



**Masterplan en RUP Stationsomgeving Hasselt**  
**Verslag participatie werkgroep 2**  
**Dinsdag 30 maart 2021**

# Inhoud

1.	Inleiding.....	4
1.1.	Een tweede werkgroepvergadering .....	4
1.2.	Vervolgtraject.....	4
2.	Verloop van de avond .....	6
2.1.	Plenaire intro.....	6
2.2.	Discussie in groepen.....	6
2.3.	Presentatie stand van zaken RUP: de scopingnota.....	7
2.4.	Plenaire conclusie.....	7
3.	Thematische gesprekken.....	8
3.1.	Mobiliteit.....	8
3.2.	Groen en publieke ruimte .....	9
3.3.	Programma.....	11
4.	Gebiedsgerichte gesprekken .....	13
4.1.	Stationsplein-Bampslaam (1).....	13
4.2.	Stationsplein-Bampslaam (2).....	15
4.3.	Esplanade – zone buiten Singel .....	17
5.	Conclusies.....	20
5.1.	Thema mobiliteit .....	20
5.2.	Thema publieke ruimte en groen .....	20
5.3.	Thema programma.....	21
5.4.	Deelgebied stationsplein-Bampslaam .....	21
5.5.	Deelgebied Esplanade – zone buiten singel .....	22



# 1. Inleiding

## 1.1. Een tweede werkgroepvergadering

In 2020 startte de stad met een participatietraject voor de herontwikkeling van de stationsomgeving (voor meer details bij het algemeen opzet verwijzen we naar het verslag van de eerste werkgroepvergadering dd. 30/06/2020 op de website: [https://www.hasselt.be/sites/hasselt/files/2020-08/Verslag\\_participatie\\_WS\\_30juni2020.pdf](https://www.hasselt.be/sites/hasselt/files/2020-08/Verslag_participatie_WS_30juni2020.pdf)).

Hiertoe werd een “werkgroep” opgericht bestaande uit een veertigtal bewoners, lokale handelaars en verenigingen, trein- en busgebruikers, .... 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 op cruciale momenten in het planningsproces kritisch onder de loep te nemen, bij te sturen en aan te vullen vanuit de eigen ervaring met de stationsomgeving.

De werkgroep kwam in juni 2020 een eerste keer samen om input te leveren voor de startnota van het RUP, waarin de ambities en doelstellingen voor de stationsomgeving beschreven worden.

Inmiddels is de startnota (waarin de input van de werkgroep werd opgenomen) goedgekeurd door het college (oktober 2020) en werd de startnota gepubliceerd op de website van de stad. De startnota doorliep van 6 november 2020 t/m 4 januari een periode van publieke consultatie, gedurende de welke iedereen suggesties kon overmaken aan het stadsbestuur en ook een aantal adviesinstanties werden geraadpleegd. De startnota wordt momenteel herwerkt tot een scopingnota, waarin de ingewonnen suggesties en adviezen worden behandeld en verwerkt.

Parallel met de opmaak van het RUP wordt ook een masterplan voor de stationsomgeving opgemaakt, waarvan de draft-versie inmiddels klaar is. Dit draft-masterplan wordt met verschillende stakeholders (NMBS De Lijn, ...) besproken en wordt ook aan de werkgroep voorgelegd tijdens de tweede bijeenkomst (op 30 maart 2021). Om zich voor te bereiden konden werkgroepleden een ingesproken presentatie over het masterplan op voorhand bekijken. Deelnemers schreven zich vervolgens in voor één thema en één deelgebied naar keuze volgens eigen interesse, waarover tijdens het online participatiemoment van gedachten kon gewisseld worden met de andere deelnemers.

## 1.2. 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): doelstellingen en ambities (startnota RUP);
- Werkgroep 2 (30 maart 2021): stand van zaken RUP en feedback op draft-masterplan;
- Werkgroep 3 (najaar 2021): Feedback op voorontwerp RUP en definitief masterplan.

Publieke infomomenten worden georganiseerd:

- Na goedkeuring van de startnota tijdens de periode van publieke consultatie (6/11/2020 t/m 6/1/2021). Op Donderdag 3 december organiseerde de stad Hasselt een webinar. Het verslag daarvan vind je op de website [https://www.hasselt.be/sites/hasselt/files/2020-12/Vragen\\_en\\_antwoorden\\_webinar.pdf](https://www.hasselt.be/sites/hasselt/files/2020-12/Vragen_en_antwoorden_webinar.pdf)
- Tijdens het openbaar onderzoek n.a.v. het ontwerp-RUP (eind 2021/begin 2022).

