



RUP 220 Stationsomgeving

Toelichtingsnota

Gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan

'220 Stationsomgeving'

Planidentificatienummer RUP_71022_214_00220_00001

Toelichtingsnota

December 2022



BUUR Pos (opdrachthouder)

www.buur.be | Sluisstraat 79 / 03.02 | 3000 Leuven | 016 89 85 50 | werkten aan dit dossier: Niels Schelkens, Els Creemers

Spatie maakt ruimte (onderaannemer)

www.spatiemaaktruimte.be | Elfenvemberlaan 52 | 3010 Leuven | 0486 71 23 10 | projectleider RUP: Muriel Degelin (erkend ruimtelijk planner), muriel@spatiemaaktruimte.be

Stad Hasselt

Departement Ruimte – afd. Stadsontwikkeling – Dienst Ruimtelijke Planning

Publicatiedatum

04/2022

Contact

Nancy Claesen, nancy.claesen@stad.hasselt, 011 / 23 93 14
<https://www.hasselt.be/nl/stationsomgeving>

Postadres

Stad Hasselt – Dienst Ruimtelijke Planning
't Scheep, Limburgplein 1, 3500 Hasselt

Bezoekadres

Stad Hasselt
Limburgplein 1, 3500 Hasselt
011 / 23 90 00
info@hasselt.be

Planidentificatienummer RUP_71022_214_00220_00001

Fase en aanpassingen

- A. startnota RUP, 22 oktober 2020
- B. scopingnota, 3 december 2021
- C. scopingnota 2, 27 januari 2022
- D. voorontwerp, 27 januari 2022
- E. ontwerp-RUP, 26 april 2022
- F. definitief RUP, 20 december 2022

Planteam

Marc Schepers	Stad Hasselt - Schepen bevoegd voor o.m. stedenbouw, ruimtelijke planning en mobiliteit
Toon Geusens	Stad Hasselt – dep. Ruimte –afd. stadsontwikkeling - afdelingshoofd
Lieven Jouck	Stad Hasselt – dep. Ruimte – afd. stadsontwikkeling – projectcoördinator uitvoering
Nancy Claesen	Stad Hasselt - dep. Ruimte – afd. stadsontwikkeling – projectleider dienst Ruimtelijke Planning
Maarten De Schepper	Stad Hasselt – dep. Ruimte – dienst mobiliteit
Muriel Degelin	Spatie maakt ruimte– ruimtelijk planner (onderaannemer)
Laura Vescina	BUUR Pos – stedenbouwkundig ontwerper (opdrachthouder)

TOELICHTINGSNOTA

GEMEENTELIJK RUIMTELIJK UITVOERINGSPLAN 220 STATIONSOMGEVING, PLANID RUP_71022_214_00220_00001

Provincie Limburg

Stad Hasselt

Dit plan werd opgesteld door één of meerdere erkende Ruimtelijk Planners:

Nancy Claesen

Muriel Degelin

Gezien en voorlopig vastgesteld door de gemeenteraad van Hasselt in zitting van 26 april 2022

Het college van burgemeester en schepenen van Hasselt bevestigt dat onderhavig plan ter inzage van het publiek werd neergelegd gedurende het openbaar onderzoek van 3 mei 2022 tot en met 1 juli 2022

Gezien en definitief vastgesteld door de gemeenteraad van Hasselt

in zitting van 20 december 2022

De algemeen directeur

Koen Deconinck

De voorzitter van de gemeenteraad

Guido Fissette

INHOUD

1	INLEIDING	2
1.1	DE OPDRACHT	2
1.2	KERNBEGRIPPEN	3
2	SITUERING	6
2.1	SITUERING VAN HET PLANGEBIED	6
2.2	SITUERING VAN HET VOORONTWERP IN HET PLANPROCES	8
2.3	VERVOLG VAN HET PROCES	8
3	CONTEXT	11
3.1	HISTORISCHE ANALYSE	11
3.2	BESTAANDE FEITELIJKE TOESTAND	14
3.3	RUIMTELIJKE PLANNINGSCONTEXT	15
3.4	JURIDISCHE PLANNINGSCONTEXT	35
4	VISIE	45
4.1	SWOT-ANALYSE	45
4.2	ALGEMENE AMBITIES VOOR DE NIEUWE STATIONSOMGEVING	46
4.3	KRACHTLIJNEN VAN HET MASTERPLAN VOOR DE STATIONSOMGEVING	55
5	PLANOLOGISCHE WIJZIGINGEN	61
5.1	OP TE HEFFEN BEPALINGEN	61
5.2	RUIMTEBALANS	62
5.3	PLANBATEN EN PLANSCHADE	63
6	REIKWIJDTE EN DETAILLERINGSGRAAD	64
6.1	REIKWIJDTE	64
6.2	GEPLANDE INHOUD VAN HET RUP	64
7	GEÏNTEGREERD PLANNINGSPROCES	66
8	BIJLAGE I MER-SCREENING	69
9	BIJLAGE II WATERTOETS	114
10	BIJLAGE III MOBER	121
11	BIJLAGE IV ADVIES TEAM EXTERNE VEILIGHEID	208

1 Inleiding

Voorliggend document is de **toelichtingsnota** bij het RUP voor de Hasseltse stationsomgeving. Het bevat achtergrondinformatie over context, ambities en doelstellingen en bouwt verder op de start- en scopingnota. Het doel is om een correcte interpretatie van de voorschriften mogelijk te maken.

1.1 De opdracht

De Hasseltse stationsomgeving is een strategische locatie, niet alleen binnen Hasselt maar voor een veel ruimere regio. Het station van Hasselt is vandaag al het belangrijkste openbaarvervoersknooppunt van Limburg en zal in de toekomst (met de komst van Spartacus) alleen verder aan belang winnen. De uitstekende multimodale bereikbaarheid -in combinatie met de zeer centrale ligging- maakt deze zone potentieel zeer geschikt voor verdichting en intensifiëring. De omgeving -die vandaag geen duidelijke organisatie en een eerder lage ruimtelijke kwaliteit kent- zal getransformeerd worden tot een hedendaags (openbaar) vervoersknooppunt en nieuw hoogwaardig stadsdeel, met een specifieke invulling. Het actualiseren van het masterplan en de opmaak van het RUP kaderen binnen deze beleidsopatie.

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

In het structuurplan wordt de opwaardering van de stationsomgeving als strategisch project aangeduid in het richtinggevende deel. De ontwikkeling van het station wordt beschreven als een hefboom voor een kwalitatieve stedelijke ontwikkeling van Hasselt. Hier wordt gestreefd naar een kwalitatieve menging van stedelijke voorzieningen met diverse woonvormen. De stationsomgeving is eveneens een locatie voor kantoren geselecteerd, als drager van onderwijsfuncties en locatie voor de uitbouw van stedelijke culturele infrastructuur.

