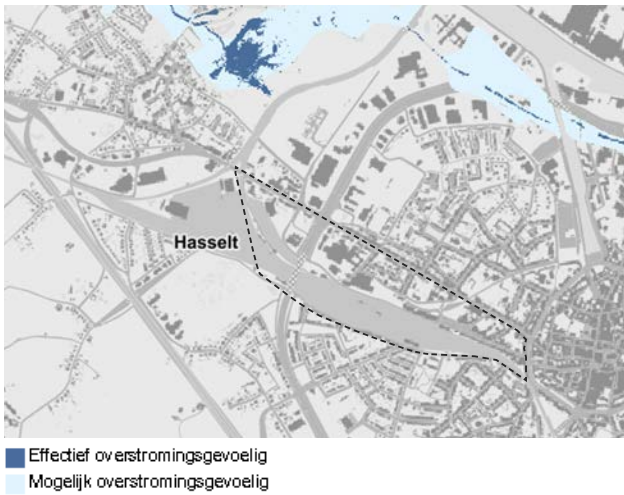
In het kader van de watertoets is een recente kaart aangemaakt die de overstromingsgevoelige gebieden tot op perceel niveau weergeeft voor het gehele Vlaamse Gewest. De kaart bevat de effectief overstromingsgevoelige gebieden en de mogelijk overstromingsgevoelige gebieden. De potentiële overstromingsgevoelige gebieden zijn samengesteld uit de van nature overstroombare gebieden (NOG, exclusief colluvia), de potentiële overstromingsgebieden (POG) en de mijnverzakkingsgebieden (MVG) die buiten de effectief overstromingsgevoelige gebieden vallen.

In het studiegebied van het RUP worden **geen zones aangeduid als mogelijk of effectief overstromingsgevoelig**. Ten noorden van het studiegebied wordt de Demervallei aangeduid als mogelijk overstromingsgevoelig. Dit overstromingsgevoelige gebied ligt echter op ruime afstand van de stationsomgeving.

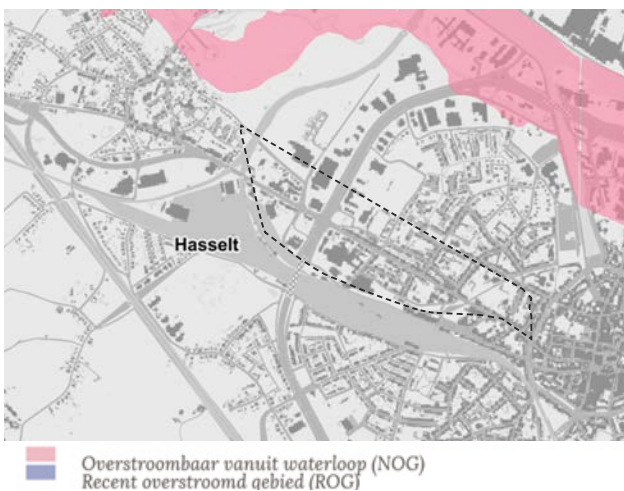
Het studiegebied wordt ook niet aangeduid als een van nature overstroombaar gebied (NOG) en is niet recent overstroomd (ROG).

Rond de Kleine Demer, op een redelijke afstand van het studiegebied werd er een risicogebied voor overstromingen aangeduid. Het Koninklijk Besluit van 28 februari 2007 heeft de risicozones voor overstromingen afgebakend. De brandverzekering, die automatisch de schade door natuurrampen zoals overstromingen dekt, houdt alleen rekening met de risicozones. Die zones zijn een stuk kleiner dan de overstromingsgevoelige gebieden op de watertoetskaart en duiden de plaatsen aan waar de kans op waterschade het grootst is.

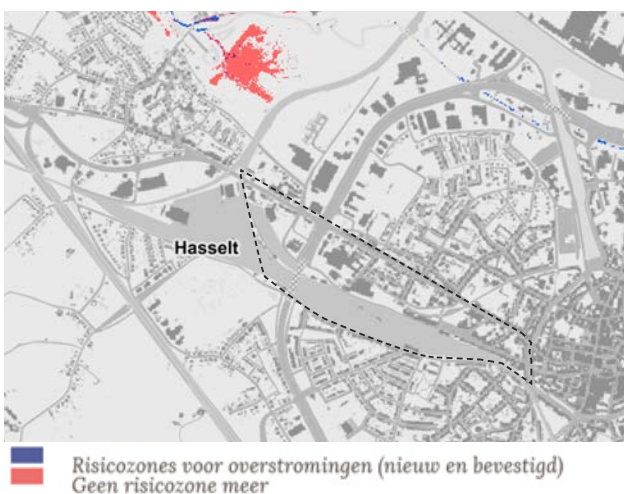
De uitvoering van het RUP zal **geen negatieve effecten hebben op de overstromingsgevoeligheid** van de site. Met het RUP wordt een maximaal behoud en mogelijke uitbreiding van groen gegarandeerd. Een overmaat aan hemelwater kan tijdens een hevige storm op deze manier worden opgevangen, hergebruikt en wanneer nodig infiltreren in de ondergrond. Potentiële wateroverlast kan op deze manier in de toekomst beperkt blijven.