Na elke werkgroep wordt een verslag gemaakt van de avond, waarin de conclusies worden gebundeld. Het verslag wordt telkens op de website gepubliceerd.

## 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 een RUP en een masterplan is;
- Hoever het staat met het planningsproces;;
- Hoe de avond zal verlopen.

Er worden een aantal afspraken gemaakt om het online discussiëren vlot en in een constructieve sfeer te laten verlopen. Er wordt een korte toelichting gegeven bij het gebruik van de miroborden.

### 2.2. Discussie in groepen

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

In elk gesprek wordt nagegaan of het masterplan de ambities van het RUP correct vertaalt, of er nog aspecten zijn die onderbelicht bleven, welke de sterke en minder sterke punten zijn van het masterplan.

De ambities beschreven in de startnota zijn:

- De stationsomgeving is een gezonde en kwalitatieve woon-, werk- en leefomgeving;
- De stationsomgeving moet hét visitekaartje/uitgangbord voor Hasselt zijn;
- Het station is een efficiënte multimodale knoop;
- De stationsomgeving vormt de entree tot de stad;
- De stationsomgeving moet een unieke plek in Hasselt worden.

Daarnaast zijn er meer specifieke ambities per deelgebied uitgewerkt.

Deelnemers kunnen hun bemerkingen op post-its noteren en deze op het overzichtsplan in het mirobord kleven. Daarna geven deelnemers een woordje uitleg bij hun opmerking en is er ruimte om in dialoog te gaan.

Een eerste reeks gesprekken is thematisch georiënteerd : mobiliteit, groen en publieke ruimte, programma (telkens één groep). Een tweede reeks gesprekken focust op de deelgebieden: het deelgebied Bampslaan-stationsplein (2 groepen) en het deelgebied Esplanade-zone buiten de Singel (één groep). Voor elk gesprek worden 50 minuten uitgetrokken.

### **2.3. Presentatie stand van zaken RUP: de scopingnota**

Na de discussies in groep, volgt een korte presentatie over de suggesties en adviezen ingewonnen tijdens de periode van publieke consultatie na de goedkeuring van de startnota.

Naast een aantal eerder beperkte en puntsgewijze aanvullingen, zal het RUP op 3 belangrijke punten aangepast worden:

- De perimeter van het RUP wordt ingeperkt: De stad wil focussen op de ontwikkelingen in het noordelijke deel. De sporenbundel en de noordzijde van de Spoorwegstraat (Runkst) maken geen deel meer uit van het plangebied.
- De verschillende duurzaamheidsaspecten komen nu verspreid voor onder verschillende doelstellingen. Om het belang van deze duurzaamheidsaspecten te benadrukken zullen deze gebundeld worden onder een aparte ambitie.
- Er wordt een plan-MOBER gemaakt om de mobiliteitsimpact van het project correct te kunnen inschatten.

Na afronding van de scoping, wordt gestart met de opmaak van het voorontwerp-RUP.

### **2.4. Plenaire conclusie**

Op het einde van de avond, overloopt de moderator de belangrijkste conclusies van de verschillende gesprekstafels. Op basis van de nota's van de notulisten en de miroborden, worden per thema of deelgebied de belangrijkste aanbevelingen opgelijst.

# 3. Thematische gesprekken

## 3.1. Mobiliteit

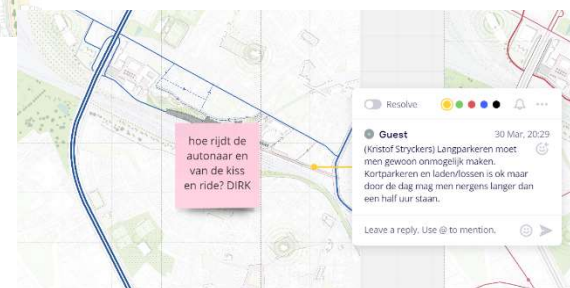
- Fietsverbindingen moeten een duidelijke en logische aansluiting krijgen met de zones buiten het plangebied, zodat de fietser die van of naar de stationsomgeving rijdt, weet waar zijn plaats is binnen het publiek domein.
- Er komen veel gebruikers samen in de Bampslaan. Het is een belangrijk aandachtspunt hoe al deze stromen veilig naast elkaar kunnen verlopen. Het aantal bussen verminderen lijkt aangewezen, zeker als ook de tram hier moet komen.
- Het station moet ook nog steeds met de auto bereikbaar blijven. De nadruk ligt nu sterk op fiets en voetganger.