De inmiddels uitgevoerde busbaan van het stationsplein naar de nieuwe stelplaats wordt vooropgesteld net zoals het uitbouwen van het station als vlot bereikbaar intermodaal en multimodaal transferium.

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

Nadat er in het recente verleden meerdere masterplannen werden opgemaakt voor de stationsomgeving, die tot gedeeltelijke realisaties hebben geleid, werd in 2017 -op basis van een advies van de kwaliteitskamer stadsvernieuwing- geoordeeld dat een kritische evaluatie en actualisatie van deze plannen zich aandient.

Op 3 mei 2017 heeft de stad een toelichting gegeven aan de kwaliteitskamer stadsvernieuwing aangaande de stand van zaken van de stadsvernieuwingprojecten in de stationsomgeving. De kwaliteitskamer stelt dat 'de opeenvolgende masterplannen (zie verder) een opmerkelijke toename in schaal, complexiteit en ambitie illustreren, een toename die de realisatie van de oorspronkelijke projectcomponenten bemoeilijkt'.

Binnen het plangebied moet verbinding gezocht worden tussen drie schaalniveaus (stadsdeel, stad en regio) en de twee wijken (Stationsbuurt en Runkst).

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

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

De bij aanvang gekende **doelstellingen** binnen deze opdracht zijn de volgende:

- Het uitwerken van een ruimtelijke visie (vernieuwd en geactualiseerd masterplan) op het plangebied,

welke vlot kan door vertaald worden naar een haalbaar ruimtelijk uitvoeringsplan voor de ruime stationsomgeving. De basis hiervoor is een doorlichting en evaluatie van de bestaande masterplannen van West 8 en van EIS. Van daaruit prioriteiten stellen met onderscheid tussen perspectieven op korte, middellange en lange termijn (combinatie realiteit en kwaliteitszorg): wat schrappen? wat behouden? wat wijzigen?

- De bestaande plannen worden geanalyseerd. De knelpunten worden gedetecteerd en doorvertaald naar nieuwe ambities die de krijtlijnen vormen voor een geactualiseerde visie.
- Het combineren van realisme en kwaliteitszorg: haalbare en tegelijk kwaliteitsvolle ingrepen.
- Het opwaarderen van de verbinding tussen het stationsplein en Runkst met het nieuwe Vredespark en de jeugdherberg. De realisatie van een passerelle die beide stadsdelen verbindt is hierbij primair. Verder wordt de betrokkenheid van beide stadsdelen gestimuleerd.
- De groene esplanade wordt nog maar beperkt gebruikt. De esplanade is nog niet volledig aangelegd en loopt nu enkel nog tot het gerechtsgebouw. Door een doorgangsfunctie tot aan de school/singel krijgt de esplanade sowieso een meer aantrekkelijke functie. De rol van deze esplanade als park dient verder onderzocht.
- Onderzoeken welke ruimtelijke programma's binnen het plangebied kunnen ondergebracht worden: o.a. mogelijke bebouwing voor de site van De lijn, de opbouw van het station met fietsenstalling, verbinding station – centrum (t.h.v. de Groene Boulevard) en de woonkwaliteit van de bestaande woningen in de ruime stationsomgeving.
- Gezien de talrijke projecten binnen het gebied is verder onderzoek naar verbindende en ondersteunende dragers van groot belang. HAST heeft de gronden van Disteel verworven, de mogelijke ontwikkelingen van de site worden verder onderzocht. Voor de terreinen rond Olympia en Office Center, buiten de Singel, wordt eveneens onderzocht hoe meer ruimtelijk en programmatorische samenhang mogelijk is.
- Het opladen van de gehele site met oog op samenhang tussen de verschillende delen van de

site en de omgeving, samen met het intensifiëren van stedelijke beleving is nodig om deze stationsomgeving meer aantrekkelijk te maken.

- De belangrijke stakeholders (zoals NMBS, infrabel, De Lijn, AWV én de bewoners/eigenaars/bezoekers) worden verder actief betrokken (participatietraject) bij het uitwerken van een gedragen ruimtelijke visie.

