



Masterplan en RUP Stationsomgeving Hasselt
Verslag participatie werkgroep 3
Woensdag 10 november 2021

Inhoud

| | | |
|------|-------------------------------------|----|
| 1. | Inleiding..... | 3 |
| 1.1. | Een derde werkgroepvergadering..... | 3 |
| 1.2. | Vervolgtraject..... | 3 |
| 2. | Verloop van de avond | 4 |
| 2.1. | Toelichting..... | 4 |
| 2.2. | Mentimeterbevraging | 5 |
| 2.4. | Q&A..... | 10 |

1. Inleiding

1.1. Een derde 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).

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. In maart 2021 was er een tweede bijeenkomst, gedurende de welke het draft-masterplan aan bod kwam.

Inmiddels werd het masterplan verder uitgewerkt en werd ook gestart met de opmaak van de scopingnota en het voorontwerp RUP. Tijdens de derde werkgroepvergadering werd de laatste versie van het masterplan besproken alsook de vertaling van de krachtlijnen van het masterplan in het RUP.

1.2. Vervolgtraject

Het traject met de werkgroep is na het derde overleg afgerond. Het verslag van de laatste vergadering wordt gepubliceerd op de website, waar het nieuws over de stationsomgeving wordt gebundeld.

Een volgend publiek infomoment wordt georganiseerd naar aanleiding van het openbaar onderzoek tijdens de RUP-procedure, in het voorjaar van 2022.

2. Verloop van de avond

2.1. Toelichting

De schepen leidt de vergadering in, heet iedereen welkom en schetst de stand van zaken m.b.t. de herontwikkeling van de stationsomgeving.

BUUR geeft een toelichting bij:

- De verwerking van de input van de vorige werkgroepvergadering;
- De aanpassingen aan het masterplan;
- De vertaling van het masterplan in het voorontwerp-RUP;
- Het verdere verloop van de procedure.

Medewerkers van de stad Hasselt geven een toelichting bij:

- De stand van zaken m.b.t. Spartacus;
- De stand van zaken m.b.t. de brug over de sporen;
- De stand van zaken m.b.t. 2 grote bouwprojecten in de stationsomgeving.

De volledige presentatie is opgenomen als bijlage.



2.2. Mentimeterbevraging

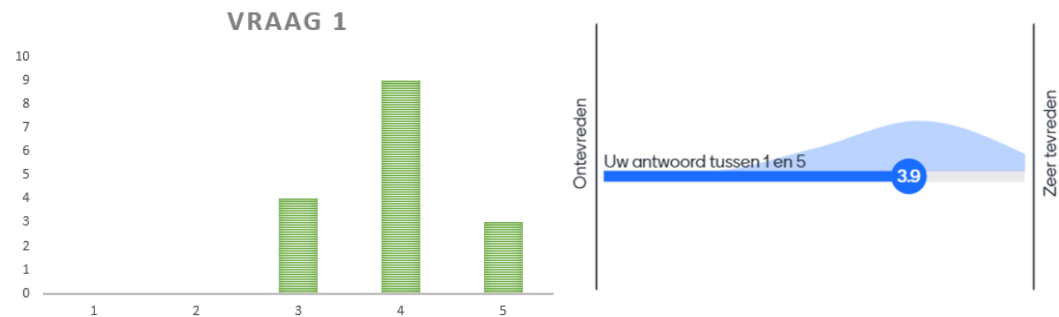
Na de toelichting wordt er plenair een mentimeter-bevraging geprojecteerd. Hierin wordt zowel gepeild naar de evaluatie van het proces met de werkgroep als naar de inhoudelijke appreciatie voor het plan.

We geven hieronder de resultaten per vraag, alsook de bijhorende opmerkingen.