- Ook over de kiss & ride moet nagedacht worden. Het is nu niet duidelijk hoe deze bereikt kan worden.
- Nu zijn er al vaak verkeersprobleem aan op- en afrit van de singel en de Koningin Astridlaan. Gaat dit niet toenemen door bijkomende activiteiten in de stationsomgeving?
- Eén deelnemer is de mening toegedaan dat het station “elders” moet ingeplant worden.
- Komen er ook gratis parkeerplaatsen in

de stationsomgeving? Wat als de goedkope parking aan de overkant van de Astridlaan verdwijnt?

- Waarom worden parkeerplaatsen uit de Bampslaan gehaald? Deze zijn nodig om de aanwezige handelszaken rendabel te houden. (opm. alleen langparkeren verdwijnt, kortparkeren en lossen & laden blijft mogelijk)





- Er is ook veel zoekverkeer omwille van de vele langparkeerders in de stationsomgeving. Er moet ruimte voorbehouden worden om kort te parkeren (nu en in de toekomst).
- Bewoners vragen ook aandacht voor bewonersparkeervoorzieningen in de nabijheid van de woonplaats.

### 3.2. Groen en publieke ruimte

#### Site Olympia

- De link maken tussen de site Olympia en de esplanade blijft moeilijk, door de aanwezigheid van de berm en de brug.
- Het is zeker positief dat de parking op termijn plaats moet maken voor een park.
- De Crutzenstraat (Zwartveldstraat) snijdt het gebied doormidden en snijdt dus ook het park in 2 delen.
- Kies voor klimaatbestendig groen.
- De busbaan van De Lijn valt niet op, wat soms voor verwarring zorgt bij bestuurders. Er zijn ook conflicten met bussen als je van de Carrefour komt.
- Ter hoogte van de inrit van de parking van Olympia wordt vaak roekeloos overgestoken.
- Het kruispunt met de singel is al erg belast. Idealiter rijden gebruikers (die naar de stationsparking willen) al vroeger de singel op om dit kruispunt te vermijden.
- Aandacht voor veiligheid is in deze zone belangrijk. Bij de inplanting en keuze van groen moet erover gewaakt worden dat hier geen donkere plekjes zonder sociale controle ontstaan, zeker in de buurt van het spoor. Ook de verlichting moet oordeelkundig ingeplant worden met het oog op een maximale sociale controle en veiligheid.



## Esplanade en park

- Er zijn vragen bij het voorstel om van de Grote Broomstraat een fietsstraat te maken. Er is te weinig ruimte om dit op een comfortabele manier te kunnen realiseren. Er zijn nu al conflicten met fietsers in tegenrichting als er geparkeerd wordt langs de straat.
- Als er in het park een fiets- en wandelpad wordt voorzien, hoeft de Grote Broomstraat niet autoluw gemaakt te worden.
- De fietsstraat is ook maar een kort stukje van het traject, eens je aan de helling t.h.v. het gerechtsgebouw komt, moet je als fietser toch terug de weg op en dan heb je weer conflictpunten.
- De ambitie om een fietsstraat in te richten is te hoog gegrepen. Er is nu heel weinig verkeer, enkel het advocatenkantoor trekt bezoekers.
- Parkeerplaatsen weghalen in de Grote Broomstraat is geen goed idee, voor bewoners wordt het nog moeilijker om te parkeren. Het gaat weinig meerwaarde geven om die weg



te halen.

- Het park wordt positief onthaald : er is momenteel geen groen in de wijk dus groen is zeker welkom
- Voorzie in het park zeker plekken voor kinderen en jeugd (basketbalveldje, minivoetbalveld,...). De wijk trekt immers veel jonge gezinnen de laatste jaren.
- Het park geeft ruimte om te ontmoeten, dat is heel belangrijk in de wijk, draagt bij aan het creëren van een wijkgevoel.
- Het zou zeker een pluspunt zijn indien de school ook gebruik zou maken van het park. Sportplekken kunnen hiertoe bijdragen.

