



**Masterplan en RUP Stationsomgeving Hasselt**  
**Verlag participatie werkgroep 1**  
**Dinsdag 30 juni 2020**

# Inhoud

1.	Inleiding.....	3
1.1.	Een nieuwe stationsomgeving.....	3
1.2.	Doel participatietraject.....	4
1.3.	Rol en samenstelling werkgroep .....	4
1.4.	Vervolgtraject.....	5
2.	Verloop van de avond .....	7
2.1.	Plenaire intro.....	7
2.2.	Discussie in groepen.....	7
2.3.	Presentatie online resultaten bevraging .....	11
2.4.	Vragen aan de schepen .....	16
2.5.	Plenaire conclusie.....	18
3.	Gesprekken per groep.....	19
3.1.	Groep 1 .....	19
3.2.	Groep 2 .....	21
3.3.	Groep 3 .....	24
3.4.	Groep 4 .....	26
3.5.	Groep 5 .....	29
3.6.	Reacties via mail ontvangen .....	32
4.	Conclusies.....	33

# 1. Inleiding

## 1.1. Een nieuwe stationsomgeving

Het nieuwe stadsbestuur heeft grote ambities met de Hasseltse stationsomgeving. Voor die buurt werden de afgelopen decennia al heel wat plannen gemaakt en er werden al een aantal projecten gerealiseerd, maar er ontbreken nog een aantal puzzelstukken en een coherente visie, die alle onderdelen aan elkaar bindt. De plannen voor de stationsomgeving uit het verleden worden opnieuw kritisch bekeken en zullen herwerkt worden tot een vernieuwd masterplan 2.0 op basis van nieuwe **actuele inzichten**. We trekken daarbij voluit de kaart van de **leefbare stad** met aandacht voor:

- een kwaliteitsvolle en leesbare publieke ruimte waar de voetgangers, fietsers evenals het openbaar vervoer voorrang krijgen;
- een kwaliteitsvolle verdichting op schaal van Hasselt ;
- ontharding en vergroening.

We **betrekken de buurt** in dit proces om samen met ons na te denken over de toekomst van dit stadsdeel. De stationsomgeving is een buurt met een heel eigen dynamiek: die willen we versterken, daarom moeten we ook goed weten wat er leeft en wat de noden zijn.

Vandaag ligt er nog geen kant-en-klaar plan op tafel. De stad is volop bezig om samen met het ontwerpteam BUUR de krijtlijnen van een ambitieuze maar haalbare visie uit te zetten. Een aantal belangrijke partners zoals De Lijn en de NMBS, maar ook vb. de UHasselt werden hierbij geconsulteerd.

Voor de visie geconcretiseerd wordt in een ontwerp, worden buurtbewoners, handelaars en lokale verenigingen uitgenodigd om mee na te denken over de toekomst van de stationsomgeving.

Dat kunnen ze op verschillende manieren doen : door een bevraging in te vullen, door een fotoreportage te maken, door lid te worden van een werkgroep, die meerdere keren zal bijeen komen om zich te buigen over een aantal onderwerpen of voorstellen.

## 1.2. Doel participatietraject

De stad wil iedereen die actief is in de stationsomgeving de kans geven om zijn/haar ideeën en bezorgdheden te delen met het bestuur en de ontwerpers, zodat deze kunnen beantwoord worden in de plannen. Niet alle ideeën kunnen in het masterplan of RUP opgenomen worden, een aantal aspecten zullen via andere beleidsdomeinen en/of specifieke acties een oplossing moeten krijgen.

Participatie van bewoners en lokale actoren is nodig om de kwaliteit van het project te maximaliseren, om zoveel mogelijk lokale problemen een antwoord te geven, om het project correct uit te leggen in de buurt en om een draagvlak te creëren.

De herontwikkeling van de stationsomgeving is een complexe materie. Om hier zinvolle ingrepen en projecten voor te formuleren is een zekere kennis van de omgeving en de mogelijkheden van een masterplan en RUP noodzakelijk. Daarom kiest de stad ervoor een “werkgroep” samen te stellen van geëngageerde Hasselaars die zich gedurende de planvormingsprocedure op een aantal belangrijke momenten buigen over de plannen. Door deel te nemen aan de werkgroep krijgen leden de kans om mee vorm te geven aan de plannen, maar wordt ook verondersteld dat ze bereid zijn zich in te werken en minstens 3 avonden vrij te houden om in groep het gesprek aan te gaan.

Wie niet aan de werkgroep deelneemt, kan echter ook nog zijn/haar zegje doen:

- door de online bevraging in te vullen;
- door een eigen reportage over de stationsomgeving te maken en deze aan de stad te bezorgen;
- door naar de decretaal verplichte publieke infomomenten te komen in het kader van de RUP-procedure ( waarbij “bezwaren” en suggesties kunnen worden ingediend).

Iedereen kan bovendien het projectverloop volgen op [www.hasselt.be/stationsomgeving](http://www.hasselt.be/stationsomgeving).

## 1.3. Rol en samenstelling werkgroep

De werkgroep vertegenwoordigt bewoners, lokale handelaars en verenigingen, trein- en busgebruikers, ....kortom een grote groep van mensen die een actieve band heeft met de stationsomgeving.

De rol van de werkgroep is om de ambities en plannen van de stad **kritisch onder de loep te nemen, bij te sturen en aan te vullen**. De werkgroep geeft kritische feedback en vult de ambities en plannen van de stad aan vanuit de eigen expertise over de stationsomgeving.

De feedback van de werkgroep wordt telkens gebundeld in een verslag en zo goed mogelijk geïntegreerd in de plannen. Elementen en aspecten waar grote consensus over is worden overgenomen, andere kwesties zullen bijkomend onderzocht worden of het onderwerp vormen van verdere discussie.

De werkgroep telt 40 leden. Kandidaten vullen een aanvraag in waarin ze aangeven vanuit welke motivatie ze wensen deel te nemen aan de werkgroep. De stadsadministratie stelt uit alle kandidaten een werkgroep samen. Bij de samenstelling wordt gestreefd naar een evenwichtige groep, op vlak van:

- Man-vrouwverhouding;
- Leeftijdsgroepen;
- Geografische spreiding, verdeling over wijken binnen het projectgebied (dus vb. niet alleen kandidaten uit Runkst of H. Hartwijk, maar een zo gevarieerd mogelijke spreiding) en de stad;
- “Groepen”: Bewoners – handelaars – pendelaars – werknemers, ....

NB: Slechts 2 handelaars hebben ingeschreven, werden geselecteerd voor de werkgroep maar hebben uiteindelijk niet deelgenomen (last minute verhinderd t.g.v. overmacht). Dit is jammer, maar betekent niet dat we geen inspanningen gaan doen om toch ook het standpunt van de handelaars te horen. We gaan ervan uit dat de geselecteerde handelaars wel aanwezig kunnen zijn op de volgende werkgroepen en zullen daarnaast in elk geval gesprekken hebben met Unizo, de centrummanager en ev. een afvaardiging van de handelaars van de Bampslaan.

#### **1.4. Vervolgtraject**

Er zijn 3 werkgroepvergaderingen gepland alsook 2 publieke infomomenten in het kader van de decretaal vastgelegde RUP-procedure.

Werkgroepvergaderingen:

- Werkgroep 1 (30 juni 2020): Over doelstellingen en ambities;
- Werkgroep 2 (voorjaar 2021): Feedback op startnota RUP en voorontwerp masterplan;
- Werkgroep 3 (najaar 2021): Feedback op voorontwerp RUP en definitief masterplan.

Publieke infomomenten worden georganiseerd:

- Na goedkeuring van de startnota (najaar 2020);
- Tijdens het openbaar onderzoek n.a.v. het ontwerp-RUP (najaar 2021).

De RUP-procedure start na goedkeuring van de startnota door het college – dit is voorzien in september of oktober 2020. Het RUP volgt hierna een decretaal vastgelegde procedure, die in totaal ca. 2 jaar in beslag neemt.

