



HASSELT
HEEFT
HET.

RUP stationsomgeving

Publieke raadpleging 6/11/2020 – 4/1/2021



Hieronder vind u een weergave van de vragen en antwoorden zoals deze toegelicht werden tijdens het webinar van donderdag 3 december in het kader van de publieke raadpleging.

1. Komt er nog een online participatiemoment/ vragenlijst om ideeën te geven omtrent de stationsbuurt?

In voorbereiding van dit traject hebben we in mei 2020 een online en analoge bevraging rond de stationsomgeving gelanceerd. Dit omvatte ook een oproep naar kandidaten voor deelname in een werkgroep van een 40-tal leden. Deze werkgroep heeft einde juni een eerste digitale werksessie (doelstellingen & ambities) gehad.

Er volgen nog minstens 2 werksessies met dezelfde groep. Eentje in het voorjaar 2021 (vertaling van de ambities naar inrichtingsprincipes plangebied) en een tweede in het najaar 2021 (voorontwerp RUP).

De verslagen van deze werkgroepsessies zijn ook steeds online te raadplegen via www.hasselt.be/stationsomgeving

Heeft u nog nieuwe ideeën, dan mag u ons deze zeker overmaken via mail (planning@hasselt.be) met als onderwerp 'stationsomgeving – idee'.

2. Zijn er al plannen van wat er gebeurt met de stationsomgeving aan beide zijden van het spoor?

Op dit moment zijn voor het hele plangebied de doelstellingen en ambities gedefinieerd. Deze worden op dit moment via een ontwerpend onderzoek doorvertaald in de eerste ontwerpplannen. De bespreking hiervan zal plaatsvinden in de volgende werksessie.

Gezien de omvang van het studiegebied (ruim 33 ha), de complexiteiten en de verschillende snelheden daarin hebben we ervoor gekozen in dit traject slechts beperkte uitspraken te doen over de zuidzijde van het spoor. Voor de uitwerking van een brede toekomstvisie voor Runkst is er evenwel een aanbesteding lopende voor het aanstellen van een studiebureau.

3. In welke mate is er aandacht voor groen in de stationsomgeving? Is er voldoende ruimte om groene gebruiksruimte voor de Hasselaren in de stationsomgeving te voorzien?

Het is onze ambitie om een gezonde en aangename leef- en werkomgeving te realiseren. Dus we voorzien zeker ruimte voor groen. We ambiëren een groot buurtpark (ca. 2,5ha) ter hoogte van de oude stelplaats van De Lijn. Verder gaan we met De Lijn ook in dialoog om een oude loods (hoek Grote en Kleine Breemstraat) een plaats en een rol in het park te geven.

We willen ook het Mgr. Broeckxplein herorganiseren zodat er ook een kwaliteitsvolle verblijfsruimte ontstaat waar groen een belangrijk onderdeel van is.

4. Hoe worden de plannen van Spartacus opgenomen in het RUP van de stationsomgeving?

We zullen zorgen voor een vlotte verbinding tussen station en tramhalte.

Ook voorzien we in het ontwerpend onderzoek van de stationsomgeving de nodige ruimte voor de Spartacusinfrastructuur. Deze is sowieso nodig vanaf de Crutzenstraat (steelplaats) tot aan het station en desgevallend over de Bampslaan richting Groene Boulevard als we uitgaan van het Boulevardtracé. De Lijn bestudeert op dit ogenblik in nauw contact met Stad

Hasselt de mogelijkheden van het Boulevardtracé dat finaal wordt afgeklopt door de Vlaamse regering in het voorjaar van 2021.

5. Op welke manier gaan jullie op korte termijn de overlast ten gevolge van de kraakpanden aanpakken?

Langsheen de Bampsiaan zijn er op dit moment heel wat leegstaande/kraakpanden aanwezig. Voor de realisatie van een nieuw project op deze site is er nog wat afstemming noodzakelijk. We zijn in nauwe dialoog met de ontwikkelaar om een concrete oplossing op korte termijn te vinden, inclusief aandacht voor groen, duurzame mobiliteit, betaalbaar wonen,

De gesprekken lopen voorspoedig en we werken aan een akkoord om het slopen tegen de zomer van 2021 te laten starten zodat we snel voor een nieuwe dynamiek kunnen zorgen.

6. Op welke gebruikers wordt er gemikt met de nieuwe fietsersbrug en hoe zal deze aansluiten met de omgeving?

Het masterplan stationsomgeving voorziet een verbinding voor fietsers en voetgangers vanaf de plint van het gerechtsgebouw, over de sporen, naar het jeughostel aan de andere kant. Dit is een concrete oefening (haalbaarheidsstudie) die loopt en waarvoor een studiebureau is aangesteld die in eerste instantie mogelijke landingspunten, technische knelpunten, kostprijzen, ... onderzoekt. We mikken op 2024 om werk te maken van deze belangrijke fietsrelatie.