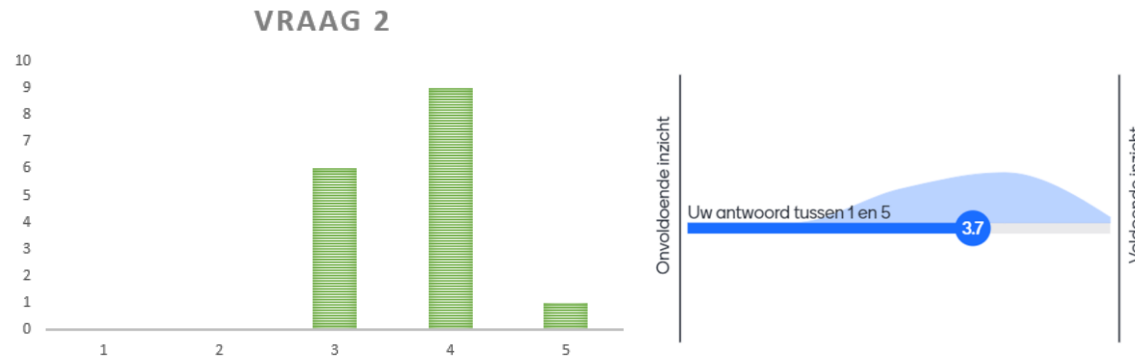
Vraag 1: Hoe tevreden bent u over het participatietraject?

Deze vraag krijgt een gemiddelde score van 3.9.



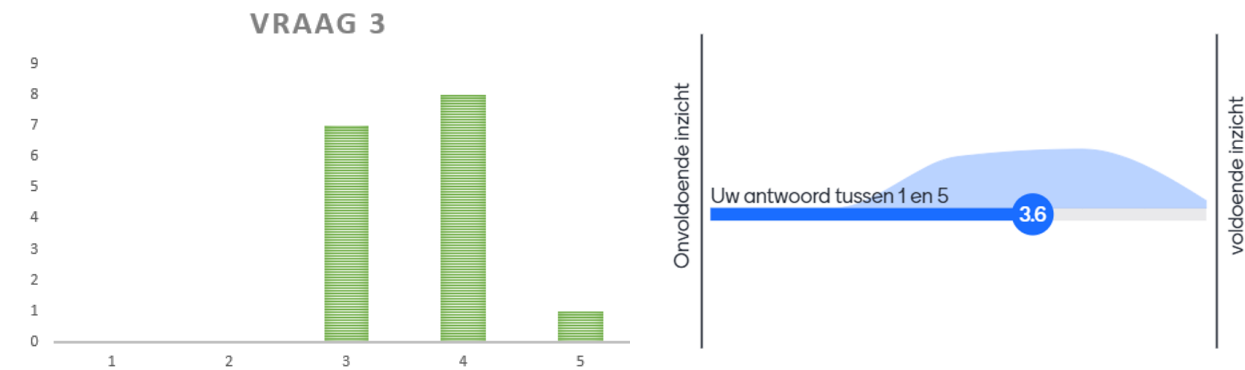
Vraag 2 : Heeft u voldoende inzicht gekregen in het proces voor de opmaak van het masterplan en RUP?

Deze vraag krijgt een gemiddelde score van 3.7.



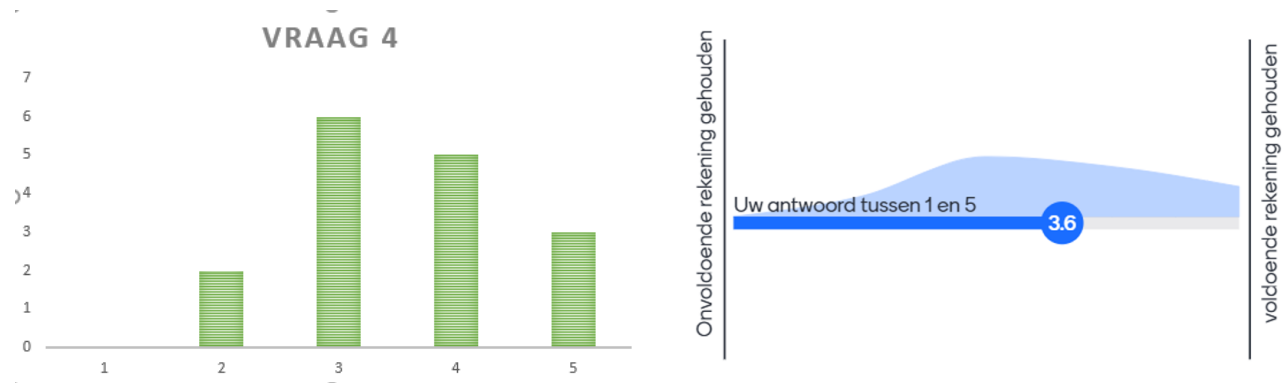
Vraag 3 : Heeft u voldoende inzicht gekregen in de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de stationsomgeving?