- De speeltuin is nu weggestopt in een hoekje, deze zou beter wat meer centraal in het park ingeplant worden.
- Zorg voor een beplanting die biodiversiteit kan bevorderen, bloemen en heesters, geen gewone grasvlakte. Delen van het park kunnen ook voorzien worden van extensief groen.
- Denk ook aan het onderhoud van het park.
- De waterpartij is leuk, maar niet noodzakelijk voor de bewoners.
- De hal doet denken aan het project Spoor-Noord, het is zeker een meerwaarde om hier activiteiten van en voor de buurt in te richten.
- Er is een bezorgdheid omtrent de helling die voorzien wordt naar het gerechtsgebouw, bomen hebben het hier vandaag erg moeilijk. De nieuwe helling wordt best zo flauw mogelijk aangelegd.
- De gebouwen parallel aan het spoor mogen niet te hoog worden : dit geeft te veel schaduw in het park en contrasteert sterk met de woningen.

### Stationsplein

- Een beetje groen in de bouwblokken van de Bampslaan zou de buurt wel aangenamer maken.
- Het is een goed idee om het stationsplein open te trekken richting Astridlaan en ook om de bushalte in de westelijke hoek te organiseren: hierdoor krijgt de Bampslaan ademruimte.
- De getekende beplanting wordt positief geëvalueerd: met een aantal hoge bomen wordt het plein groen maar blijft het overzichtelijk, waardoor vandalisme geen kans krijgt. Hier worden best geen struiken voorzien.

### 3.3. Programma

- De voorziene diversiteit en mix van functies wordt positief beoordeeld.
- Co-working spaces en het transferium dichtbij het station zijn een goed idee, passen in een stedelijke sfeer, nodigen uit tot gebruik en zorgen voor dynamiek.
- De stationsomgeving moet terug een bijzondere plek worden, als je er aankomt moet je voelen dat je in een stad bent. Veel verschillende functies zijn dan ook nodig om deze buurt de gewenste dynamiek te geven. Er moet echt “van alles te doen zijn”, dat moet al direct voelbaar zijn bij het binnen rijden van het station.
- Het is verstandig om het busstation aan één zijde te organiseren, zodat een levendig plein overblijft. Het busstation moet wel goed aansluiten op de openbare ruimtes, zodat dit geen eiland wordt.



# 4. Gebiedsgerichte gesprekken

## 4.1. Stationsplein-Bampslaan (groep 1)

- Op de plannen lijkt de nodige kwaliteitsinjectie aanwezig. Alles is sowieso beter dan nu. Het is alvast een goede start gezien de huidige situatie.
- Het nieuwe busstation is goed ingeplant. Met deze inplanting wordt er meer open ruimte gecreëerd, die zeker nodig is. Voldoende verlichting zal ook belangrijk zijn, net als de invulling en het programma van de gebouwen (opmaken van een plan is één zaak – de uitrol in praktijk een ander).
- Alle bewegingen via eenzelfde straat (bijv. Koningin Astridlaan) laten aankomen is moeilijk. Een goede spreiding is nodig. Maar dit is iets wat eerder op macroniveau moet bekeken worden.
- Een kiss & ride via de parking is moeilijk bereikbaar. Zeker als dit ook nog eens via een betaalparking moet verlopen. Indien de kiss & ride niet goede bereikbaar is, dreigt dat een negatieve impact te hebben op Runkst of andere wijken. Mensen gaan dan improviseren en er kan een soort ad hoc K&R-systeem ontstaan met belasting voor de wijk. Een goed model (zie parking luchthaven Zaventem) zal nodig zijn. Een kiss & ride zal sowieso nabij het station moeten liggen. Indien dit niet via de parking kan verlopen, kan dit niet op de locatie waar nu het kopgebouw is ingetekend? Een kopgebouw ontwikkelen en hierdoor omliggende wijken (bijv. Grote Breemstraat) belasten met een K&R zou te ver gaan!
- De kiss & ride kan uitgerust worden met sensoren of een camera, zodat wie te lang staat geparkeerd ook een boete krijgt.
- Men moet Runkst ontmoedigen als mogelijke kiss & ride-optie. De passerelle trekt misschien nog meer verkeer naar Runkst als alternatieve kiss & ride – dat moet vermeden worden door een heel gebruiksvriendelijke kiss & ride aan de kant van het stationsplein op te nemen.
- Nu is er al vaak te weinig parking aan/rond het station. Als ook de Astridparking zal verdwijnen, wat dan...? Langdurig parkeren kan eventueel wat verder weg van het station in combinatie met deelmobiliteit (step, ...) tot aan het station. Inzetten op deelmobiliteit is hier zeker nodig.
- Bewoners hebben behoefte aan een veilige en toegankelijke ruimte voor lang parkeren in de buurt. De huidige parkeerlus is ook erg klein.
- Wild idee: kan de bushalte niet ondergronds? Dit zal heel wat extra ruimte creëren. (opm. op die manier benaderen het vorige plan, dat onuitvoerbaar bleek omwille van dit soort complexiteit en hoe kosten. Dit plan moet juist realistisch en betaalbaar blijven.)