1.2 Kernbegrippen

1.2.1 Masterplan

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

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

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

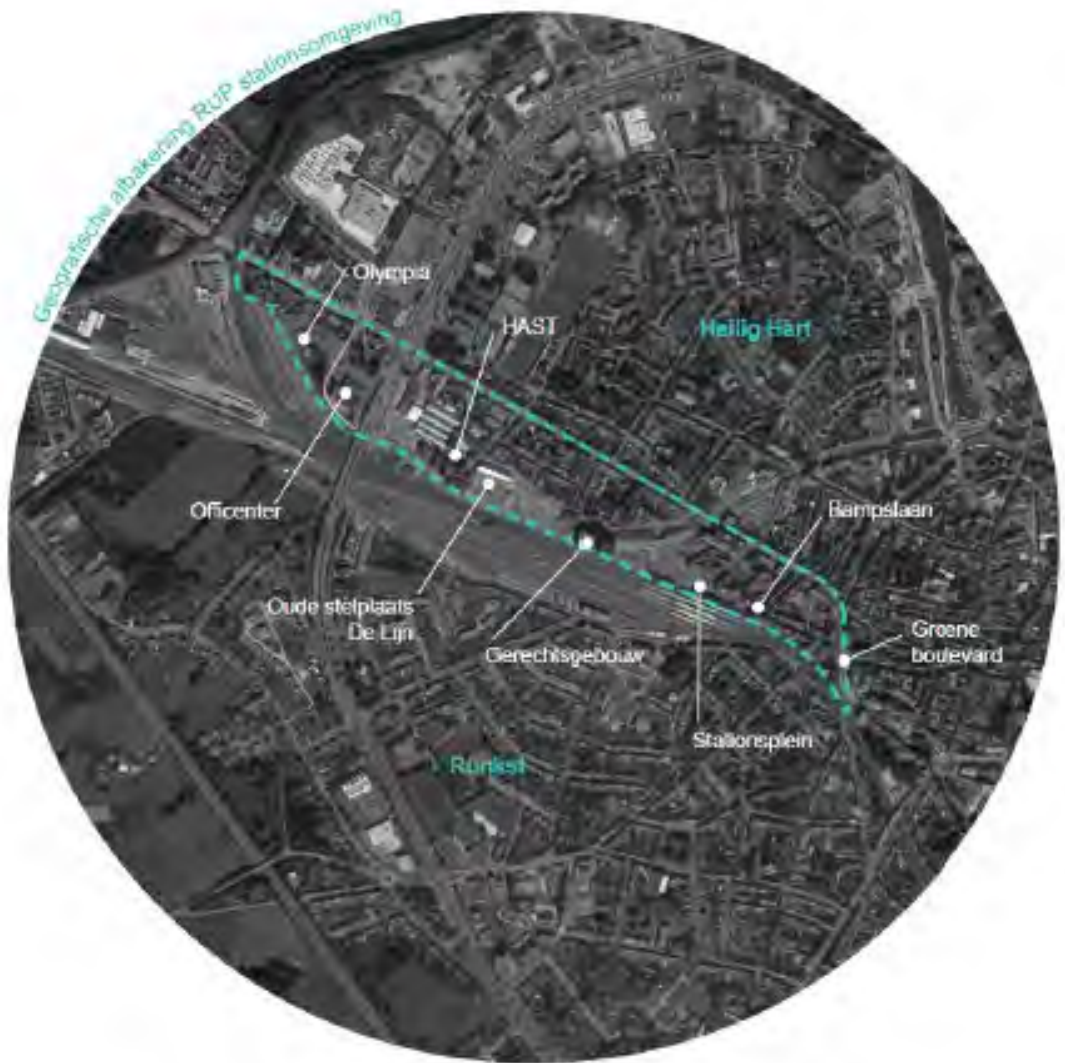
1.2.2 RUP

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

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

1.2.3 Ontwerpend onderzoek / stadsontwerp

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



Situering en afbakening RUP Stationsomgeving Hasselt

2 Situering

2.1 Situering van het plangebied

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

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

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



Woonproject Hastrid

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

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

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

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

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



De Bampslaan



Het VAC en ACV gebouw



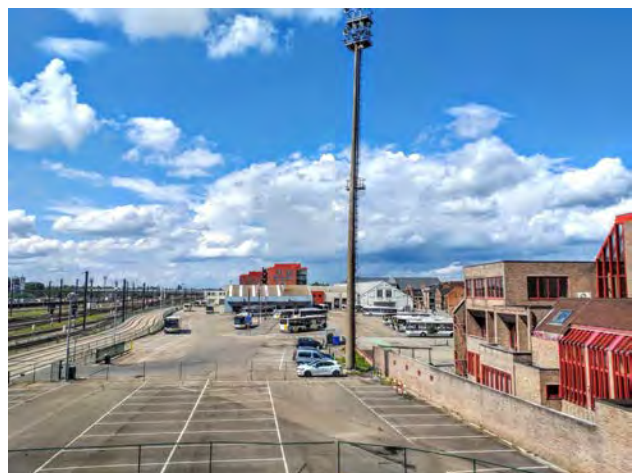
Het Stationsplein



M. Broekplein met busstation



De Parklaan met het Gerechtsgebouw



Oude stelplaats De Lijn



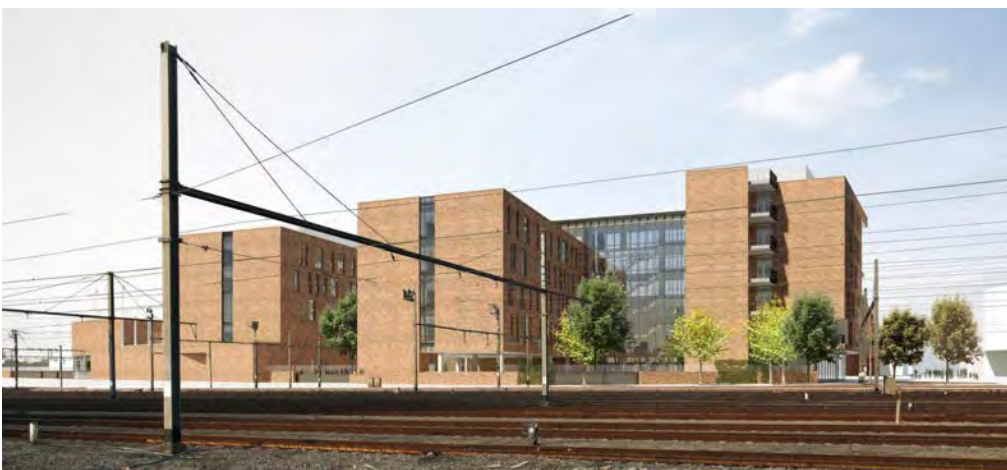
Tunnel onder de Singel



Officenter Hasselt



Oude fabrieksloods (deelgebied buiten de Singel)



Nieuw gebouw campus HAST

2.2 Situering van het voorontwerp in het planproces

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

De Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening bepaalt dat ruimtelijke uitvoeringsplannen worden opgemaakt ter uitvoering van een ruimtelijk structuurplan. Een ruimtelijk uitvoeringsplan legt een lange administratieve weg af om tot een definitief plan te komen. Het RUP Stationsomgeving Hasselt valt binnen de nieuwe procedure voor RUP's, zoals voorzien in het decreet van de Vlaamse overheid van 1 juli 2016 dat in werking is sinds 1 mei 2017.

Het college van burgemeester en schepenen heeft de startnota en de procesnota (22/10/2020) van het RUP goedgekeurd, waarna de decretaal voorziene publieke consultatie- en adviesronde georganiseerd werd (van 06/11/2020 t/m 04/01/2021). Hierna keurde het college een eerste scopingnota goed (09/12/2021). Op basis van de opmerkingen van Team MER werd de scopingnota herwerkt. Een tweede scopingnota werd aan Team MER bezorgd, waarna team MER bevestigde dat er geen plan-MER dient opgemaakt te worden.

Het voorontwerp-RUP werd samen met de tweede scopingnota door het college van burgemeester en schepenen goedgekeurd (27/01/2022). Adviezen werden bij de bevoegde instanties ingewonnen, waarna een plenaire vergadering georganiseerd werd.

Na de plenaire vergadering werd het voorontwerp aangepast op basis van de ingewonnen adviezen en werd het ontwerp-RUP voorlopig vastgesteld door de gemeenteraad (26/04/2022), waarna een openbaar onderzoek volgde, van 3 mei tot 1 juli 2022 met een infomoment op 30 mei 2022). Tijdens het openbaar onderzoek werden 16 adviezen en bezwaren ingediend. De gemeentelijke commissie ruimtelijke ordening (GECORO) bundelde alle opmerkingen en bezwaren en bracht hierover een advies uit aan de gemeenteraad. Op basis hiervan werden in het RUP een aantal wijzigingen doorgevoerd.

Het RUP wordt ter definitieve vaststelling aan de gemeenteraad voorgelegd in december 2022.

Daarna wordt het RUP verzonden naar de hogere overheden en -tenzij deze tot schorsing overgaan- volgt hierop de publicatie in het Belgisch Staatsblad. 14 dagen na publicatie treedt het RUP in werking.

Vanaf de goedkeuring geldt het ruimtelijk uitvoeringsplan in de praktijk en moet met de voorschriften rekening worden gehouden bij een omgevingsvergunningaanvraag.

Parallel aan de decretale procedure blijft de stad ook overleggen met de grote stakeholders. Het extra participatietraject dat de stad (bijkomend aan de decretale participatie – zie procesnota) organiseerde is inmiddels afgerond.