Deze vraag krijgt een gemiddelde score van 3.6.



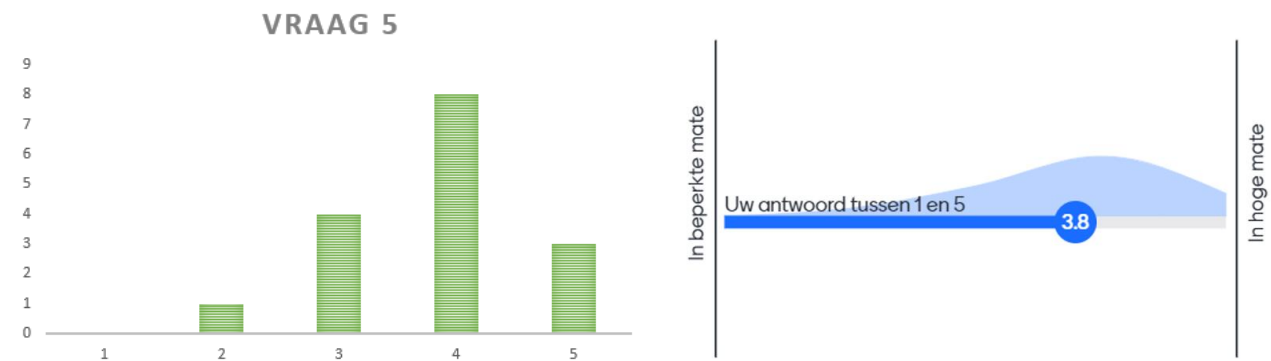
Vraag 4 : Is er voldoende rekening gehouden met de input vanuit de werkgroepssessies?

Deze vraag krijgt een gemiddelde score van 3.6.



Vraag 5 : In welke mate kan u zich vinden in de huidige plannen ?

Deze vraag krijgt een gemiddelde score van 3.8.



Vraag 6 : Wat zijn voor u de sterkste punten van het masterplan?

Het mobiliteitsplan, veiliger maken
het groene aspect.
Groen
Evenwicht
Eindelijk de stelplaats die plaats maakt voor een groot groen park.
Groen, ruimte fietser minder auto
Fietsbrug en minder autoruimte
Verbetering voor fietsers
Fiets mobiliteit vanuit Runkst
Groen, openruimte, afwisselende functies
Ruimte voor verschillende functies + meer groen
Groen, ruimtelijk, geïntegreerd
Bampslaan meer voor zwakkere weggebruikers en mooie parkomgeving stationspark
Vergroening, autovrij,
Groenpark
Mooi evenwicht tussen groene ruimte en voetgangers/fietsers

Vraag 7 : Wat kan volgens u nog beter in het masterplan ?

Wat met de zone Runkst, meer specifiek de Spoorwegstraat.
Appartementen overaanbod vermijden
Mensen van buiten Hasselt wegwijs maken en sluisverkeer tegengaan
De verkeerssituatie en veiligheid aan het station voor zwakke weggebruikers
, soms naïef over de arrogantie waar een weg is kan een auto
Kiss & ride kan in de soep lopen, auto's creëren snel chaos
Fietsverbinding richting blauwe boulevard
Conflicten tussen weggebruikers (fiets/auto)
De gevaarlijke kruispunten meer betrekken
Afhankelijkheid van andere partners zoals De Lijn zorgen misschien nog voor een
uitdaging

Strak aan de bal als het gaat over bouwvolumes. Geen 2e/3e gerechtsgebouw
Buscirculaties en knelpunt aan kuringersteenweg , Kiss en ride conflict
Ik mis wat creativiteit!
Visualisatie vanuit de voetganger
Noodzakelijke verplaatsing van autoverkeer... voldoende aandacht voor kids & ride
aan de 2 zijden van het station.