## 2. Verloop van de avond

### 2.1. Plenaire intro

De avond begint met een plenair gedeelte, waarbij de schepen iedereen welkom heet en het opzet van de herontwikkeling van de stationsomgeving en de hieraan gekoppelde participatiemomenten toelicht.

De moderator (PLOT) legt vervolgens uit :

- Wat de rol van de werkgroep is;
- Wat het doel van de avond is;
- Hoe de avond verloopt.

Er worden een aantal afspraken gemaakt om het online discussiëren vlot en in een constructieve sfeer te laten verlopen.

### 2.2. Discussie in groepen

Na de plenaire inleiding gaat het gesprek verder in kleinere groepen van 8-tal deelnemers, begeleid door een “tafelbegeleider” (ontwerpteam BUUR) en een notulist (medewerker stadsadministratie).

Het gesprek wordt gestructureerd op basis van 4 stellingen en een vraag naar quick wins. Deze stellingen worden voor de vergadering via mail aan de werkgroepleden bezorgd, zodat iedereen zich kan voorbereiden. Om ervoor te zorgen dat alle stellingen aan bod komen, start elke groep met een andere stelling.

**Stelling 1: We gebruiken de ontwikkeling van de Hasseltse stationsomgeving om de woon- en leefkwaliteit van de buurt te verhogen.**

De stationsomgeving is geen “apart” stadsdeel, maar een onderdeel van de H. Hartwijk. In de stationsomgeving wordt gewoond, gewerkt, geleefd. De keuzes die we maken versterken de woon- en leefkwaliteit van deze omgeving.

We gaan dus niet alleen kantoren bouwen, maar ook woningen en andere functies. We kiezen programma’s die overdag en ’s avonds voor levendigheid zorgen en waar de buurt ook baat bij heeft : een ontmoetingsruimte, horeca, een buurtpark,...

Vragen :

- Hoe maken we van de stationsbuurt een aangename woon- en leefplek? Hoe kunnen we de buurt een boost geven?
- Welke bestaande voorzieningen (vb. halte 24, Olympia, ...) werken goed en hoe zouden we deze kunnen versterken?
- Welke functies ontbreken er vandaag in de buurt en kunnen in de ontwikkeling opgenomen worden? Welke functies willen we zeker niet?
- Waar worden nieuwe buurtfuncties best ingeplant?

**Stelling 2: In de stationsomgeving krijgen openbaar vervoer en zacht verkeer voorrang, de auto is er “te gast”.**

De stationsomgeving brengt alle vervoersmodi bij elkaar. Als we een royale en aangename publieke ruimte willen, moeten we keuzes maken. De beschikbare ruimte is beperkt. Er is niet genoeg ruimte om én tram, én bus, én fietsers en voetgangers, én auto's, én parkeerplaatsen allemaal een plek te geven in het publiek domein. We geven voorrang aan openbaar vervoer en zacht verkeer, de omgeving wordt autoluw en het aantal parkeerplaatsen wordt tot een minimum beperkt. Uiteraard kunnen bewoners altijd aan hun woning of parking. Er zijn voldoende en vlot bereikbare fietsenstallingen. We realiseren een wandel- en fietsbrug over de sporen die de verbinding met Runkst maakt. Er komt een nieuw ruime fietsenparking, die aansluit bij de brug.

Vragen :

- Wat zijn voor- en nadelen van de keuze om de omgeving autoluw te maken en voorrang te geven aan openbaar vervoer en zacht verkeer?
- Wat zijn belangrijke ingrepen die nodig zijn om dit waar te maken?
- Is het problematisch dat er parkeerplaatsen verdwijnen?



**Stelling 3: De stationsomgeving is het visitekaartje/ de looper tot onze stad en de draaischijf tussen verschillende wijken.**

De stationsomgeving is de plaats waar veel bezoekers een eerste indruk van onze stad krijgen. De stationsomgeving is de plaats waar Hasselt zich kan profileren als provinciehoofdstad, als onderwijs- en universiteitsstad en als regionale centrumstad (mode, cultuur, smaak).

Hasselt is “groots op mensenmaat”. Die mensenmaat willen we ook in de stationsomgeving. Geen megalomaan project, maar een project dat past bij Hasselt! Het stationsplein krijgt een nieuwe aanleg waardoor het een uitnodigende ruimte wordt. Ook in de stationsomgeving willen we meer groen en kwaliteitsvolle publieke ruimten. We willen een project dat een nieuw gezicht geeft aan de omgeving, een positief imago, zonder dat het te grootschalig wordt.

Bezoekers moeten zich vlot kunnen oriënteren: hoe moeten ze lopen/fietsen om de binnenstad, de blauwe boulevard, het gerechtsgebouw, ....te bereiken? De verbindingen met andere stadsdelen moeten vlot en evident zijn. Zo voorzien we een nieuwe brug over de sporen naar Runkst, sluiten we aan op het fietspad naar de blauwe boulevard en wordt de Bampslaan heraangelegd.

Vragen :

- Hoe willen we de stationsomgeving profileren? Welke indruk moeten bezoekers krijgen als ze het station uit stappen ?
- Hoe maken we de verbinding met de binnenstad (en andere stadsdelen) duidelijk of beter?

**Stelling 4: De stationsomgeving bestaat uit verschillende deelgebieden. Die krijgen elk een verschillende aanpak.**

We onderscheiden:

- De zone tussen Bampslaan en station;
- Het stationsplein;
- De zone esplanade, gerechtsgebouw de oude stelplaatsen-HAST;
- De zone buiten de Singel.

Elke zone heeft een andere betekenis en krijgt een andere aanpak.



De Bampslaan vormt de verbinding met de binnenstad en herbergt winkels en horecazaken. Veilige wandel- en fietspaden en een aangenaam verblijfskarakter zijn hier prioritair.

Het stationsplein is de plaats waar verschillende vervoersmodi samen komen, het busstation krijgt hier een prominente plaats, maar er is ook ruimte voor een aangenaam en verwelkomend plein met groen, fietsers en voetgangers.

De zone esplanade-gerechtsgebouw-oude stelplaatsen-HAST krijgt (grotendeels) een nieuwe bestemming : langs de sporen komen nieuwe gebouwen, aan de zijde van de Broomstraat een nieuw park.

Het gebied buiten de singel herbergt een mix van wonen, kantoren en andere functies. Hier gaan we samen met de bewoners en partners in het gebied op zoek naar oplossingen die op korte en lange termijn bijdragen tot een hogere leefkwaliteit.

Vragen :

- Wat zijn belangrijke aandachtspunten per deelgebied ?
- Welke mogelijkheden zien jullie per deelgebied ? (qua programma, inrichting, ...)

**DEEL 5: QUICK WINS: Vraag naar quick wins : Welke mogelijkheden zien jullie om op korte termijn al verbeteringen in de buurt aan te brengen?**

We onderzoeken deze dan op haalbaarheid in samenspraak met de betrokken diensten en bevoegde schepenen.

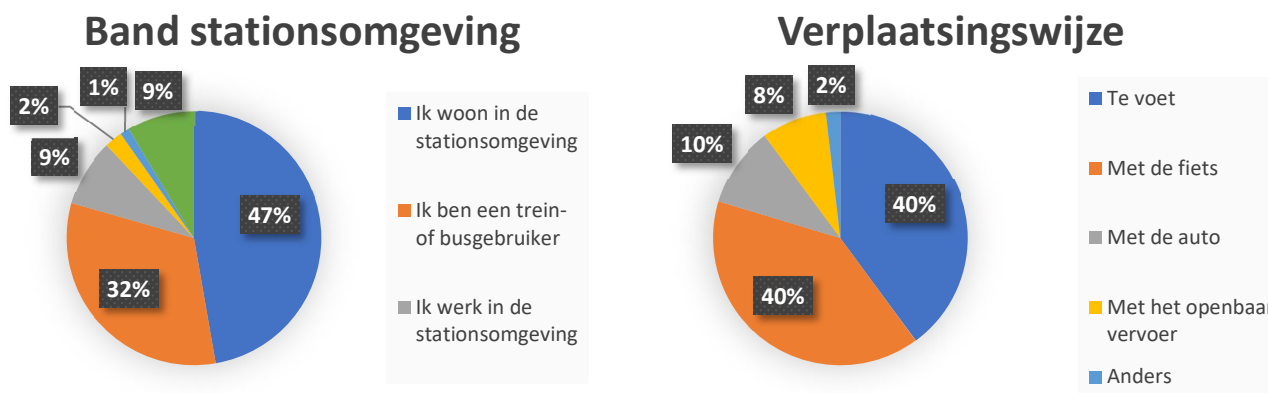
### 2.3. Presentatie online resultaten bevraging

Na de discussies in groep, worden de resultaten van de online vragenlijst gepresenteerd.