Stationsgebouw (rond 1860)



Stationsplein (rond 1860)



Tunnelwerken (1914)



Passerelle over de sporen

3 Context

3.1 Historische analyse

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

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

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

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

verbinden met het stadscentrum. In 1914 werd een ondergrondse perronverbinding aangelegd alsook een passerelle over de sporen van Hasselt naar Sint-Truiden, Tongeren en Luik. In 1960 werd de passerelle afgebroken en vervangen door een tunnel. (De naam Passerelstraat verwijst naar deze structuur.)

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

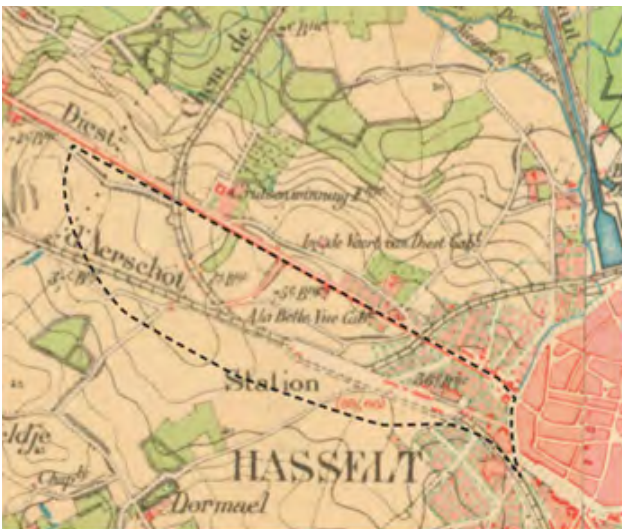
Op de topografische kaart uit 1939 zien we een sterke uitbreiding van de kern, ten koste van de open ruimte ten westen van de kern. Op de kaart uit 1989 is de Singel (R71) rond Hasselt grotendeels aanwezig. Er zijn nu ook grote uitbreidingen ten zuiden van het station waar te nemen.



Ferrariskaart 1771-1778. (Geopunt)



Atlas der buurtwegen 1841. (Geopunt)



Topografische kaart 1873. (Cartesius)



Topografische kaart 1904. (Cartesius)



Topografische kaart 1969. (Cartesius)



Topografische kaart 1989. (Cartesius)



Vandermaelen 1846-1854. (Geopunt)



Topografische kaart 1939. (Cartesius)



Topografische kaart 2018. © 2018 NGI Topomapviewer

3.2 Bestaande feitelijke toestand

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

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

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

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

Andere recent gerealiseerde projecten in de stationsomgeving zijn:

- De Parklaan: deels gerealiseerd tussen het stationsplein en gerechtsgebouw. Deze groene esplanade stopt ter hoogte van de terreinen van De Lijn en Infrabel.
- De woonontwikkeling Runkst Cederpark (circa 400 woningen) is bijna gerealiseerd. Momenteel is het nieuw stadspark aangelegd. Eveneens zijn een

jeugdhostel en 45-tal appartementen gebouwd.

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

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

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

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

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

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

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

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

Er lopen geen waterlopen in het studiegebied.

3.3 Ruimtelijke planningscontext

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

3.3.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

De laatste herziening door de Vlaamse regering dateert van 17 december 2010.

Hasselt-Genk als regionaal stedelijk gebied

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

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

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

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

vormen van stedelijke mobiliteit en door locatiebeleid

- Het verminderen van het ongeordend uitzwermen van functies.

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

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

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

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

3.3.2 Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Limburg

(De laatste herziening dateert van 20 september 2012)

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

Hoofdruimte Netwerk Midden-Limburg

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

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

Het RSPL schuift hiertoe beleidsthema's als interne en externe bereikbaarheid, stedelijk aanbod en stadsvernieuwing naar voor. Zo zet de provincie bijvoorbeeld sterk in op betere openbaar vervoersverbindingen tussen Hasselt en Genk en stelt ze dat de hoofdstations van beide steden verder worden uitgebouwd naar een voorzieningenniveau gelijkaardig aan andere hoofdstations in Vlaanderen.

Fysisch systeem en natuurlijke structuur

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

Nederzettingsstructuur

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

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

Ruimtelijk economische structuur

De Singel (R71), het Albertkanaal en de E313 zijn de dragers van een groot deel van de economische structuur. De kleinhandel concentraties type II in Hasselt bevinden zich rond de Kuringersteenweg.

Recreatie en toerisme

Limburg is een toeristische provincie bij uitstek. Toerisme wordt erkend als economische hefboom voor

Limburg. Ook in de toekomst moet Limburg een toeristisch-recreatieve rol op een kwalitatieve wijze blijven invullen.

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

Bereikbaarheid en ontsluiting

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

- Het uitbouwen van sterke openbare vervoersassen gericht op Hasselt langs de oude steenwegen (Kuringersteenweg, Genkersteenweg, Maastrichtersteenweg, Luikersteenweg, Sint-Truidersteeweg).
- Het bundelen van hoogdynamische activiteiten nabij de stationsomgeving Hasselt en het plaatselijk verdichten van het tussenliggend gebied.
- Het hoofdstation in Hasselt dient dezelfde ontsluitingskwaliteiten te verkrijgen als de andere gelijkaardige stations in Vlaanderen.
- Het stedelijk gebied Hasselt - Genk wordt tangentieel ontsloten via twee belangrijke oost-west verbindingen. De E313 (A13) verbindt Antwerpen, Lummen en Luik. De E314 (A2) verbindt Leuven (E40 - A3), Lummen en Aken.

3.3.3 Beleidsplan Ruimte Limburg

De provincie is inmiddels gestart met de opmaak van een Provinciaal Beleidsplan Ruimte, ter vervanging van haar structuurplan. In het kader van het BR Limburg werd eind 2016 een oriënteringsnota gepubliceerd, zijn een aantal thematische studies uitgevoerd en werden verschillende vormen van inspraak en bevraging georganiseerd. Vandaag is er een voorontwerp van beleidsplan, met een strategische visie met 3 beleidskaders. In de eerste helft van 2022 zal dit worden voorgelegd aan de provincieraad, in het najaar van 2022 is een openbaar onderzoek gepland.