Overstromingsgevoelige gebieden 2017 (Geopunt)



Van nature overstrombare gebieden en recent overstromd gebied (Geopunt)



Risicozones voor overstromingen (Geopunt)

8.2 Oppervlaktewater

8.2.1 Vlaamse hydrografische atlas

De Vlaamse hydrografische atlas duidt het plangebied aan in het Demerbekken (stroomgebied van de Schelde), meer bepaald in de deelbekken van de Midden Demer.

De historische kern van Hasselt wordt in het noorden begrensd door het Albertkanaal. Ten noorden van de stationsomgeving van Hasselt ligt de Demer, met enkele uitlopers zoals de Kleine Demer, Bremstraatbeek en Krutsenbeek. Deze laatste reikt tot aan de contour van het RUP en maakt deel uit van een fijnmazig netwerk van niet geklasseerde waterlopen (Krutsenbeek, Bremstraatbeek, ...) ten noorden van de stationsomgeving. Er lopen **geen waterlopen door het plangebied**. Onderstaande tabel geeft meer informatie over de twee waterlopen die aanwezig zijn in de nabijheid van de stationsomgeving.



Situering van het plangebied binnen de Demerbekken en specifiek

8.2.2 Oppervlaktewaterkwaliteit (zoneringsplannen)

Inzake de behandeling van het afvalwater duiden de zoneringsplannen, opgemaakt door de Vlaamse Milieumaatschappij, een groot deel van de site aan als 'spoorbaan'. De bebouwde omgeving ten zuiden en ten noorden van deze spoorbaan wordt aangeduid als centraal gebied. Hier is riolering aanwezig en verbonden met een rioolwaterzuiveringsinstallatie. Daarnaast worden enkele zones gelegen temidden van de spoorbaan aangeduid als collectief te optimaliseren buitengebied. In dit gebied is riolering gepland of is riolering aanwezig maar nog niet aangesloten op een waterzuivering.

De percelen zonder bebouwing, onder andere de sporen, zijn niet opgenomen in de zonerings van het VMM (2014).



Zonerings- en uitvoeringsplan (VMM)

8.3 Waterbeheerders

In het kader van de watertoets is het voornamelijk van belang de waterbeheerder te kennen van de waterlopen in en/of nabij het plangebied. De Vlaamse Hydrografische Atlas, afgekort VHA, is een geografisch informatiesysteem rond het oppervlaktewater in Vlaanderen. Deze beschrijft de toestand van de waterlopen en de wijze waarop ze beheerd worden. Aangezien de Krutsenbeek en Bremstraatbeek niet langs gemeentewegen, gewestwegen of snelwegen liggen, worden deze beheerd door de eigenaar van de aangrenzende percelen. Enkel als het gaat om een 'gracht van algemeen belang', neemt de gemeente

het beheer ervan op zich, zonder het eigendom ervan over te kopen.

8.4 Infiltratiegevoelige bodems

De kaart met de infiltratiegevoelige bodems werd opgemaakt om te kunnen nagaan in welke gebieden er relatief gemakkelijk hemelwater kan infiltreren naar de ondergrond. Infiltratie van hemelwater naar het grondwater is belangrijk omdat daardoor de oppervlakkige afstroming en dus ook de kans op wateroverlast afneemt. Bovendien staat infiltratie in voor de aanvulling van de grondwatervoorraden en zodoende voor het tegengaan van verdroging van watervoerende lagen en van waterafhankelijke natuur. De kaart met infiltratiegevoelige bodems geeft twee types gebieden aan: de gebieden met infiltratiegevoelige bodems en de gebieden met niet-infiltratiegevoelige bodems. De niet-infiltratiegevoelige gebieden zijn gebieden met een relatief hoge grondwaterspiegel. Het is daardoor niet evident willekeurige infiltratievoorzieningen aan te leggen, aangezien de kans aanwezig is dat deze vol lopen met grondwater.