Van de online bevraging, die sinds begin juni op de website van de stad staat, werden de resultaten tussentijds gebundeld.

De resultaten hebben betrekking op de ingevulde vragenlijsten tot 26/06/2020. In totaal vulden 491 respondenten de vragenlijst in. De resultaten na afsluiten van de online bevraging (05/07/2020) zullen opgenomen worden in de startnota.

Algemene vragen / band met stationsomgeving

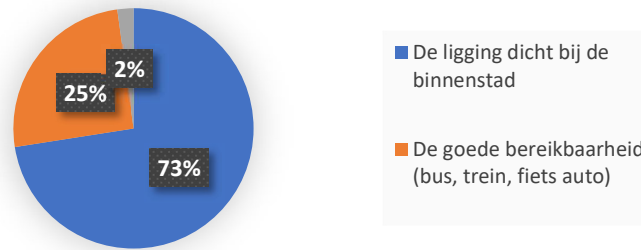


Bijna de helft van de respondenten woont in de stationsomgeving. Ongeveer een derde is bus- en/of treingebruiker.

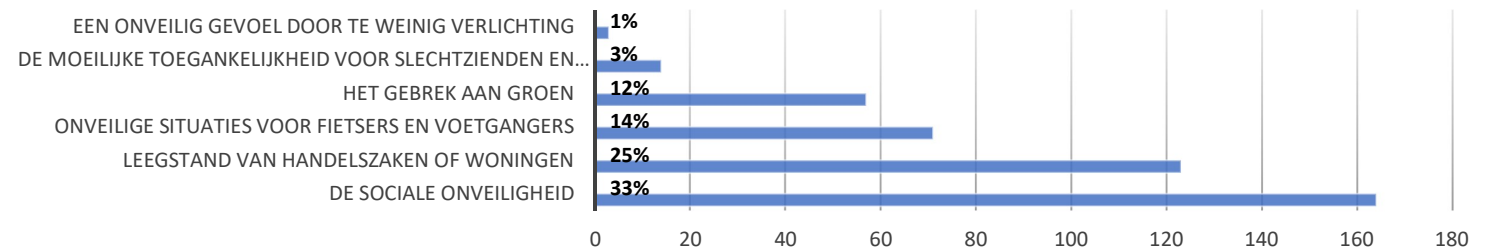
In de stationsomgeving scoren vooral duurzame modi : 80% van de respondenten verplaatst zich meestal te voet of per fiets in de stationsomgeving. Opvallend is dat het openbaar vervoer lager scoort dan de auto.

Algemene vragen m.b.t. de waardering van de stationsomgeving

## Troeven



## Problemen



De ligging vlakbij de binnenstad en de goede bereikbaarheid zijn de grootste troeven van de stationsomgeving.

De sociale onveiligheid, leegstand, onveilige verkeerssituaties voor zacht verkeer en het gebrek aan groen zijn de belangrijkste problemen.

Op de vraag “**Wat is typisch voor de stationsomgeving ?**” volgen helaas overwegend negatieve associaties.

Respondenten associëren volgende kenmerken met de stationsbuurt:

- Vuil, verloedering;

- Verharding, te weinig groen;
- Onveiligheid;
- Leegstand;
- Verkeerschaos.

Slechts enige respondenten maken gewag van positieve eigenschappen : een eigen karakter (graffiti, mix, ...), een buurt voor starters en nieuwe inwoners, ...

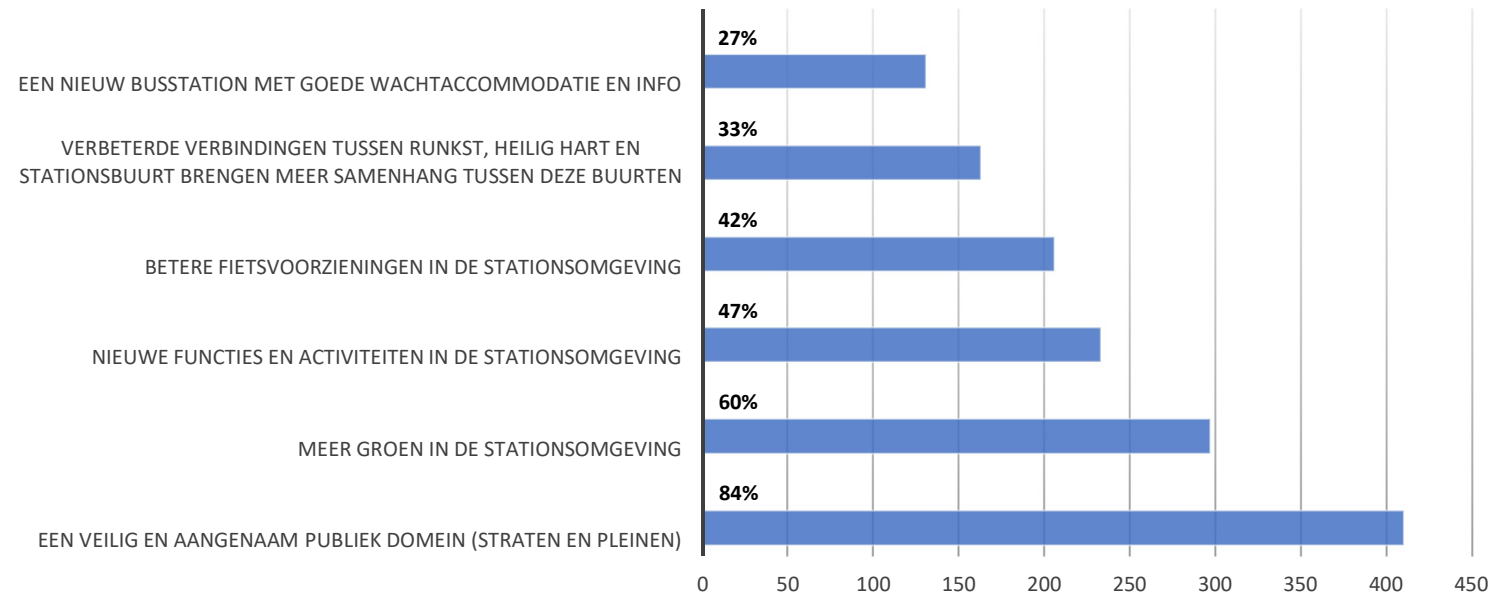
Op de vraag **“Wat ontbreekt in de stationsomgeving ?”** zijn de meest voorkomende antwoorden:

- Groen;
- Ruimte voor terrassen;
- Veiligheid;
- Overzichtelijke indeling van het stationsplein;
- Winkels en horeca;
- Fietsenstallingen;
- Parkeerplaatsen;
- Uitstraling (mooie gevels, netheid, ...).