In het voorontwerp worden 7 strategische

doelstellingen geformuleerd:

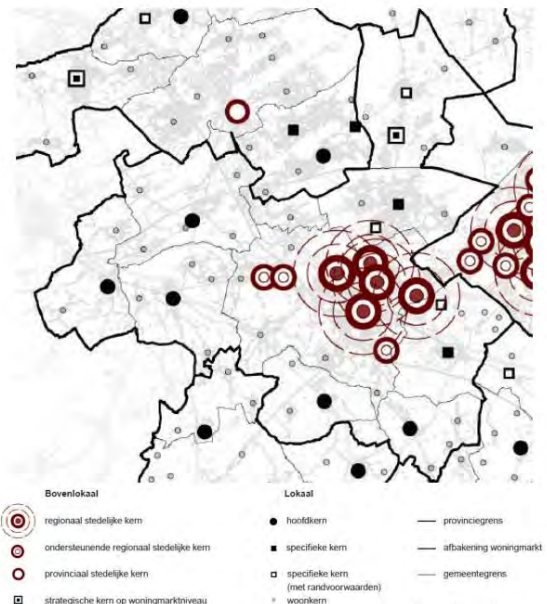
- Steden en dorpen gericht versterken
- Competitief en duurzaam ondernemen faciliteren op de juiste plaatsen
- Het open ruimtesysteem versterken
- De ruimtelijke regionale eigenheid valoriseren
- Duurzame energie integreren in het ruimtelijk beleid
- Ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteit op elkaar afstemmen
- Meer ruimte geven aan de fietser

Volgende beleidskaders werken een aantal van deze doelstellingen verder uit:

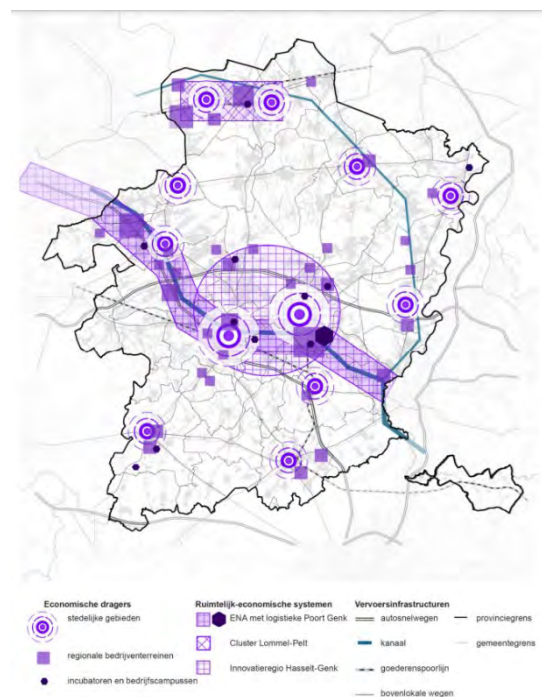
- Beleidskader Wonen in stads- en dorpskernen
- Beleidskader Economische Ruimte
- Beleidskader Open Ruimteschakels

De kernen binnen het regionaalstedelijk gebied Hasselt-Genk worden als regionaalstedelijke kernen beschouwd. Binnen het regionaalstedelijk gebied wordt een stedelijk gebiedbeleid gevoerd dat gericht is op het creëren van een aanbod aan bijkomende ruimte voor kwalitatief wonen, werken en andere stedelijke voorzieningen, in relatie tot een goed functionerend openbaar vervoersnetwerk en rekening houdend met de aanwezige open ruimte.

Hasselt-Genk en omgeving vormt economisch-functioneel een geheel, als regionaalstedelijk gebied met twee complementaire stedelijke kernen, centraal in de provincie. Daarbinnen en daarrond is een netwerk ontstaan van innovatiepolen en -campussen, die van dit gebied een ruimere innovatieregio maken, met de Corda Campus, Campus Diepenbeek, Thorpark en Energyville, C-mine, Greenville Houthalen, De “innovatieregio Hasselt-Genk” vormt binnen de provinciale ruimtelijke economische structuur één van de grote dragers. De provinciale economische dragers en vooral de ruimtelijk-economische systemen zijn belangrijke aanknopingspunten voor de zoektocht naar ‘de juiste plaats’ om toekomstige bedrijvigheid in te planten. Ze komen in beeld als strategische locaties om een gepast ruimte-aanbod te creëren en economische groei te faciliteren door in te zetten op een strategische verdichting of een strategische uitbreiding.



Kernentyping



Economische dragers

3.3.4 Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Hasselt

(In werking getreden op 26 november 2009)

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

Deelruimte verstedelijkt gebied Hasselt

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

- Het zich **profilieren als 'stad'** binnen het regionaal stedelijk gebied Hasselt-Genk maar ook als **hoofdstad van de provincie**. Hasselt ontwikkelt zich als een dynamische stad die ingaat op de hedendaagse behoeften en die dit vertaalt naar kwalitatieve ruimtelijke ontwikkelingen. Als **ruimtelijke dragers** voor deze ontwikkelingen worden **ontsluitingsinfrastructuren** zoals delen van de Singel, Kuringersteenweg, station en lightrail genoemd.
- De **woonkwaliteit** staat ook in deze deelruimte voorop. (Nieuwe) ontwikkelingen worden aangelegd met aandacht voor de woonkwaliteit. Bij de ontwikkeling van (in- en uitbreidings)gebieden wordt de gewenste/haalbare woondichtheid ruimtelijk afgewogen.
- Economische activiteiten onder de vorm van **bedrijvigheid** worden gestimuleerd. Er worden nieuwe locaties gezocht waarbij de aard van activiteiten aangepast wordt aan de plekken.
- De handelsactiviteiten in deze deelruimte worden gestimuleerd door een **gericht locatiebeleid** te voeren voor activiteiten van verschillende aard. Handel situeert zich op verschillende locaties en zal complementair aan elkaar ontwikkeld worden.
- Het toeristisch aspect van het centrum wordt verder uitgewerkt, door o.a. kwalitatieve inrichting van het stadscentrum,
- **Bereikbaarheid en ontsluiting** zijn essentieel voor het functioneren van een stad. Er wordt een eenduidig beleid gevoerd naar hiërarchie van wegen, verkeerscirculatie, parkeren, openbaar vervoer, ...
- De **Singel vormt de toegangspoort tot de kernstad**

en wordt als geheel versterkt om als baken te functioneren. De Singel neemt de vroegere taak van de Kleine Ring over (nu Groene Boulevard). De Singel ligt in het centrum van het stedelijke weefsel. Naast de verkeersfunctie biedt de Singel ruimte voor verdichting van stedelijke functies en vooral functies met behoefte aan zichtlocatie.

- **Herkenbaarheid/ identiteit – kwaliteit:** Dragere voor het verbeteren van de herkenbaarheid en identiteit van Hasselt zijn beeldbepalende elementen, publieke ruimten (pleinen, voetgangersdoorsteeken, paden, ...), groenelementen (Demer, ...), Hier zal dan ook bijzondere aandacht aan besteed worden.
- **Relatie van de stad met de omliggende open ruimte.** Gebruik makend van veelal bestaande doorsteekmogelijkheden wordt de stad via een padenstructuur verbonden met de omliggende open ruimte. Dit draagt bij tot het verhogen van de woonkwaliteit.

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

Landschappelijke structuur

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

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

herkenbaar ten oosten en ten westen van het stadscentrum.