Infiltratiegevoelige plekken (Geopunt)

De **volledige stationsomgeving** van Hasselt wordt aangeduid als **infiltratiegevoelig**. Dit betekent dat de grond wel geschikt is voor infiltratie en er relatief gemakkelijk hemelwater kan infiltreren naar de ondergrond. Dit is belangrijk omdat daardoor de oppervlakkige afstroming en dus ook de kans op wateroverlast afneemt op voorwaarde dat de verharde oppervlakte beperkt wordt.

De valleivande Demertennoorden van de stationsomgeving wordt aangeduid als niet infiltratiegevoelig. Hier kan het water bijgevolg minder gemakkelijk infiltreren in de bodem. Er kan van uitgegaan worden dat er in het studiegebied geen problemen zullen optreden omtrent de infiltratie van hemelwater. Toch dient er rekening gehouden te worden met **het behoud of de aanleg van groen om de infiltratie van hemelwater te bespoedigen**.

De uitvoering van het RUP heeft geen negatieve effecten op de infiltratiegevoeligheid van de bodem. Het **beperken van het verharde en verdichte oppervlak** op de site kan al een positief effect hebben op de infiltratiemogelijkheden. Het RUP beoogt de **realisatie van een buurtpark** en het **maximaal ingroenen van de publieke ruimte en de verharde binnengebieden in bouwblokken**. Ten opzichte van de bestaande toestand is dit een verbetering.

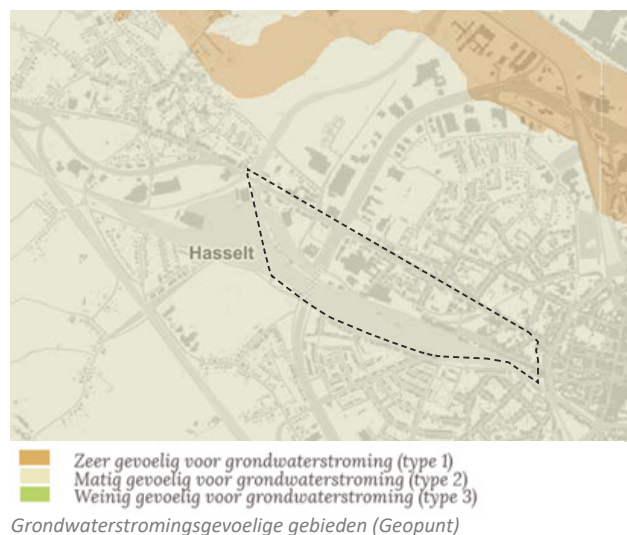
8.5 Grondwaterstromingsgevoelige gebieden

De kaart met gebieden die gevoelig zijn voor grondwaterstroming t.b.v. de watertoets werd opgemaakt om te kunnen nagaan in welke gebieden er minder of meer aandacht moet uitgaan naar de effecten van ingrepen op de grondwaterstroming. Met grondwaterstroming wordt vooral de laterale beweging van grondwater doorheen de ondergrond en de toestroming door kwel bedoeld. Voor de watertoets, die onder meer van belang is voor het evalueren van geplande bouwwerken, gaat de aandacht in de eerste plaats uit naar de ondiepe grondwaterstroming. Deze kan worden beïnvloed of verstoord door ondergrondse constructies: tunnels, kelders, ondergrondse garages e.d., onder andere door drainage tijdens werken of permanente bemaling.

Het studiegebied is **matig gevoelig voor grondwaterstroming** (type 2). Dit heeft als gevolg dat wanneer er een ondergrondse constructie gewenst is met een diepte van meer dan 5m en een horizontale lengte van meer dan 100m advies aangevraagd dient te worden bij de bevoegde adviesinstantie.

Het RUP voorziet mogelijk bebouwing of infrastructuur die een invloed kan hebben op de grondwaterstroming (ondergrondse constructie met een diepte van meer dan

5,00m en een horizontale lengte van meer dan 100m). Dit zal duidelijk worden bij de verdere uitwerking van het RUP. NB: dit geldt ook voor aaneensluitende sites wanneer de ondergrond volledig verzegeld wordt door ondergrondse constructies.