Doelstellingen voor de nieuwe stationsomgeving

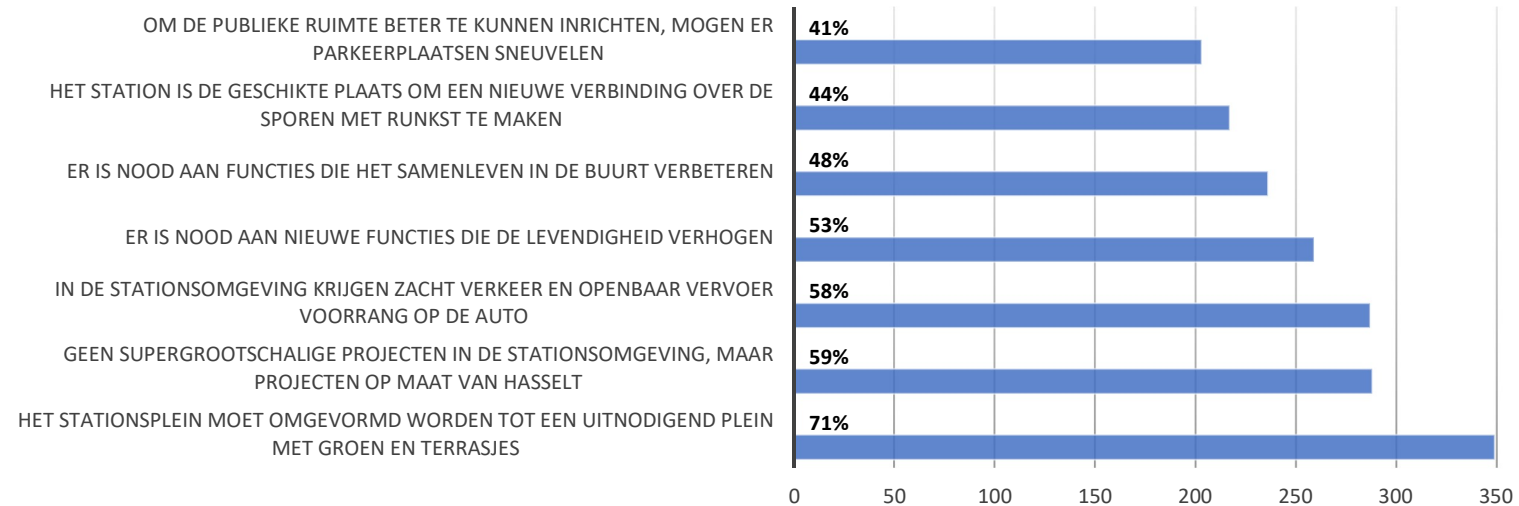
Een aangenamer publiek domein en meer groen worden het meest aangevinkt als belangrijkste doelstellingen voor de nieuwe stationsomgeving, gevolgd door het aantrekken van nieuwe functies en betere fietsvoorzieningen.

## Prioriteiten



We peilden ook naar doelstellingen via een aantal stellingen. Daar kwamen gelijklopende resultaten uit naar voren : het hoogst scoren een aangenamer publiek domein, meer groen, ruimte voor fietsers en voetgangers, nieuwe functies die voor levendigheid zorgen.

## Stellingen



Op de vraag “Wat zou jij doen als je burgemeester was?” kwamen tal van interessante ideeën naar voren. We geven hier slechts een korte olijsting van de belangrijkste ideeën :

- Méér groen voorzien;
- Aandacht besteden aan fietsers en voetgangers;
- De leegstand & sociale veiligheid aanpakken;
- De beleving van de publieke ruimte verbeteren tot een plek waar eenieder zich thuis voelt;
- De veiligheid verhogen (camera's, politie, verlichting);
- De renovatie van gebouwen stimuleren;
- Meer fietsenstallingen voorzien;
- Toegankelijkheid verbeteren

- De gezelligheid verhogen (winkels, horeca, pop-up, permanente markthal);
- Goede wachtinfrastuctuur voor reizigers voorzien;
- Opwaardering (door vernieuwing of renovatie) van het stationsgebouw;
- De tunnels onder het spoor aanpakken, een nieuwe verbinding met Runkst maken;
- Gebouwen op schaal van Hasselt;
- Verder bouwen op bestaande krachten zoals Snuffel, Assepoes, Villa Verbeelding, etc ...

## 2.4. Vragen aan de schepen

Deelnemers konden via mail vragen aan de schepen bezorgen. De schepen beantwoordde volgende vragen:

### Vraag 1:

De renovatie van de stationsbuurt wordt in 4 zones opgedeeld: Bampslaan, stationsplein, oude stelplaatsen Lijn, zone buiten de Singel. Wat gaat er gebeuren met de zone aan de andere kant van de sporen thv de Infrabel werkplaats? Het is al jaren een actieve plaats van aan- en afvoer van allerhande materialen, dit met geluid- en stofoverlast. Gaat Infrabel die zone voor altijd blijven gebruiken?

- Zo ja, kan er een strook aangebracht worden met vb hoge groenblijvende bomen die de overgang maken met de Spoorwegstraat?

- Zo neen, zijn er verschillende mooie voorstellen mogelijk waaronder volkstuintjes

**Antwoord** : Infrabel heeft deze zone voorlopig nog nodig voor het overladen van materiaal en het rangeren van treinen. Bijgevolg zal deze zone nog enige tijd gebruikt worden. Het ziet er niet naar uit dat die zone op korte tijd gedesaffecteerd zal worden.

### Vraag 2:

Als men uit het station komt aan de zijde van de Spoorwegstraat is er geen oversteekplaats voor voetgangers. Het is er nochtans soms druk door aan en afrijdende auto's die reizigers afzetten of opwachten en het doorlopende verkeer. Ondanks de fietsstraat rijden er nogal wat auto's veel te snel en is het dus een gevaarlijk punt.

Een zebrapad aanleggen moet toch kunnen?



**Antwoord 2:** De stad voorziet dit najaar in de aanleg van een verhoogd kruispunt met zebrapad aan de achteruitgang van het station om de Spoorwegstraat veilig over te kunnen steken.

**Vraag 3:**

Voor de fietsers is de doorsteek door het station zo goed als onmogelijk vermits er sinds de werken aan de trappen geen fietsgleuf meer is. De fout ligt zeker bij de NMBS die de werken niet heeft voltooid. Toch wil ik ervoor pleiten dat de stad een voorlopige gleuf aanlegt. Ikzelf, en waarschijnlijk meerdere mensen willen de volgende periode gebruik maken van de gratis fietsticketten op de trein. Ik krijg mijn fiets nog wel naar beneden gesleurd, maar niet naar boven bij terugkomst. Hoe moet dat dan? Voor de doorsteek rij ik nu altijd naar de volgende tunnel, maar tijdens de regenachtige en koude maanden is dit geen pretje.

Kan de schepen ook geen druk zetten op de NMBS om het werk te voltooien?

**Antwoord:** Een definitieve fietsgoot is nog voorzien om te plaatsen tijdens de werken van de perronverhogingen. De onderdoorgang die 50 m verderop ligt, is inderdaad een goed alternatief om te gebruiken, en wordt door de stad Hasselt aanbevolen om te gebruiken als doorsteek naar de andere kant van Hasselt. Om met de fiets een perron te kunnen bereiken zijn uiteraard de te plaatsen liften het beste middel. Zolang deze niet in dienst zijn, is de fietsgoot aan elke perrontrap, bestaand of nieuw, de oplossing. We zullen de aannemer van de werken vragen om zo snel mogelijk een voorlopige fietsgoot te plaatsen aan de trap kant Runkst in afwachting van de nieuwe, definitieve fietsgoot en de lift kant Runkst. De tijdelijke fietsgoot werd inmiddels geplaatst.

**Vraag 4 :**

Hoe staat het met de plannen voor Spartacus ?

**Antwoord 4:**

Het voorkeursscenario van de stad is om een halte te maken aan het begin van de Bampslaan en de bediening met een trambus (of tram die los van rails kan rijden) te doen. De stad verdedigt dit standpunt bij de minister. Zodra er duidelijkheid is over het gekozen scenario, zal dit gecommuniceerd worden.

## 2.5. Plenaire conclusie

Op het einde van de avond, overloopt de moderator alle stellingen. Op basis van de nota's van de notulisten, wordt weergegeven:

- Of de groep het overwegend eens/oneens is met een stelling;
- Wat de belangrijkste aanbevelingen en aandachtspunten zijn per stelling;
- Suggesties en opmerkingen die meegegeven worden aan ontwerpers en bestuur.

De werkgroepleden zullen het verslag van de avond krijgen alsook een evaluatieformulier, dat peilt naar verbeterpunten voor een volgende sessie.