Vraag 8 : Heeft u nog suggesties voor toekomstige participatietrajecten?

Meer overleg
Neen
Lijn/NMBS/Infrabel mee betrekken
Ook sessie met andere stakeholders + de buurt organiseren (hier nmbs, de lijn,
scholen)
De laatste fase, het afronden van het participatiemoment wat vlotter laten verlopen.
Eventueel scholen mee betrekken
Genoeg informatie geven en basisvoorbereiding verwachten van deelnemers
Wat meer info geven ter voorbereiding.
Gesprekken iets beter modereren zodat er niet te vaak wordt afgeweken van de kern
Een soort van 'mobiliteitsbudget' met muntjes die beperkt zijn zodat iedereen zijn
mening kan geven tijdens de participatie :-)
Aanvullende participatie op later stadium en op kleinere schaal (de verschillende
deelgebieden van het masterplan)
Randparkings en mobipunts en connectiviteit met wijken en centrum alsook
schoolomgevingen
Leegstand aanpakken op een positieve manier!
Alles staat er al op.
Misschien vaker/sneller terugkoppelen... via specifieke (online) vragenlijst.

2.4. Q&A

Thema mobiliteit

- Wordt er nagedacht over de effecten van de parkeerdruk/verkeerscirculatie t.g.v. de bestaande vergunde projecten op de Bampslaan? *Elk project moet voldoende parkings op eigen terrein voorzien, zodat de parkeerdruk niet afgewenteld wordt op de omgeving. Woonverkeer veroorzaakt relatief weinig bewegingen, al zal er uiteraard wel extra verkeer zijn.*
- Kunnen er extra parkeerplaatsen voor bewoners voorzien worden in het project of aan het park? De woningen zijn vaak te smal voor een parkeerplaats. Een aantal buurtbewoners wil graag een parkeerplaats kunnen huren in de buurt. De huidige parking staat vaak voor een groot deel leeg, kan er geen bewonerstarief bekomen worden bij de exploitant? *In het park zien we liever geen parkeerplaatsen, een kleine parkeerpocket met een beperkt aantal plaatsen kan wellicht wel. Dit soort zaken wordt uitgeklaard in een latere fase (landschapsplan). In de parkeergarage van de strip zouden extra plaatsen voorzien kunnen worden, die door buurtbewoners kunnen gehuurd worden. Dat kan deel uitmaken van de overeenkomst die de stad met de ontwikkelaar van die zone sluit. Ook voor de huidige parking kunnen formules voor buurtbewoners bekeken worden.*
- Komt er een deelstep-aanbod? *De stad werkt momenteel aan een proefproject waarbij deelsteps binnen een zgn. "geofence" kunnen circuleren (met een parking in de blauwe boulevard, op campus 11^e linie en park H). Op basis van het experiment zal een evaluatie gemaakt worden, vooraleer een systeem voor de hele stad wordt uitgerold.*
- Worden er niet te veel parkeerplaatsen voorzien? *De stad werkt aan een nieuw kader over parkeren. De norm is nu 1,3 parkeerplaatsen per woonentiteit. Deze zal gebiedsgericht worden aangepast. Binnen de ring zal een norm van 0,5 parkeerplaatsen per woonentiteit gelden, er buiten zijn de normen hoger. Daarnaast wil de stad ook opleggen dat parkeerfaciliteiten zo gebouwd worden dat ze op termijn -als hier geen of minder nood aan is- voor andere functies kunnen gebruikt worden. Een parking zal dus zo gebouwd moeten worden dat er genoeg licht en lucht aanwezig is. De norm voor fietsenstallingen gaat omhoog: de stad zal één stalling per "kopkussen" hanteren, de stallingen moeten vlot toegankelijk zijn. Elke nieuwe ontwikkeling zal aan de nieuwe normeringen onderworpen zijn. Daarnaast wil de stad ook nadenken over een mobiliteitskrediet: in plaats van parkeervergunningen, krijgen bewoners een bepaald mobiliteitskrediet, dat ze naar keuze kunnen spenderen (aan een parkeerplaats, fietsenstallingen, OV-abonnement, ...). Zo wil de stad mensen stimuleren om duurzame keuzes te maken.*
- De kiss&ride moet goed georganiseerd zijn anders zoeken mensen zelf een "alternatief", vb. door aan de zijde van Runkst mensen op te halen of af te zetten. *De kiss&ride zal zich op wandelafstand van de toegang tot het station bevinden en bereikbaar zijn vanaf de K.Astridlaan. Ook aan de zijde Runkst wordt nagedacht over de toekomst: begin*