- Wat is het nut/mogelijkheid/invulling van het kopgebouw? Dit gebouw weglaten, kan ook weer extra ruimte creëren in de omgeving.



- De passerelle is belangrijk. Het zou top zijn, moest deze er komen. Een verbinding met de perrons vanaf de passerelle zou nog beter zijn (opm. de NMBS wenst dit niet).
- De passerelle moet ook een eyecatcher zijn: breed genoeg (dan ook te voet bruikbaar!), goed verlicht, architecturaal interessant, ...
- De passerelle vormt een heel belangrijke verbinding om rechtstreeks helemaal doorheen Hasselt te rijden. Aandachtspunt zijn de hellingen naar de brug. De helling van de Parklaan is nu al stevig!

- Betrek zeker ook de jongeren bij de uitwerking van het plan. Hoe kunnen zij makkelijk naar school? Zijn er hangplekken? Fietsenstallingen? ... Voldoende aandacht voor en betrokkenheid van hen is nodig!!
- Het plan voorziet een betere Bampslaan en ook een goede verbinding naar de Blauwe Boulevard (via Mouterijstraat). Er wordt een aangename wandelroute langs het station gecreëerd.
- Er zouden meer aantrekkelijke winkels moeten komen in de Bampslaan. Maar overal handelszaken maken is ook niet goed, want dan ontstaat er misschien ook meer leegstand.
- Om de verbinding naar de esplanade te maken, zou een brede trap het beste zijn. De huidige metalen trap nodigt niet uit. Uiteraard is een lift ook belangrijk. Deze moet ook bruikbaar zijn voor niet parking-gebruikers. Is er ruimte voor een hellend vlak?
- Routing en autoluw maken kan niet in RUP worden opgenomen, maar is wel belangrijk en moet goed doordacht worden vooraleer wijzigingen zomaar door te voeren.
- De hoofdingang van de parking moet via de singel verlopen en niet via de Grote Breemstraat. Verkeer voor de parking moet uit de Breemstraat geweerd worden.

#### **4.2. Stationsplein-Bampslaan (groep 2)**

- Het nieuwe busstation is een verbetering t.o.v. de huidige situatie, lijkt ook veel veiliger en beter bruikbaar : de perrons liggen dicht bij elkaar.
- Dat alles dicht bij mekaar ligt is een grote meerwaarde voor de gebruikers van het openbaar vervoer
- Het kruispunt Bampslaan - Groene Boulevard moet veiliger. Er moet een goede verbinding worden gemaakt met de binnenstad (genre oversteek quartier blue maar dan met meer groen). Beleving is daarbij een belangrijk aandachtspunt.
- De nieuwe brug moet ook toegankelijk zijn voor mindervaliden.
- De ruimte voor groen op het stationsplein en in de Bampslaan wordt als heel positief ervaren .
- Handelszaken moeten bereikbaar blijven voor klanten. Ook laden en lossen en kortparkeren voor klanten moet mogelijk blijven. Het goed functioneren van de handel in de Bampslaan komt de hele buurt ten goede. Het inrichten van een zone voor kortparkeren kan een oplossing zijn, maar dan moet er ook op toegezien worden dat deze zone op deze manier gebruikt wordt (daar bestaan vb. systemen voor met sensoren die meten hoe lang iemand zijn wagen laat staan).

- Het openbaar domein innemen om te parkeren kunnen we niet zomaar als een evidentie aannemen: in een stad met steeds meer bewoners en auto's, gaat het inrichten van de publieke ruimte voor auto's ten koste van de leefbaarheid of leefkwaliteit.