# 3. Gesprekken per groep

## 3.1. Groep 1

**Stelling 1: We gebruiken de ontwikkeling van de Hasseltse stationsomgeving om de woon- en leefkwaliteit van de buurt te verhogen**

We zijn het grotendeels **eens** met deze stelling.

We geven volgende **suggesties** mee over deze stelling :

- Er is nood aan meer groen, ademruimte voor de stationsbuurt, vooral zijde HH-wijk;
- We ijveren voor een mix aan functies, horeca, wonen, groen;
- We willen inzetten op de woonfunctie om meer sociale controle te hebben;
- Deze omgeving moet gezelliger gemaakt worden, als ruimte waar je “wacht” op de volgende trein;
- Het fietspunt mag meer uitstraling hebben;
- Inzetten op betaalbaar wonen voor jonge gezinnen.

Andere opmerkingen :

- De stationsbuurt is niet uitnodigend als bezoeker van de stad;
- MERWT (boerenmarkt) wordt positief ervaren.

**Stelling 2 : In de stationsomgeving krijgen openbaar vervoer en zacht verkeer voorrang, de auto is er “te gast”**

We zijn het grotendeels **eens** met deze stelling.

We geven volgende **suggesties** mee over deze stelling :

- De Kiss and ride zone moet anders georganiseerd worden, hoeft niet op het plein zelf, conflicten met bussen en voetgangers moeten we maximaal vermijden;
- Er is nood aan meer routebegeleiding voor de verschillende gebruikers;
- Er moet over gewaakt worden dat -als de stationsomgeving autoluw wordt gemaakt-, dit verkeer zich niet verplaatst naar de omgeving zoals de Spoorwegstraat. Beide zijden van het spoor moeten we evenwaardig behandelen;

- Op Bampslaan kan de busstrook en auto's samengevoegd worden;
- De parking onder gerechtsgebouw moet betaalbaarder worden zodat auto's hier parkeren en niet in de buurt zelf.

**Stelling 3 : De stationsomgeving is het visitekaartje/ de looper tot onze stad en de draaischijf tussen verschillende wijken.**

We zijn het grotendeels **eens** met deze stelling.

De belangrijkste **argumenten** hiervoor zijn het aantrekken van bezoekers naar het centrum en de quartier bleu, het aanzuigeffect.

We geven volgende **suggesties** mee over deze stelling :

- De gebouwen tegenover VDAB moeten eindelijk eens effectief afgebroken worden;
- De Bampslaan moet als een boulevard naar centrum opgewaardeerd worden;
- De stad moet eigenaars motiveren om te investeren in de opwaardering van hun eigendom, maar dan moeten de eigenaars een perspectief hebben;
- Er moet geïnvesteerd worden in properheid, levendigheid, levendige gevels, meer groen;
- De route naar quartier bleu moet opgewaardeerd worden;
- Er worden best banken geplaatst voor bezoekers.

**Stelling 4 : De stationsomgeving bestaat uit verschillende deelgebieden. Die krijgen elk een verschillende aanpak.**

Suggesties voor het deelgebied **Bampslaan/station** zijn:

- Maak hier een verblijfsruimte van, met extra groen;
- Geef de verschillende verkeersmodi een duidelijke plek.

Suggesties voor het deelgebied **Esplanade, Gerechtsgebouw-stelplaatsen-HAST** zijn:

- Hier is nood aan meer groen, zeker ter hoogte van stelplaats De Lijn, als groene buffer tussen het spoor en het wonen voor jonge gezinnen;
- Er is nood aan duidelijkheid in toekomst voor deze site (Spartacus);
- Er zijn geen grote noden naar meer programma, er is reeds voldoende diversiteit qua voorzieningen aanwezig. Er is wel nood aan goede mix aan betaalbare woonvormen met voldoende groen.

Voor het **deelgebied buiten de singel** wordt opgemerkt dat de ontsluiting van deze zone onduidelijk is, je ziet er niet hoe je hier moet bewegen en wie hier mag bewegen.

Deel 5 (Quick wins) : niet behandeld in groep 1.

### 3.2. Groep 2

Stelling 1: We gebruiken de ontwikkeling van de Hasseltse stationsomgeving om de woon- en leefkwaliteit van de buurt te verhogen : deze stelling werd niet behandeld in groep 2

Stelling 2 : In de stationsomgeving krijgen openbaar vervoer en zacht verkeer voorrang, de auto is er “te gast”

We zijn het grotendeels eens met deze stelling.

De belangrijkste argumenten hiervoor zijn:

- Het is belangrijk dat er veel beweging is op alle momenten van de dag zowel door de week als de weekends. Dit veronderstelt een gezonde mix van functies;
- Meer fiets- en voetgangersvriendelijkheid, de veiligheid voor trage weggebruikers verhogen;
- Mensen moeten goesting krijgen om ernaar toe te gaan;
- We moeten mogelijkheden geven voor jonge gezinnen om op een aangename manier buiten te komen en elkaar te ontmoeten;
- Leefkwaliteit is zeer belangrijk. De luchtvervuiling op de singel en invalswegen is een groot probleem dat aangepakt moet worden.

We geven volgende suggesties mee over deze stelling :

- Voorzie een grote overzichtelijke fietsenstalling, goed bewaakt, e-step punt;
- Trek een variatie aan functies aan;
- Maak ruimte vrij, zodat elke weggebruiker plaats heeft en zich vlot kan verplaatsen;
- Deel de circulatie van dit stadsdeel in via sectoren (nu een lus);

- Zorg voor een goed verlicht traject van de stad tot aan het station;
- Ontwerp van aan het centrum tot aan het station een overzichtelijke ruimte, als één geheel (bestrating, verlichting ... uniformiteit);
- Voorzie extra groen –en zorg voor een goed onderhoud!
- Maak een toegankelijke openbare ruimte (minder drempels) -1 strakke lijn;
- Creëer meer ruimte naar de stad toe (door parkeerplaatsen smal gepercipieerd).

Andere opmerkingen :

- De stationsomgeving kan maar werken als het grotere geheel werkt;
- Vergroening moet overal toenemen;
- Huidige parkeermogelijkheden zijn niet ideaal;
- Perceptie van onveiligheid blijft ondanks Voltha – er is een gebrek aan sociale controle in deze omgeving;
- Bomen/kruinen, hoeken en kanten kunnen ook voor onveilig gevoel zorgen;
- Blauwe boulevard = good practice (overzichtelijk openbaar domein);
- Verloedering creëert meer verloedering!

**Stelling 3 : De stationsomgeving is het visitekaartje/ de looper tot onze stad en de draaischijf tussen verschillende wijken.**

We zijn het grotendeels **eens** met deze stelling.

De belangrijkste **argumenten** hiervoor zijn:

- De inrichting is bepalend om mensen via de juiste routes naar de omliggende wijken te loodsen, de inrichting geeft sturing aan de bewegingen van mensen;
- De stationsomgeving kan de verbinding (die nu ontbreekt) vormen tussen stadsdelen;
- Runkst, centrum en buurt worden samen gebracht via de knoop aan het station – de stationsomgeving ligt “centraal”;
- Vanaf de stationsomgeving zou je goede uitvalswegen moeten maken naar alles wat er in de buurt te zien is;
- Het stationsgebouw heeft architecturale waarde maar is aan renovatie toe;
- Het nieuwe stationsplein zal een heel belangrijke rol spelen (is nu een wat onbestemd gebied).

We geven volgende **suggesties** mee over deze stelling :

- Duidelijke bewegwijzering (kleuren/thema's) = quick win!
- Een nieuwe brug naar Runkst is wenselijk, in open lucht zal dit veiliger zijn dan in een tunnel;
- De nieuwe brug komt best ter hoogte van gerechtsgebouw en Hostel H aan zijde Runkst.

Andere opmerkingen :

Een groot deel van de Bampslaan wordt ingenomen door gemotoriseerd verkeer, wat overblijft is een smal voetpad, dat door een aantal bloembakken verder verkleind wordt. Door eenvoudig weg deze bloembakken te verschuiven en een dubbelrichting fietspad te voorzien op de busbaan, kan er makkelijk veel meer ruimte voor de voetganger gecreëerd worden. Dit is verder te bekijken als mogelijke quick-win!