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

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

Nederzettingenstructuur

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

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

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

De stad Hasselt is en blijft een aangename woonstad: de kwantitatieve stedelijke groei die vooropgesteld wordt, mag de woonkwaliteit niet hypothekeren. De stedelijke groei wordt verder opgevangen door zowel

in- als uitbreiding van het woongebied. De plaats binnen het regionaal stedelijk gebied Hasselt-Genk en het tegengaan van de versnippering van het buitengebied staan hierbij voorop.

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

Economische structuur

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

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

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

Kantoren komen op het grondgebied van de stad op diverse locaties voor, en vaak in verwevenheid met andere functies zoals wonen, handel, ... De stationsomgeving is aangeduid als zone voor

kantoorconcentraties (met in bijzonderheid het Vlaams Huis, de Lijn en ACV, justitiehuis).

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

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

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

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

Onderwijsstructuur

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

Openruimte structuur

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

De stad benadert het open ruimtebeleid op haar

grondgebied vanuit de stedelijke functie. De open ruimte van Hasselt is een nevelruimte waar natuur, landbouw, bos, wonen en recreatie elkaar moeten vinden. Vandaar dat ook gesproken wordt van stedelijke landbouwgebieden, welke door de ligging nabij de stad niet uitsluitend beschouwd worden vanuit een economische benadering. Het zijn landschappelijk waardevolle gebieden die ook een natuur-, toeristische en recreatieve functie moeten kunnen vervullen.

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

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

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

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

Recreatieve structuur

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

3.3.5 Ruimtelijk ontwikkelingsperspectief MHAL

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

Er is speciale aandacht uitgegaan naar de ontwikkeling van bufferzones rond de verstedelijkte gebieden en de aanduiding van belangrijke ecologische verbindingen van grote natuurgebieden en landschappen in de nabije omgeving. Binnen het centrum van Hasselt zijn er slechts een beperkt aantal (kwalitatieve) groene publieke ruimtes. Mogelijk kan de herontwikkeling van de stationsomgeving bijdragen aan een kwaliteitsverbetering en waarborging van bufferzones binnen het stedelijk weefsel van Hasselt.

Ontwikkelingsperspectief MHAL (1993)



3.3.6 Spartacusplan

Het Spartacusplan is een plan opgesteld door De Lijn in 2004 om het openbaar vervoer in Belgisch-Limburg te bevorderen. Het houdt de aanleg van nieuwe tram(bus)- en snelbuslijnen in, met een hierop afgestemd busnetwerk.

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

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

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

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

De provinciehoofdstad Hasselt ligt op het kruispunt van spoor- en buslijnen en wordt de hoofdknoop van het netwerk. Dit betekent dat treinen en bussen mekaar hier rond hetzelfde tijdstip zullen ontmoeten, zodat reizigers zonder lange wachttijden kunnen overstappen

naar alle richtingen. De Lijn voorziet nieuw, hoogwaardig openbaar vervoer op de volgende relaties:

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

Dit hoogwaardig openbaar vervoer moet zorgen voor snellere reistijden en een betere regelmaat op de zwaardere vervoersassen. Daarnaast biedt het ook een ruim comfort en een hoge capaciteit met veel zitplaatsen.

Op dit moment wordt samen met De Lijn en De Werkvennootschap nog bestudeerd hoe de concrete inpassing van de nieuwe lijnen in de stationsomgeving kan gebeuren.



Snelle OV-verbindingen van Spartacus

3.3.7 Mobiliteitsplan vervoerskern Hasselt-Genk

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Kansen en problemen stationsomgeving

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

- Het wordt geselecteerd als een **regionaal pendelstation** (dit is een transferium tussen InterCity treinverkeer en bestemmingsverkeer binnen Limburg: reizigers stappen er over van IC-trein naar de auto of een regionale OV-lijn);
- Het wordt geselecteerd als **primair schakelpunt** (dit is een overstappunt tussen een snelle en hoogwaardige OV-verbinding, de auto en lokale ontsluitende netwerken voor voetgangers, fietsers, andere OV-verbindingen);
- Het **optimaliseren van de toegang tot de parking** wordt (samen met de heraanleg van de Singel R71-N2) in het plan aangehaald als belangrijke actie op korte termijn.

3.3.8 Mobiliteitsplan Hasselt

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

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

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

Binnen het mobiliteitsplan is er een lokaal functioneel **fietsroutenetwerk** opgenomen welke aansluit op het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk. Aanduiding gebeurt op basis van samenhang, directheid, afstemming met openbaar vervoer en afstemming met wegencategorisering. Speciale aandacht gaat uit naar verkeersveiligheid, sociale veiligheid en aantrekkelijkheid van de route.

Binnen het mobiliteitsplan wordt de **Kuringersteenweg** aangeduid als **onderdeel van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk**. De **Spoorwegstraat** ten

zuiden van de sporen wordt aangeduid als lokaal functioneel fietsroutenetwerk en valt binnen de groene as van het lokale recreatieve fietsroutenetwerk.

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

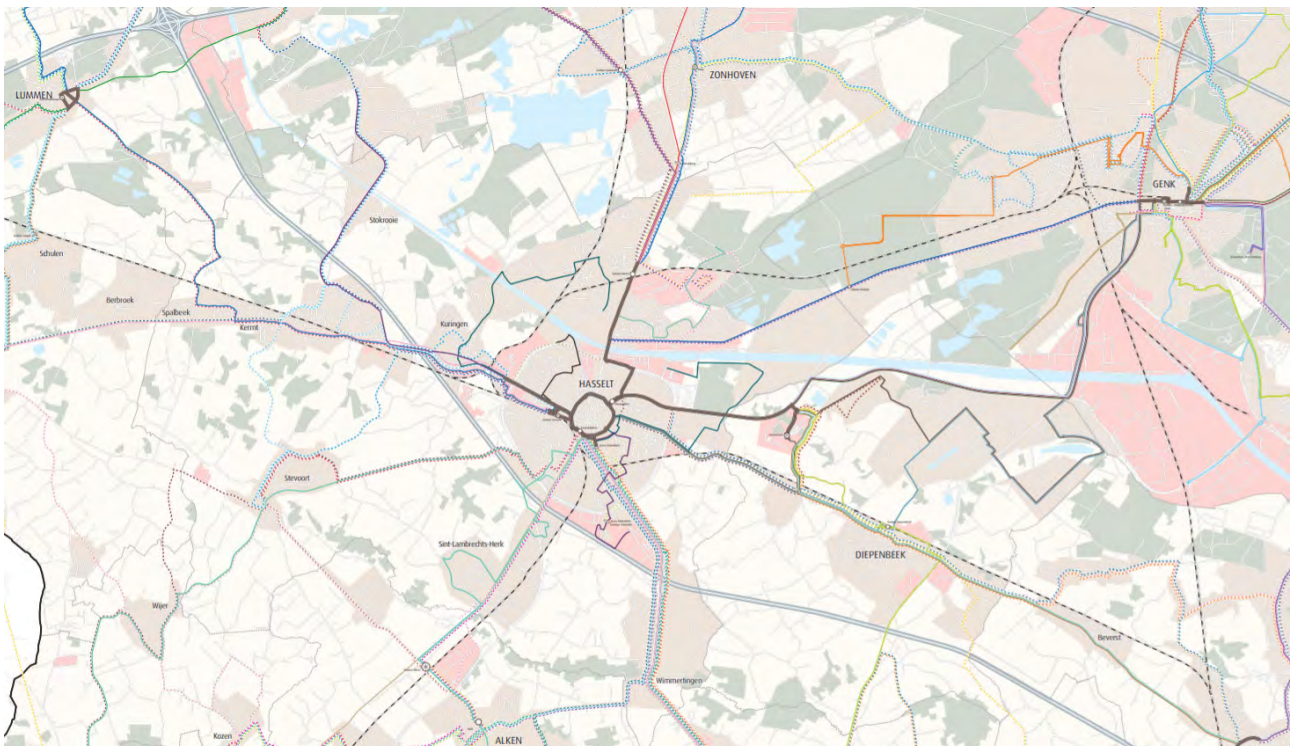
Het station van Hasselt is het belangrijkste **knooppunt van openbaar vervoer**. Trein -en buslijnen moeten hier verknoopt worden (weldra aangevuld door de Spartacuslijnen).