volgend jaar start daar een proces voor een buurtontwikkelingsvisie. Mobiliteit zal daar uiteraard aan bod komen, ook de rol van de Spoorwegstraat in het geheel. De Runkstenaar zal uitgenodigd worden om actief mee te werken hieraan.

- Openbaar vervoer zal in de toekomst aan belang winnen, het openbaarvervoersplan voor Limburg zal stilaan zijn vruchten afwerpen. Ook Spartacus is een game-changer.
- Kunnen er buurtfietsparkings voorzien worden? *In een latere fase kan dit zeker opgenomen worden, ofwel bij de aanleg van het park of de aanliggende zones (kan aan ontwikkelaars opgelegd worden). De stad startte reeds met de uitbouw van buurtfietsenstallingen, in Runkst is de eerste al geïnstalleerd (St.-Hubertusplein).*
- De fietsbrug is heel positief en zal het fietsgebruik bevorderen (vooral positief effect op fietsverkeer richting park, parkhal, olympia, ...). De smalle tunnels vandaag maken bewegingen voor fietsers moeilijk.
- Jammer dat Spartacus in de stationsomgeving stopt, dit gaat ten koste van kwaliteitsvol publiek domein. De trambus zorgt namelijk voor extra verkeer in de Bampslaan als 'stadsloper'. Je zou kunnen verwachten dat de 'last mile' overbrugd wordt via fiets, step, te voet, ... (al is niet iedereen binnen de groep hier mee akkoord).
- Bij de eventuele heraanleg van de Grote Broomstraat wordt er best niet gesnoeid in de beschikbare parkeerplaatsen. Er is een grote parkeerdruk in de wijk. Dit zal samen bekeken worden met een eventueel extra aanbod onder de strip.



Thema bouwvolume

- Hoe hoog wordt de strip? *De strip bestaat uit een relatief lage plint (van ca. 6m – vergelijkbaar met de kroonlijst van rijhuizen met 2 bouwlagen), waarop een aantal hogere volumes een plaats krijgen. Hierdoor zal er altijd een stukje park in de schaduw liggen (maar schaduwplekken zijn ook belangrijk), Grote delen blijven ook bezond. De strip wordt ook niet helemaal doorgetrokken, net om op het uiteinde een breed park te krijgen, waar altijd zon is.*
- De meningen verschillen over projecten in de zone Bampslaan-Astridlaan. Sommigen zijn blij met het extra groen en het wegwerken van deze “stadskanker”, anderen vrezen de verkeersgeneratie die deze projecten zullen teweeg brengen.