**Stelling 4 : De stationsomgeving bestaat uit verschillende deelgebieden. Die krijgen elk een verschillende aanpak. Deze stelling werd niet behandeld in groep 2.**

**Deel 5 : Quick wins - Welke ingrepen kunnen nu al bijdragen tot een aangenamere buurt?**

- Je kan nu al een stukje van de stelplaatsen afsnoepen en er een plek maken voor de buurt (op kleine schaal), met ruimte voor kinderen;
- Pop-up functies in de Bampslaan:
  - In leegstaande gebouwen en in openbare ruimte;
  - Kunstenaars een atelier geven, open lucht bar, pop-podia, gezamenlijke werkplekken,
- “Etterbuiltjes” aanpakken (leegstand/verloedering aanpakken), dit heeft een grote impact op de veiligheid.
- Zorgen voor een duidelijke bewegwijzering (kleuren/thema's).
- Gebouwen op de stelplaatsen zouden leuke plekken kunnen zijn om kunstenaars mee aan de slag te laten gaan, dit zou een plek voor onthaasting kunnen worden, middenin de drukke stationsomgeving.
- Een kleine ingreep die voor meer ruimte voor voetgangers én fietsers zorgt: de bloembakken op het voetpad van de Bampslaan weghalen en een dubbelrichting fietspad op de busbaan voorzien.

Deze quick-wins zullen onderzocht worden op haalbaarheid en waar mogelijk uitgevoerd worden.

### 3.3. Groep 3

Stelling 1: We gebruiken de ontwikkeling van de Hasseltse stationsomgeving om de woon- en leefkwaliteit van de buurt te verhogen. Deze stelling werd niet behandeld in groep 3.

Stelling 2 : In de stationsomgeving krijgen openbaar vervoer en zacht verkeer voorrang, de auto is er “te gast”. Deze stelling werd niet behandeld in groep 3.

Stelling 3 : De stationsomgeving is het visitekaartje/ de loper tot onze stad en de draaischijf tussen verschillende wijken.

We zijn het grotendeels eens met deze stelling. De groep merkt op dat -hoewel ze deze doelstelling onderschrijft- deze op vandaag niet geldt voor de stationsomgeving.

De belangrijkste argumenten hiervoor zijn:

- Schakelruimte – heel veel mensen passeren er
- Verweving van functies – maar wat is de functie van het gebied? Naast mobiliteit?
- Nu is het een plek waar men zo snel mogelijk wil weg zijn.
- In een nette buurt krijg je ook een ander publiek

We geven volgende suggesties mee over deze stelling :

- Hasselt is geen metropool, een project op mensenmaat is belangrijk;
- Realiseer gebouwen op maat van Hasselt;
- Het gerechtsgebouw is al een baken en heeft geen nood aan “concurrentie” van nieuwe torens;
- Besteed aandacht aan de noden van de gezinnen die in de buurt wonen, de buurt is ook een “gewone woonbuurt”;
- Zorg voor een mix van verschillende functies (horeca, hotel,...) en verblijfsfuncties;
- Voorzie co-working spaces, studieruimtes en vergaderruimtes in de stationsomgeving;
- Laat fietssnelwegen aankomen aan het station;



- Werk rond veiligheid, zorg voor meer politie;
- Pop-ups van in het verleden gaven leven aan de buurt, dit is een goede formule;
- Zorg voor toegankelijke openbare toiletten;
- Voorzie meer groen, parken, ...;
- Een markthal in de stationsomgeving zou een goede aanvulling zijn.

Andere opmerkingen :

- De stationsomgeving heeft geen uitstraling;
- Er heerst een onveiligheidsgevoel (verkeer, daklozen, alcoholgebruik, glas, afval ...);
- Er zijn veel verloederde gebouwen;
- De fietsenstalling is vuil en te klein;
- Het is er gevaarlijk om te fietsen, de circulatie van de verschillende weggebruikers is chaotisch georganiseerd en te veel gemengd;
- De niveaoverschillen in het profiel van de Bampslaan zijn gevaarlijk (vallen).

**Stelling 4 : De stationsomgeving bestaat uit verschillende deelgebieden. Die krijgen elk een verschillende aanpak.**

Suggesties voor het deelgebied **Bampslaan/station** zijn:

- Hier is nood aan betaalbare woningen (voor de jeugd, jonge gezinnen ), niet alleen appartementen maar ook rijwoningen/patiowoningen - een goede mix aan woningen dus ( vb. zoals aan Cederpark ).
- Hasselt is ook een studentenstad. De stad heeft nood aan uitgangsmogelijkheden voor studenten (nachtclub), die zijn nu te beperkt.
- Er zijn te weinig sociale woningen.

Suggesties voor het deelgebied **stationspein** zijn:

- Dit is een goede locatie voor een “gebouw voor cantussen” (wel opletten met onveiligheidsgevoel), fuifzaal, ...;
- Dit is een goede locatie voor kleine concertzalen.

Suggesties voor het deelgebied **Esplanade, Gerechtsgebouw-stelplaatsen-HAST** zijn:

- De nieuwe gebouwen in deze zone moeten een geluidsbuffer vormen maar ook “op maat van de stad” zijn, ze mogen niet te hoog zijn. Sommige mensen in de groep stellen de vraag of er wel nood is aan bijkomende gebouwen?
- Voor de invulling van de oude stelplaatsen zien we liefst zoveel mogelijk groen (park). Nu is er zeer weinig groen in de buurt, wat niet alleen voor de bewoners maar vb. ook voor de school nadelig is. Het park moet wel een ‘veilig’ park zijn met voldoende toezicht (parkwachters) en ev. ‘s nachts gesloten kunnen worden. Hier zou plaats kunnen voorzien worden voor volkstuintjes.
- Als voorbeeld wordt park spoor Noord (Antwerpen) aangehaald;
- Qua sfeer zou dit een “kunstwijk” kunnen worden (met vb. Ateliers in loods op stelplaatsen);
- De verbinding met Runkst moet in deze zone gemaakt worden
- Veel scholieren maken gebruik van de Grote Broomstraat, ook de in- en uitrit van de parking is hier gelegen, wat resulteert in onveilige verkeerssituaties.

Suggestie voor het deelgebied **buiten de Singel** is om hier meer sociale woningen te voorzien.

**Deel 5 : Welke ingrepen kunnen nu al bijdragen tot een aangenaamere buurt?**

Dit onderdeel wordt niet behandeld in groep 3.

### **3.4. Groep 4**

**Stelling 1: We gebruiken de ontwikkeling van de Hasseltse stationsomgeving om de woon- en leefkwaliteit van de buurt te verhogen.**

We zijn het grotendeels **eens** met deze stelling.

De belangrijkste **argumenten** hiervoor zijn:

- Het station opnemen in de omliggende wijk is een uitdaging;
- De steenweg is nu een barrière naar de Heilig Hartwijk;

- De stationsbuurt is voor iedereen!

We geven volgende **suggesties** mee over deze stelling :

- We moeten extra leven brengen in de buurt (via woningen, ...);
- We moeten inzetten op een mix aan functies;
- We moeten dit doen vanuit een sociale insteek: voorzie hier betaalbare en sociale woningen want deze kunnen gebruik maken van de nabijheid van openbaar vervoer;
- Het bestuur moet een sociaal beleid voeren in de stad.

Andere opmerkingen :

- Er is aandacht nodig voor geluid: nu al is de buurt zwaar belast qua geluid, er is nood aan meer rust en stilte;
- De vuilnisbakken moeten sneller geleegd worden;
- Hoe zullen de bestaande projecten (bouwblokken Bampslaen) geïntegreerd worden ?
- Het “prijnsbeleid” van sommige cafés (1 euro /pint) leidt tot overlast. Kan de stad hier iets aan doen? Het risico bestaat dat het probleem zich verplaatst.