- Volgende suggesties worden gedaan:
  - o Kan de stad een deal sluiten md uitbaters van de parkeergarage zodat de bewoners hier met een bewonersparkeerkaart kunnen parkeren ?
  - o Er wordt voorgesteld om in het transferium een openbare drinkfontein te voorzien.
  - o Maatregelen om het onveiligheidsgevoel aan te pakken zijn nodig! Men kan vb. een politiekantoor inrichten aan het station. Vandaag is er te weinig aanwezigheid van stadswachten/wijkagenten in de buurt.



- Verlichting in de grond is heel aangenaam, verlicht goed zonder te verblinden. Kan dit toegepast worden in de stationsomgeving?
- De aanwezigheid van ondernemingen met vernieuwende concepten is ook belangrijk voor de dynamiek van de buurt. Bovendien komt de aanwezigheid van ondernemingen het veiligheidsgevoel ten goede. Ook stimulansen voor kleine ondernemers zijn belangrijk.
- Bij de inrichting van het publiek domein moet duidelijk zijn waar elke weggebruiker hoort te zijn. Vooral voor de fietser is dat vandaag onduidelijk.
- Een al te sterke verdichting en/of onaangepaste bouwhoogtes zijn hier niet wenselijk.

### 4.3. Esplanade – zone buiten Singel

#### Site Olympia



- Is het een optie om aan de achterzijde van de woningen aan de Kuringersteenweg de mogelijkheid te voorzien om nieuwe bebouwing (kleinschalig) in te planten, bestemd voor thuishoortjes / telewerken?
- De leefbaarheid van "Quartier Oublié" wordt dag na dag meer onder druk gezet. Het grote gebouw achter de woningen is niet gewenst. Bewoners willen gewoon groen. Als er al een nieuw volume komt, moeten hier functies in onder gebracht worden waar buurtbewoners zelf iets aan hebben (in functie van leefkwaliteit) en het moet ook kleinschaliger.
- De intensiteiten op het kruispunt zijn zeer hoog en hebben een negatieve impact op de woonkwaliteit; De stad moet erover waken dat minstens de huidige kwaliteit van deze woningen behouden blijft.

#### Esplanade

- De fiets moet een veel belangrijkere plek krijgen in de wijk. Er moet zeker ook aan fietsenstallingen gedacht worden.
- Waar mogelijk moeten er doorsteken voorzien worden vanuit de woonwijk naar het park.
- De grootte van het park is goed.

- Kan er geen muur langs het spoor gebouwd worden om het geluid van de treinen te weren naar de bestaande woningen aan de grote Breemstraat?
- In de gebouwenstrip langs het spoor ziet de buurt liever geen megalomane superdure woningen. Er moet een ander publiek aangetrokken worden, met name jonge gezinnen. Het aanbod dat gecreëerd wordt moet daarop afgestemd worden.
- De appartementen langs het spoor zijn noordgericht, dat is niet echt kwalitatief.
- In de plint van de strip moeten functies komen die de buurt kunnen versterken: crèche, dagopvang, extra functies voor de wijk.
- De strip moet op schaal van de buurt zijn, dit is niet het geval op het masterplan. De hoogte moet afgebouwd worden naarmate de afstand tot het station stijgt. De strip moet smaller en langer om ook als geluidsmuur te kunnen dienen voor het treinlawaai. Lagere bebouwing zou ook voordelen hebben naar bezonning in het park.
- De schaal en invulling van de strip is bepalend voor het welslagen van dit concept.
- De loods van De Lijn moet een invulling krijgen op maat van de buurt. Het is een grote hal, die invullen zal niet makkelijk zijn. Er mag geen deel leeg blijven staan.

- De hal hoeft niet persé behouden te blijven. Dit is geen waardevol gebouw. Als de hal afgebroken wordt, kan het park hier breder worden en kan de strip verder doorgetrokken worden wat een betere geluidsbuffering geeft.



## 5. Conclusies

### 5.1. Thema mobiliteit

- Kortparkeren in de Bampslaan is belangrijk voor de aanwezige handelszaken. Daarnaast moet lossen en laden ook mogelijk blijven.
- Fietsverbindingen moeten goed aansluiten op de randen van het plangebied en de omliggende wijken.
- Men mag de auto niet vergeten, dit blijft een belangrijk vervoersmiddel voor veel gebruikers/bewoners van de stationsbuurt.
- De kiss & ride moet vlot bereikbaar zijn aan de zijde van het station. Als dit niet zo is, gaan mensen Runkst als kiss & ride gebruiken, wat vermeden moet worden.