3.3.9 Vervoerregio Limburg

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



Fietsroutenetwerk Mobiliteitsplan Hasselt

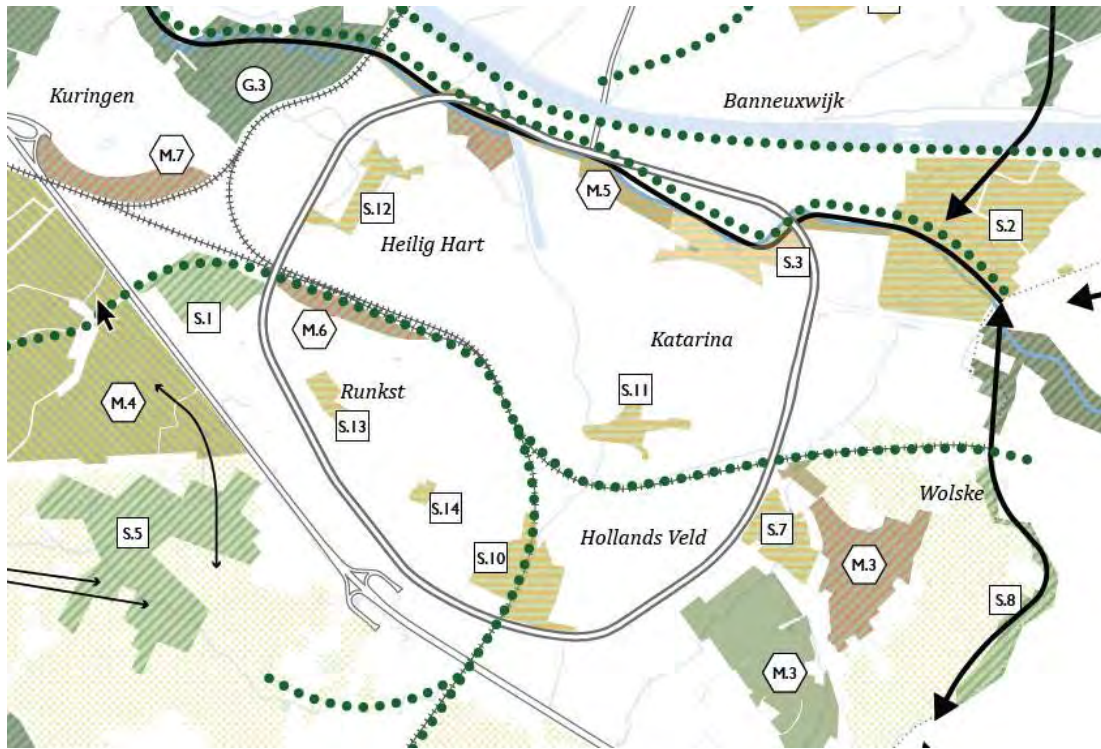


Lijnen netkaart met legende (uitsnede omgeving Hasselt)