Thema leefbaarheid

- Wat met de woonkwaliteit van de woningen aan de Kuringersteenweg ? *Door in het binnengebied de ontwikkeling te koppelen aan het realiseren van een buurtpark, kan het RUP hier de kwaliteit lokaal verhogen. Een deel van de woningen kunnen op termijn een andere functie krijgen, aansluitend bij de achterliggende zone. Zowel de Kuringersteenweg als de Singel zijn gewestwegen, waar AWV voor bevoegd is. Daarnaast zal AWV i.s.m. de stad de knoop singel-steenweg en het viaduct over de sporen herbekijken en zal in het kader van dit traject ook onderzocht worden welke maatregelen voor de aanliggende woonzones kunnen getroffen worden.*
- Kan de stad De Lijn aanspreken over het huidige gebruik van de oude stelplaatsen, daar staan de bussen met draaiende motoren (uitlaat richting woningen Grote Breemstraat), wat veel overlast geeft.
- Spijtig dat Runkst uit de boot valt! *Voor Runkst wordt een participatief buurtontwikkelingstraject gestart begin 2022.*

Thema verdichting

- Kan er voorkomen worden dat de woonbuurt tussen de Grote Breemstraat en de Kuringersteenweg verdicht wordt (appartementen) zodat er ruimte voor gezinnen blijft? *Het RUP zal hier geen meergezinswoningen toelaten, uitgezonderd in kleine transformatieprojectjes, die evenwel steeds gekoppeld zijn aan het creëren van een meerwaarde (vb. een publieke doorsteek naar het park).*

Thema groen

- Waarom zou je hier groendaken voorzien? *Omdat groendaken veel voordelen hebben: waterbuffering, isolatie, geluidsdemping, ecologische waarde, ... Daarnaast is het ook voor de nieuwe woningen aantrekkelijker om te “kijken” naar een groendak, dan naar een plat dak, dus ook de woonkwaliteit is een factor.*
- De nieuwe groenzones in de projecten in de Frans Massystraat en de Bampsiaan zijn een verbetering voor buurt.

Thema realisatie / uitvoering

- Er is te weinig creativiteit in het plan. *Het masterplan en RUP bewaken de samenhang en garanderen een basiskwaliteit. Het is ook het beste dat er niet teveel detail in het RUP wordt vastgelegd (want er zijn nog veel onzekerheden). Het is aan de ontwerpers (van gebouwen en publieke ruimtes) om hier kwaliteit en creativiteit aan toe te voegen. De kwaliteitskamer kan ingezet worden om in dialoog met de ontwerpers de kwaliteit van toekomstige projecten verder aan te sturen.*
- Welke projecten binnen het plan zijn al beslist? Is het allemaal lange termijn? Kan het park op de stelplaatsen niet sneller uitgevoerd worden? Kan de stad dit niet kopen? *De stad werkt op 3 sporen : masterplan, RUP en realisatie. Vandaag zit de stad al met ontwikkelaars aan tafel om de uitvoering van deelprojecten voor te bereiden. Ook met De Lijn is er overleg, voor daar beslissingen kunnen genomen worden moet er eerst een zicht zijn op de financiële bilan voor het hele gebied. De stad wil zeker graag snel vooruit kunnen met zones zoals het park.*
- Is het een optie om op korte termijn al “iets” te realiseren voor de buurt? Bijvoorbeeld een deel van de oude stelplaatsen te “huren” en in te richten als speelzone? Er is in de buurt geen speelruimte vandaag, er wonen véél gezinnen voor wie dit een grote plus zou zijn. *Dit kan meegenomen worden in de besprekingen met De Lijn.*

Thema communicatie

- Een heel aantal zaken kunnen niet vertaald worden in het masterplan of RUP. Wat gebeurt daar mee? *De stad verzamelt alle input in een memorandum, dat in het eindrapport wordt opgenomen (zodat ook hier mee aan de slag kan gegaan worden, want naast het masterplan/RUP is er uiteraard nood aan een flankerend beleid). De wijkmanager is ook altijd aanwezig geweest en zij heeft de vraag naar speelruimte al op de agenda van de stuurgroep speelruimtebeleid gezet.*
- Het materiaal dat getoond werd, is soms moeilijk te interpreteren voor leken. 3D's waar je “doorheen kan wandelen” zouden kunnen helpen. Ook aanduiding van straatnamen maken plannen beter leesbaar.
- Hoe wordt er verder gecommuniceerd over de stationsomgeving? *Via de website en de Nieuwe Hasselaar. Daarnaast zal er voor bepaalde deelprojecten mogelijk een vervolg komen met participatiesessies.*