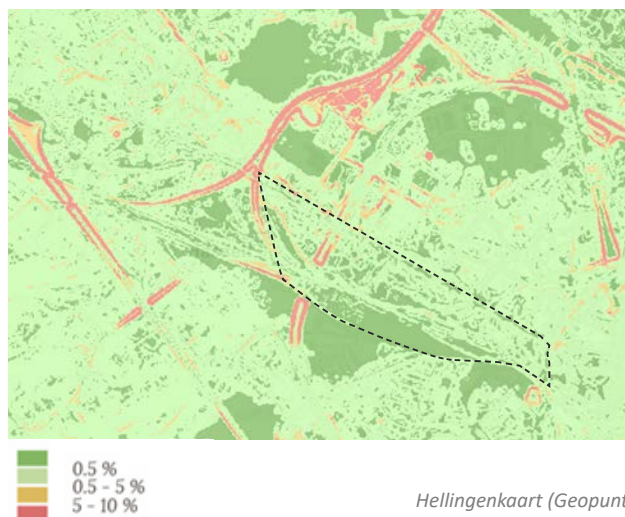
8.6 Winterbedkaart

Het doel van de winterbedkaart is het aanduiden van de gebieden waar veranderingen van het bodemgebruik aanleiding kunnen geven tot een gewijzigd afvoergedrag in geval van overstroming van het gebied. Omdat dergelijke veranderingen in peilen en stroomsnelheden maar relevant zijn voor relatief omvangrijke overstromingsgebieden, werd de winterbedkaart beperkt tot de gebieden die onderhevig zijn aan overstromingen vanuit de bevaarbare waterlopen. Er is **geen winterbed aanwezig** in de omgeving van het station van Hasselt.

8.7 Hellingenkaart

De hellingenkaart van Vlaanderen geeft ten behoeve van de watertoets de hellingsgraad weer voor het Vlaamse grondgebied. Deze kaart werd opgemaakt met het oog op het determineren van 'steile' of 'sterke' hellingen, omdat deze hellingen aanleiding kunnen geven voor excess afvloeiend hemelwater, die de overstromingsgevoeligheid van een gebied kunnen beïnvloeden.

De hellingenkaart toont aan dat het studiegebied een **relatief vlakke structuur** heeft, met uitzondering van de taluds van de brug (Hendrik van Veldekesingel) over de spoorwegen. Water zal dan ook **beperkt afstromen** en daarom moeten **infiltreren** binnen de contouren van het RUP.



Hellingenkaart (Geopunt)

8.8 Erosiegevoelige gebieden

De erosiegevoeligheidskaart - ten behoeve van de watertoets - werd opgemaakt om de gevolgen van belangrijke wijzigingen in grondgebruik te kunnen inschatten. Dergelijke wijzigingen kunnen immers aanleiding geven tot versnelde afstroming van oppervlaktewater van hellingen en tot de afspoeling van bodemdeeltjes.

Enkel de taluds van de brug (Hendrik van Veldekesingel) worden aangeduid als erosiegevoelig. De ontwikkeling van de stationsomgeving zal **slechts een beperkte impact** hebben op erosie van de bodem, aangezien er weinig profielwijzigingen zullen gebeuren en de topografie grotendeels gelijk blijft.



Erosiegevoelige gebieden (Geopunt)

8.9 Conclusie van de watertoets

Er dient geoordeeld te worden dat de watertoets voor het RUP Stationsomgeving Hasselt **geen significante problemen** met zich mee zal brengen inzake potentiële wateroverlast. Potentieel nadelige effecten aan het watersysteem zijn hoofdzakelijk te wijten aan de aanwezigheid van verharde oppervlakten. Deze worden door het RUP beperkt.

Het hemelwater kan infiltreren in de infiltratiegevoelige zones. In de niet-infiltratiegevoelige zones kan het aandeel hemelwater dat niet infiltreert ter plaatse worden gebufferd en mogelijks langzaam afgevoerd worden naar de omliggende waterlopen. Het dient steeds de bedoeling te zijn om het hemelwater zo lang mogelijk op de site zelf te beheren en waar mogelijk te hergebruiken (buffering, infiltratie en dan gecontroleerde afvoer).

In de nabijheid van de verhardingen en de zones waar de infiltratie plaatselijk bemoeilijkt wordt, wordt een afdoende wateropvang, infiltratie en vertraagde afvoer voorzien. Hierbij gelden minstens de wettelijke bepalingen van de gewestelijke stedenbouwkundige verordening van 1 oktober 2004 inzake hemelwaterputten e.a. (GSV).



BUUR | Bureau voor urbanisme cvba

Sluisstraat 79 / 03.02, 3000 Leuven

T 016 89 85 50 | info@buur.be | www.buur.be