Deze relatie zal het station, via de Heilig-Hartwijk, verbinden met de onderwijscampus 11e Linie en tegelijkertijd trekken we deze verbinding ook over de sporen naar het andere stadsdeel Runkst. Op die manier trachten we de barrière die de spoorbundel vormt zoveel en kwalitatief mogelijk te doorbreken. De overbrugging van het spoor vormt zo een belangrijke schakel in een grotere visie waarin we het netwerk voor de trage weggebruikers willen versterken.

7. Hoe kijkt de stad naar het nieuw te realiseren busstation en de vernieuwing van het stationsgebouw? Welke rol speelt de stad daarin?

Het realiseren van kwaliteitsvolle gebouwen en publieke ruimte is absoluut een van de belangrijke ambities van het stadsbestuur voor de stationsomgeving en daar ambiëren we ook een sturende rol. De ingrepen die gepland worden aan de eigendommen van Infrabel, NMBS en De Lijn gebeuren weliswaar op hun initiatief, maar door zelf voorstellen voor te leggen proberen we hen in de dialoog te overtuigen van het realiseren van kwaliteitsvolle gebouwen die een provinciehoofdstad waardig zijn.

Stad Hasselt is momenteel ook een stadsatelier/kwaliteitskamer aan het oprichten die ook de belangrijke nieuwe invullingen/projecten in de stationsomgeving zal opvolgen en adviseren.

8. Zal er voldoende plaats zijn voor het stallen van fietsen (studenten/pendelaars/...)?

Binnen de stationsomgeving is er een grote nood aan ruimte en kwalitatieve fietsenstallingen. NMBS zal in de loop van 2021 de oude 'ABX-gebouwen' slopen om daar een

tijdelijke, nieuwe fietsenstalling te maken als antwoord op de huidige nood. Verder zoeken we in het kader van het masterplan ook een naar kwalitatieve lange termijnsoplossing.

9. Hoe denken jullie de knoop van de verschillende verkeersstromen te kunnen ontwarren? Hoe gaan jullie van een chaotisch en onoverzichtelijk plein een aangename plek maken voor de reizigers?

De stationsomgeving is de best bereikbare plaats 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.

De publieke ruimte moet zo ontworpen worden dat alle weggebruikers hier veilig en vlot kunnen circuleren. We streven naar een conflictvrije publieke ruimte die zo is ingericht dat elke weggebruiker begrijpt waar zijn plaats is.

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

We willen hier een efficiënt en compact busstation, dat een onderdeel is van de publieke ruimte en vlotte overstappen tussen trein en bus faciliteert, met een aangename wachtruimte, goede informatie en alle nodige voorzieningen voor gebruikers van openbaar vervoer.

10. Aan weke functies wordt gedacht voor de stationsbuurt?

Dit is een buurt waar gewoond en gewerkt wordt en waar kinderen naar school gaan, waar diensten, handelszaken en horeca een plek vinden. De stationsomgeving moet een rol opnemen die past bij een provinciehoofdstad. Enerzijds zetten we in op functies van bovenlokaal belang (We zijn bvb. in dialoog met een ontwikkelaar om hotel- en congresfaciliteiten aan het stationsplein) Anderzijds is de stationsbuurt ook een woonomgeving en hebben we aandacht voor buurtondersteunende functies, zoals bvb. een buurthuis, speelruimte voor de kinderen uit de buurt, ruimte voor de culturele sector en de jeugd in de hal die we willen bewaren en integreren in het park..

De omgeving heeft nood om naast allerlei dagactiviteiten ook in avondactiviteiten te voorzien die voor meer levendigheid en dus ook voor sociale controle en veiligheid zullen zorgen.

Kortom de stationsomgeving moet opgewaardeerd worden van een passageplek naar een plek om bewust naar toe te gaan omdat er vanalles te beleven valt.

11. Hoe gaat de stad er voor zorgen dat de plannen nu ook effectief gerealiseerd gaan worden?

We denken na over de stationsomgeving met als hoofddoel ook het effectief realiseren of uitvoeren van de gemaakte plannen. We zullen dus een aantal keuzes moeten maken om snelheid in de realisatie te krijgen.

We stelden al een projectcoördinator aan die vandaag al mee aan tafel zit met potentiële ontwikkelaars en partners om tot realiseerbare projecten te komen. Gezien de complexiteit zijn we nu al regelmatig in dialoog met verschillende stakeholders als De Lijn, Infrabel, NMBS... zodat we tot een gezamenlijk, gedragen plan komen

Dat is ook de reden om het proces van het masterplan parallel met dat van het RUP te laten lopen met een wederzijdse interactie wat overigens geen courante methodiek is. Zo kunnen we snel enkele realisaties bekomen die niet noodzakelijk moeten wachten tot alle plannen gefinaliseerd zijn. Een van de doelstellingen van het bestuursakkoord is immers een versnelde realisatie van projecten in de stationsomgeving.

Uiteraard zullen we de genomen stappen steeds terugkoppelen in het lopende participatietraject met de werkgroep.