## **Stelling 2 : In de stationsomgeving krijgen openbaar vervoer en zacht verkeer voorrang, de auto is er “te gast”**

We zijn het grotendeels **eens** met deze stelling.

We geven volgende **suggesties** mee over deze stelling :

- De ontsluiting van de parking (onder gerechtsgebouw) trekt te veel verkeer aan in de Breemstraat, deze moet beter bewegwijzerd worden. Ook in de Bampslaen moet (vooral bezoekers-) verkeer geweerd worden;
- Er is nood aan een veilige kiss & ride plek, dus voor zeer kort gebruik (15’). De huidige locatie is niet praktisch, hier kruisen te veel stromen;
- Het lijkt aangewezen om voetgangers en fietsers te scheiden en hen meer ruimte te geven;
- Voorzie een wandel- en fietsbrug over spoor met toegang tot perrons. Met een elektrische fiets is het vandaag niet mogelijk de perrons te bereiken, want er is geen fietsgleuf aan Runkstzijde. De lift is nuttig, maar wat als deze niet werkt? Een brug is geen oplossing voor oudere mensen;

- Runkst moet beter verbonden worden met stad! De toegankelijkheid en veiligheid van de tunnels is groot probleem.

Andere opmerkingen :

- Vandaag is er geen parkeerprobleem voor bewoners op de Bampslaan, als hier bijkomende woningen worden voorzien ontstaat er misschien een parkeerprobleem?
- Maak een brede, veilige passerelle, breder, met een lift voor ouderen, verhoog de verkeersveiligheid, voorzie een betere verlichting.

**Stelling 3 : De stationsomgeving is het visitekaartje/ de looper tot onze stad en de draaischijf tussen verschillende wijken.**

**Deze stelling werd niet behandeld in groep 4.**

**Stelling 4 : De stationsomgeving bestaat uit verschillende deelgebieden. Die krijgen elk een verschillende aanpak.**

Suggesties voor het deelgebied **Bampslaan** zijn:

- Pak de volledige zone Bampslaan-Geraetstraat aan;
- Zowel in de Bampslaan, als in de zijstraten en Mouterijstraat heerst een onveilig gevoel (bus rijdt hier heel snel, het geheel heeft een gure sfeer, de verlichting is ondermaats);
- Gaat de tram door de Bampslaan rijden ? *(zie toelichting door schepen na groepsdiscussie)*
- De hele zone tussen station en grote markt is "het gezicht van Hasselt" voor veel mensen, we moeten dit als één geheel bekijken;
- Er is nood aan meer ruimte voor voetgangers, zet de bussen en auto's op zelfde wegvak, voorzie hier ook een dubbelrichting fietspad. Maak een logische verbinding met de parking .

Suggesties voor het deelgebied **stationsplein** zijn:

- Nu is deze zone zeer chaotisch, er is nood aan meer leesbaarheid en orde (voor alle modi);
- Bij het ontwerp moet rekening gehouden worden met de logica van het toekomen en vertrekken van fietsers;
- Als voetganger weet je niet hoe je moet lopen of waar je kan oversteken ;

- De kiss & ride is ongelukkig georganiseerd, dit moet herbekeken worden.

Suggesties voor het deelgebied **Esplanade, Gerechtsgebouw-stelplaatsen-HAST** zijn:

- Hier ligt een kans om de publieke ruimte van de wijk anders aan te pakken: vb. auto's weghalen wijkstraten, woonerf inrichting, ...
- Kan het gerechtsgebouw niet beter geïntegreerd worden en is samengebruik mogelijk?
- We willen hier geen al te grootschalige (woon) projecten;
- Denk aan aantrekkelijke verlichting.

**Deel 5 : Welke ingrepen kunnen nu al bijdragen tot een aangename buurt?**

Dit onderdeel werd niet behandeld in groep 4.

### **3.5. Groep 5**

**Stelling 1: We gebruiken de ontwikkeling van de Hasseltse stationsomgeving om de woon- en leefkwaliteit van de buurt te verhogen.**

We zijn het grotendeels **eens** met deze stelling.

De belangrijkste **argumenten** hiervoor zijn:

- De stationsomgeving moet vlot bereikbaar zijn, van hier uit worden bezoekers naar de stad geleid. Het moet aangenaam zijn om vanaf het station naar de stad te wandelen;
- De groep ondersteunt het idee om de buurt autoluw te maken, dit zal de leefkwaliteit verhogen;
- Het is fijn om in deze buurt te wonen, de verdere ontwikkeling zal dit nog beter maken.

We geven volgende **suggesties** mee over deze stelling :

- Aan de zijde van Runkst moet de inrichting aangepakt worden zodat er een duidelijke scheiding is tussen de verschillende stromen.

- De kiss & ride is niet veilig, aan de voorzijde was het vroeger beter;
- Jongeren willen een eigen hangplek, dit moeten we voorzien in deze omgeving. Er moeten activiteiten zijn die voor jongeren interessant zijn. Voorzie bankjes aan voor- en achterzijde;
- Het aankomen, afzetten en vertrekken moet op een veilige manier kunnen, zowel aan voor- als achterzijde;
- Voorzie in deze omgeving een plek om te ontspannen;
- Er is nood aan een overzichtelijke verkeerssituatie: scheid stromen en organiseer ze helder;
- Verkeer moet er vlot geraken en goed weg kunnen, met respect voor de buurt;
- Het station van Leuven is een mooi voorbeeld van een integratie van voor- en achterzijde van het station;
- De stationsomgeving moet veel bruisender worden, er is nood aan méér activiteiten.

Andere opmerkingen :

- De zijde Runkst is gevaarlijk! Het is er een komen en gaan van voetgangers, fietsers en auto's. De inrichting is hier niet op voorzien;
- De drukte in de buurt is enorm toegenomen de laatste jaren, zowel aan voor- als achterzijde;
- Waarom hangen jongeren rond aan de fietsen? Omdat hier 2 banken staan. Die hangjongeren zorgen voor een onveilig gevoel;
- De kiss & ride is te klein, onveilig, onduidelijk;
- Er wordt ( té ) hard gereden;
- Het is jammer dat de jeugdherberg in Runkst is ingeplant, maar hier kan niets meer aan gedaan worden;
- Aan de achterzijde staan vaak grote bussen van scholen, die moeite hebben om parking te vinden.

**Stelling 2 : In de stationsomgeving krijgen openbaar vervoer en zacht verkeer voorrang, de auto is er "te gast"**

Deze stelling werd niet behandeld in groep 5.

**Stelling 3 : De stationsomgeving is het visitekaartje/ de looper tot onze stad en de draaischijf tussen verschillende wijken.**

We zijn het grotendeels eens met deze stelling.

De belangrijkste **argumenten** hiervoor zijn:

- Als je uit het station komt, moet je een “wauw-effect” ervaren, wat nu niet het geval is.
- De omgeving hoeft niet persé een draaischijf te zijn. Het is vooral belangrijk om de link naar het centrum te leggen;
- Een alcoholverbod in de stationsomgeving zou de overlast kunnen terugdringen. Kan dit op een andere manier aangepakt worden? Boetes geven is niet de beste manier.

We geven volgende **suggesties** mee over deze stelling :

- Er is nu te weinig bewegwijzering : het is niet duidelijk hoe je in Runkst geraakt, naar de binnenstad kan, ...;
- De verbinding centrum/station moet meer leesbaar gemaakt worden. Hier is nood aan een kwalitatief ingerichte publieke ruimte;
- Er is te veel verkeer op de Bampslaan. De auto en bus hebben nog te veel de voorrang. De Bampslaan moet aangepakt worden;
- Organiseer meer activiteiten aan het station en zet deze “in the picture”.

Andere opmerkingen :

- De stationsomgeving is een wijk als de andere, ze heeft geen speciaal statuut (draaischijf) nodig;
- Een mooi voorbeeld is het station van Leuven : via de tunnel kom je direct in de stad terecht;
- De jeugdherberg is niet duidelijk aangegeven;
- Er is te weinig te doen op de Bampslaan;
- Moeten er zoveel taxi's met draaiende motoren staan? Is her geen andere plek voor te vinden?