### 5.2. Thema publieke ruimte en groen

- Niet enkel kwantiteit maar ook kwaliteit van het groen is belangrijk. We moeten mikken op een inrichting die ontmoeting binnen de buurt, sociale contacten, sport en spel faciliteert
- Ook de platte daken kunnen “groen” worden. Het gaat over belangrijke oppervlakten: hier is heel wat winst te boeken!
- Groen moet ook bijdragen aan een hogere biodiversiteit: kies voor een mix van intensief en extensief groen.
- Bij de talud moet er over gewaakt worden dat deze bruikbaar en beplantbaar is (en dus écht groen). De helling mag niet te groot zijn, er moet voldoende gronddekking voorzien worden om groen goede groeikansen te geven.
- Bij de strip langs het spoor moet de hoogte beperkt worden, zodat het park genoeg zon krijgt en deze in verhouding blijft met de bestaande woningen. Een bezonningsstudie is hier gewenst.
- De structurele vergroening van het Stationsplein is een aandachtspunt.
- Meer ruimte voor zacht verkeer in de Bampslaan en de inplanting en compacte opstelling van het busstation worden positief beoordeeld.
- Een kwaliteitsvolle verbinding naar de binnenstad over de groene boulevard heen is een belangrijk aandachtspunt

### **5.3. Thema programma**

- De voorziene diversiteit aan functies is positief :dit geeft een grotere dynamiek in deze buurt en draagt zo bij aan de sociale veiligheid.
- Co-working spaces vlakbij het station zijn positief : ze stimuleren het gebruik van verschillende vervoersmodi en vergroten ook weer de dynamiek.
- Let op voor sociale verdringing : daklozen hebben nood aan een plek in de stationsomgeving, hen betrekken is nodig.
- Ook de jeugd moet plaats krijgen in de stationsomgeving (cfr De Serre).
- De inplanting van het busstation is goed, het zorgt voor een groter en levendig plein met ruimte voor groen, een écht stationsplein.
- De hal van De Lijn behouden is positief. Bewoners willen hier initiatieven nemen om buurtgerichte functies en activiteiten op poten te zetten. Dit is goed voor de sociale cohesie in de buurt. Ook de scholen kunnen hierbij betrokken worden.

### **5.4. Deelgebied stationsplein-Bampslaan**

- Het kortparkeren in de Bampslaan is belangrijk voor de handel, dit moet behouden blijven en er moet ook voor gezorgd worden dat kortparkeerplaatsen correct gebruikt worden
- Graag ook aandacht voor het parkeren van bewoners in de Bampslaan en de F. Geraetsstraat. Kan dit op openbaar domein in de onmiddellijke omgeving of in ondergrondse (publieke) parkings in de omgeving?
- Meer sociale controle blijft hier zeer belangrijk. Ideeën die hier invulling aan geven zijn: het voorzien van een kleine politiepост, een drankverbod op straat, meer aanwezigheid van wijkagenten en stadswachten, meer ondernemingen die nieuwe concepten hier uittesten.
- Aansluiting op de binnenstad (cfr Quartier Blue) is belangrijk voor de handelaars. Maar het moet wel groen zijn, geen steenwoestijn.
- De leesbaarheid van de Bampslaan moet beter: het moet duidelijk zijn waar elke weggebruiker thuis hoort.
- Het verplaatsen van het busstation is positief, dit geeft meer plaats voor een echt plein met verblijfskwaliteit.
- De brede trap naar de Esplanade is positief.

## 5.5. Deelgebied Esplanade – zone buiten singel

- De leefkwaliteit van de bestaande woningen buiten de Singel (m.n. aan het kruispunt) gaat er al jaren verder op achteruit. Ook hier moet de woonkwaliteit gewaarborgd blijven, ook hier is groen nodig.
- Het park is een goede basis voor de wijk, maar alles staat of valt met de volumes die aan de rand staan. Deze mogen niet te grootschalig zijn.
- De hal van De Lijn moet plaats maken voor meer open ruimte, dan kan de strip langs het spoor doorgetrokken worden en als geluidsbuffer dienen.
- Als het oude gebouw van de Lijn op de hoek van de Grote en de Kleine Breemstraat wordt afgebroken en vervangen door een nieuwbouw tegen het spoor vergroot het park niet alleen maar komen de mooie gebouwen van de school (nieuwbouw als het historisch waardevol pand) aan het park te liggen, dan krijgt het park wel een mooier front en ziet de school uit op een mooi groot lineair park.
- In het plan moeten ook voldoende fietsparkings voor de buurt voorzien worden.
- De doorsteken vanuit de wijk naar het park zijn zeer waardevol.
- De buurt vraagt een woonaanbod dat betaalbaar is en afgestemd is op jonge gezinnen.