**Stelling 4 : De stationsomgeving bestaat uit verschillende deelgebieden. Die krijgen elk een verschillende aanpak.**

**Deze stelling werd niet behandeld in groep 5.**

**Deel 5 : Welke ingrepen kunnen nu al bijdragen tot een aangename buurt?**

**Dit onderdeel werd niet behandeld in groep 5.**

### 3.6. Reacties via mail ontvangen

Een aantal werkgroepleden konden last minute niet deelnemen aan de werkgroepvergadering.

Ze gaven nadien via mail een aantal bedenkingen mee.

*Opmerking: het is uitdrukkelijk NIET de bedoeling dat werkgroepleden via mail communiceren of elementen toevoegen na de sessies. We willen input alleen in de sessies genereren, omdat dit zorgt voor een echte dialoog en transparantie. Aangezien deze afspraak wellicht niet goed gecommuniceerd werd, nemen we per uitzondering deze 2 mails in het verslag op alsook reacties van verontschuldigde werkgroepleden, in het vervolgtraject zullen we dit niet meer doen.*

#### Mail 1

*“De fietsvoorzieningen zouden meer op Nederlands model\* gestoeld mogen zijn. Als de NMBS, zoals zo vaak in Limburg, zijn rol hierin niet vervuld en weerom te weinig investeert zou de stad deze rol moeten overnemen. Het kan niet dat je aan de stationspleinkant niet vlakbij de sporen voldoende én comfortabele fietsstallingen hebt. Duurdere fietsen en specialere modellen van fietsen zouden ook met een gerust hart vlot gestald moeten kunnen worden, eventueel met een kostprijs. Aan de Runksterkant is er wel een verbetering geweest.*

*\*Nederlands model: fietsstallingen met verdiepingen zodat je met een schuifstelsel een fiets boven een andere kan zetten (meer fietsen op minder plaats), aanduidingen hoeveel plaats er nog is, duidelijke in- en uitgang,...*

*In Nederland is het aandeel "treinfietsers" regelmatig ruim 50% en daar zit volgens mij ook de grootste nog te maken progressie én haalbaar voor het Hasseltse station. (zie bijvoorbeeld het recent verschenen boek bij De Correspondent: Het recht van de snelste).”*

#### Mail 2

*“Wij hebben in Hasselt reeds Graffiti & Street Art waarom niet aanvullen met Green street, veel groen, groen wanden in combinatie met een soort mini Ramblas. Als het mogelijk is met open zones die op termijn kunnen dienen als terrassen voor horeca of drank/eet kiosken. Qua parking op de Bampsiaan vooral kort parkeren (30min.-1u max) in combinatie met parking voor bewoners na vb. 17u of 18u.”*



## 4. Conclusies

**Stelling 1: We gebruiken de ontwikkeling van de Hasseltse stationsomgeving om de woon- en leefkwaliteit van de buurt te verhogen.**

Er was **eerder eensgezindheid** over deze stelling, omdat:

- Dit een kans is om de omgeving autoluw te maken;
- De ontwikkelingen de wijk zullen verbeteren;
- Een vlotte bereikbaarheid belangrijk blijft.

Als **aanbevelingen aan de ontwerpers** geven we mee:

- Om ook de organisatie van het verkeer aan de achterzijde te bekijken;
- Dat de stromen goed georganiseerd moeten worden, zeker bij een verdere toename van de drukte;
- Om de jongeren een (hang)plaats te geven in de buurt;
- Om de kiss & ride beter te organiseren;
- Te kiezen voor een autoluwe omgeving;
- Om te kijken naar het station van Leuven, als goed voorbeeld.

**Stelling 2 : In de stationsomgeving krijgen openbaar vervoer en zacht verkeer voorrang, de auto is er “te gast”.**

Er was **eerder eensgezindheid** over deze stelling, maar er wordt wel gevraagd om hierbij waakzaam te zijn en te zorgen dat het verkeer niet afgewenteld wordt op de omliggende wijken.

Als **aanbevelingen aan de ontwerpers** geven we mee:

- Zorg voor veel beweging en levendigheid;
- Zorg voor een mix aan functies;
- 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.

**Stelling 3 : De stationsomgeving is het visitekaartje/ de looper tot onze stad en de draaischijf tussen verschillende wijken.**

Er was eerder eensgezindheid over deze stelling, de stationsomgeving kan een centrale knoop vormen tussen de omliggende wijken. Niet iedereen is het hiermee eens : er wordt ook aangehaald dat de stationsbuurt een buurt zoals de andere is, en geen apart statuut (draaischijf) nodig heeft.

De redenen om de stationsbuurt als visitekaart van de stad naar voren te schuiven zijn:

- De onveiligheid, de onaangename uitstraling, sfeer, ...: deze moeten dringend aangepakt worden;
- De ontwikkeling van de stationsomgeving moet aangegrepen worden om de neerwaartse spiraal waarin deze buurt zich bevindt te keren;
- De stationsomgeving moet bezoekers charmeren om de stad te ontdekken;
- De stationsomgeving vormt een schakelruimte;
- Door verschillende functies een plek te geven kan de buurt aan “centraliteit” winnen.

Als **aanbevelingen aan de ontwerpers** geven we mee:

- Respecteer de menselijke maat (vooral m.b.t. gebouwhoogtes);
- Meng functies (hotel, horeca, co-working);
- Zorg voor meer groen/parken;
- Voorzie een markthal;
- Houd rekening met het thema veiligheid;
- Denk aan de gezinnen die hier wonen en hun noden;
- Zorg voor een leesbaar publiek domein, duidelijke linken met centrum en andere wijken, goede signalisatie;
- Organiseer meer activiteiten en maak hiervoor promotie;
- Organiseer de taxi’s anders en beperk het aantal taxi’s;

- Het stationsgebouw heeft een zekere architecturale waarde : speel dit uit, renoveer het;
- Kijk naar het station van Leuven als goed voorbeeld.

**Stelling 4 : De stationsomgeving bestaat uit verschillende deelgebieden. Die krijgen elk een verschillende aanpak.**

Grotendeels lijkt deze indeling in deelgebieden te kloppen. Ze mag echter niet leiden tot een gefragmenteerde aanpak. Vooral voor de zones stationsplein en Bampslaan is een sterke samenhang gewenst. Ook de band met de omliggende wijken mag niet uit het oog verloren worden. De blauwe boulevard wordt aangehaald als referentie.

Als **aanbevelingen aan de ontwerpers** geven we mee voor de **zone Bampslaan**:

- Kijk ook naar de zijstraten, pak dit als een geheel aan;
- Voorzie betaalbaar wonen;
- Voorzie een typologische mix.

Als **aanbevelingen aan de ontwerpers** geven we mee voor de **zone stationsplein**:

- Zorg voor leesbaarheid en overzicht;
- Denk aan sociale veiligheid;
- Denk aan ruimte voor jongeren.

Als **aanbevelingen aan de ontwerpers** geven we mee voor de **zone 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.

Als **aanbeveling aan de ontwerpers** geven we mee voor de **zone buiten de Singel om** aan de leesbaarheid te werken:

- Verduidelijk wie hier welkom is – voor wie is het gebied bestemd?

## Deel 5 : Welke ingrepen kunnen nu al bijdragen tot een aangenamere buurt?

Deze ingrepen kunnen op korte termijn de buurt verbeteren:

- Richt de stelplaatsen (of een deel ervan ) nu al in als tijdelijk park voor de buurt, of ontmoetingsruimte voor de buurt, een deel van de hal kan hier ook voor gebruikt worden;
- Voorzie pop-up functies in de Bampslaan, in het verleden was dit een succes, het pakt onmiddellijk de leegstand en het gevoel van verloedering aan, het zorgt voor levendigheid en veiligheid;
- Pak nu al leegstand en verloedering van bestaande panden aan;
- Zorg voor goede bewegwijzering;
- Geef jongeren een plek;
- Voorzie extra banken;
- Haal de bloembakken weg uit de Bampslaan, verplaatst het fietsverkeer naar de rijbaan.