### **Opmerking : welke aanbevelingen kunnen opgenomen worden in het (masterplan of) RUP?**

De stad neemt uiteraard alle aanbevelingen van de werkgroep ter harte. Een aanzienlijk deel van de aanbevelingen is echter van die aard dat ze “buiten de scope van het masterplan/RUP” vallen. Het masterplan en RUP zijn ruimtelijke instrumenten, die geschikt zijn om een aantal stedenbouwkundige aspecten te regelen, maar zeker niet de volledige lading van het verhaal dekken. Zo zullen er andere beleidsdomeinen aangesproken worden om vb. sociale doelstellingen te realiseren (zoals: een faciliteit inrichten voor daklozen en hen betrekken bij het project) , de dienst wegen, mobiliteit en politie zullen instaan voor de precieze keuzes m.b.t. de inrichting van straten, soms zullen er ook ander overheden een bepalende rol spelen (denk maar aan de inrichting van de Kuringersteenweg of Astridlaan, die gewestwegen zijn), De Lijn en de NMBS zullen zelf keuzes maken over de formules die ze hanteren om hun sites te ontwikkelen. Andere onderwerpen, zoals betaalbaar wonen, worden beter met andere instrumenten (overeenkomsten vb.) afgedwongen.

Daarnaast leggen masterplan en RUP de inrichting van het gebied niet in detail vast : het RUP maakt een aantal ontwikkelingen mogelijk en beschrijft binnen welke ruimtelijke randvoorwaarden ontwikkelingen mogelijk zijn. Het

masterplan is vooral een onderzoeksmiddel, dat een aantal pistes aftoetst en de gewenste ontwikkeling verbeeldt. Maar noch RUP noch masterplan zijn “bouwplannen” of “technische plannen” : de architecturale uitwerking van gebouwen, de keuzes omtrent materiaalkeuzes in het publiek domein, soort beplanting en verlichting, details over straatmeubilair, ... worden niet vastgelegd in het RUP of masterplan. Ook verkeerscirculatie, de inrichting van kruispunten, .... wordt niet bindend vastgelegd noch in het masterplan, noch in het RUP. Dat komt omdat er nog belangrijke onzekerheden zijn (Spartcaus vb.), maar ook omdat voor dit soort aspecten een zekere flexibiliteit vereist is (vb. omleiding bij wegenwerken of tijdens een event op straat) die ruimte laat voor wijzigende inzichten in de toekomst.

Dat betekent niet dat de stad niet aan de slag gaat met de aanbevelingen die buiten de scope vallen of zich op details richten, maar deze zullen **via andere kanalen** dan het RUP of masterplan ( en vaak ook via andere stadsdiensten) hun beslag moeten krijgen.

Aanbevelingen die wel overwogen kunnen worden om opgenomen te worden in het RUP of masterplan zijn (naast de basisopties zoals voorgesteld in het masterplan):

- Ruimte reserveren in de Bampslaan voor kortparkeren en laden & lossen;
- Een duidelijke ruimtelijke organisatie voor de kiss & ride;
- aangepaste parkeervoorzieningen voor de programma's in de nieuwe projecten;
- Fietsverbindingen doorheen het plangebied laten aansluiten op het fietsroutenetwerk van de stad;
- De gebouwen in de strip naast het spoor mogen niet te hoog zijn (bezonning park);
- Het voorzien van groendaken op nieuwe gebouwen;
- De mix aan functies;
- Het reserveren van ruimte voor gemeenschapsfuncties;
- Het behoud van de hal van De Lijn.

Het voorstel om de hal van De Lijn op de hoek van de Grote en de Kleine Breemstraat af te breken en de gebouwenstrip door te trekken zal onderzocht worden (op voor- en nadelen) als **alternatief** op wat het masterplan vandaag voorziet.