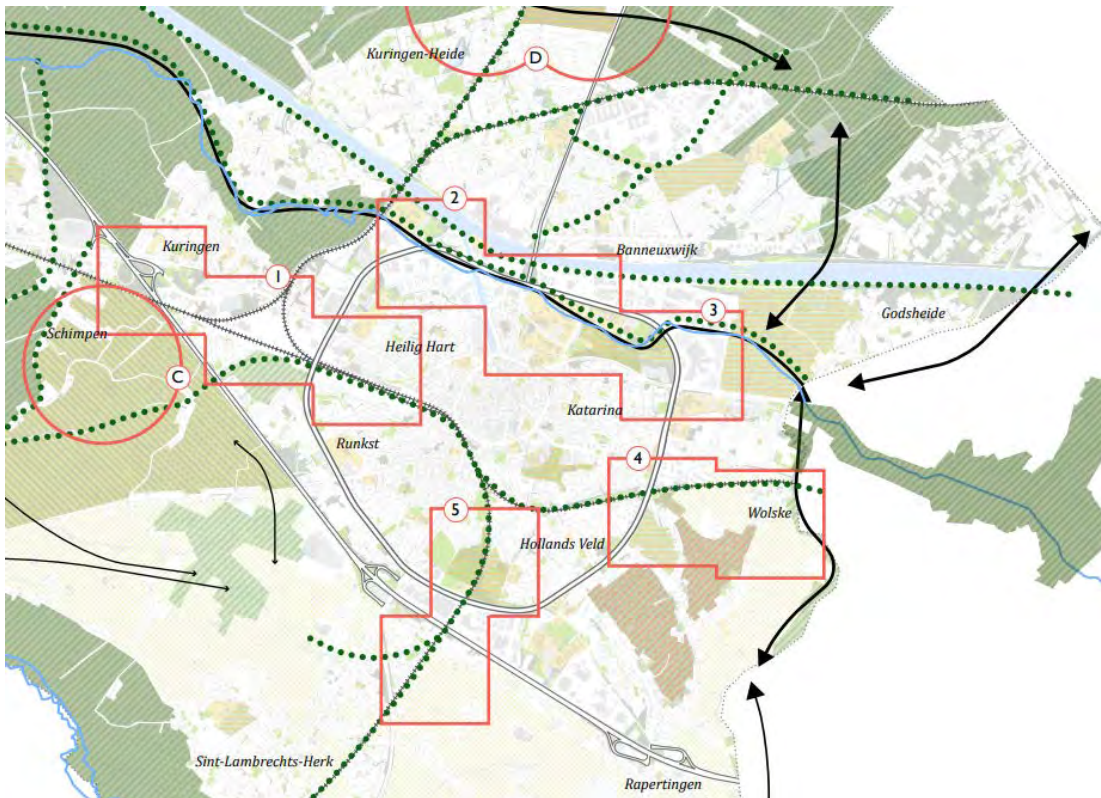
3.3.10 Groenplan

De stad Hasselt heeft een groenplan opgemaakt en goedgekeurd op 30/4/2020. In dit plan wordt een toekomstvisie en strategie beschreven om de groene ruimtes op grondgebied van Hasselt kwalitatief te versterken. Het groenplan fungeert als richtinggevend document voor het beleid op vlak van gewenste kwantiteit en kwaliteit van het groen. Het vormt de koppeling tussen enerzijds het stedelijke groenbeleid en anderzijds het ruimtelijk beleid van de stad Hasselt. Het is een lange termijnplan dat aangeeft welke groenstructuren de stad Hasselt herbergt, wat de waarde, de samenhang en de functie van deze structuren is en hoe ze moeten gehandhaafd en/versterkt worden. Het groenplan omvat eveneens een actieplan dat op verschillende niveaus weergeeft welke acties de stad moet ondernemen om de gewenste kwantiteit en kwaliteit van het groen te bereiken. Het groenplan analyseert de bestaande groenstructuur en doet aanbevelingen om deze te versterken. Hiertoe wordt een hoofdgroenstructuur uitgewerkt, en worden een aantal principes gehanteerd: het verbinden van de hoofdgroenstructuur met stads- en wijkgroen, het detecteren van knelpunten en potenties op vlak van stads-en wijkgroen en het benoemen van strategische projecten voor de blauwgroene structuur. De spoorbundel zijde Runkst wordt in het groenplan aangeduid als missing link M6 Rangeerstation. Deze missing link ligt in een zgn. "rode overdrukzone": deze is van toepassing op gebieden die onder verstedelijkingsdruk staan. Aan deze gebieden wordt een minimumeis inzake behoud van groen, corridors,... opgelegd zodat deze -zelfs bij bebouwen- een rol kunnen blijven opnemen in het groenblauwe netwerk van Hasselt. Het spooreplacement wordt als groene link én long geselecteerd. Het spooreplacement, vandaag vooral een uitgesproken verharde oppervlakte met weinig ruimtelijke of ecologische kwaliteit, heeft de potentie om een volwaardige groene lob te worden langsheen de bebouwde omgeving van de Kuringersteenweg die tot diep in het hart van de stad perforereert. Naar het voorbeeld van de Duitse stad Leipzig kan het emplacement het historische centrum verbinden met de Herkenrodebossen.

Deze link is belangrijk zowel om klimatologische, ecologische als recreatieve redenen. Tussen het centrum en de Herkenrodebossen kan de groene link gradueel in breedte toenemen. In het groenplan wordt vooropgesteld dat elke stadswijk moet beschikken over een kwalitatief wijkpark. Dat geldt ook voor de Heilig Hartwijk, die vandaag geen echt wijkgroen heeft. Het groenplan doet ook aanbevelingen om nieuwe bomen te voorzien op het publiek domein. In de stationsomgeving zijn er heel wat straten waar extra bomen op het publiek domein tot de mogelijkheden behoren. Het spooreplacement wordt ook als strategische zone aangeduid. Hiervoor worden in de actietabel concrete voorstellen gedaan rond groenmaatregelen die het strategisch belang van deze zone in de hoofdgroenstructuur van Hasselt mee ondersteunen. Zo moet bij herontwikkeling minstens 50% van de spoorbundel een groene bestemming krijgen. De houtkanten en hagen in het gebied moeten versterkt worden om de corridorfunctie te ondersteunen. Het opgaand groen aan de zijde van Runkst dient bewaard te worden als link met het wijkgroen.



Groenplan (2020) Missing links : M6 = sporeplacement



Groenplan (2020) Strategische projecten 1 = sporeplacement

3.3.11 *Complex project Noord-zuidverbinding Limburg*

Op 16 maart 2018 beslist de Vlaamse overheid om de Noord-Zuidverbinding uit te voeren onder het decreet 'Complexe projecten' en een integraal onderzoekstraject te starten dat moet leiden naar een duurzame oplossing. **Een duurzame oplossing voor fileleed en verkeersonveiligheid** De Noord-Zuidverbinding slaat op de weg tussen Hasselt en het noorden van Limburg, die verder loopt tot in Eindhoven. Ter hoogte van die gemeente Houthalen-Helchteren verloopt het verkeer via een gewone gewestweg, pal door de dorpskernen. De gewestweg krijgt alle verkeersstromen, vracht- en autoverkeer, fietsers, openbaar vervoer, lokaal- en euroregionaal verkeer, niet verwerkt. En een beperkt aantal rijstroken en regelmatige onderbrekingen zorgen voor veel fileleed, potentiële conflicten en ongevallen. Een situatie waarvoor het Complex Project Noord-Zuid Limburg een oplossing zoekt. **Openbaar vervoer en fietsverbindingen** Het project wil ook een verschuiving realiseren van het autogebruik naar het gebruik van andere vervoersmiddelen (de 'modal shift'). Daarom wordt actief ingezet op de uitbouw van (snelle) fietsverbindingen en een openbaarvervoersverbinding tussen Hasselt en het noorden van de provincie, de zogenaamde Lijn 3 van het Spartacusplan. Voor de mobiliteitstransitie van de hele regio is het belangrijk dat de oplossing voor de wegverbinding N74 en de oplossing voor Spartacus Lijn 3 goed op elkaar aansluiten. Daarom maakt deze openbaarvervoersverbinding deel uit van het project Noord-Zuid Limburg. **Meer dan mobiliteit alleen** Maar de lange geschiedenis van het project heeft aangetoond dat de Noord-Zuid over meer gaat dan duurzame mobiliteit alleen. Zo moet in de zone van Houthalen-Helchteren, behalve voor de weg- en openbaar vervoersverbinding, ook een oplossing gevonden worden voor de leefbaarheid en andere ruimtelijke vraagstukken.

Daarom wordt binnen het complexe project Noord-Zuid Limburg bewust gewerkt aan een ruimer gebiedsprogramma:

- De unieke natuurgebieden zoveel mogelijk in stand houden en waar mogelijk zelfs versterken en beter met elkaar verbinden.

- De economie versterken met aandacht voor de leefbaarheid.
- De kernen van Houthalen en Helchteren versterken met nieuwe woonontwikkelingen.

Eén missie en negen ambities

In dialoog met de verschillende belanghebbenden werden in het voorjaar van 2019 één missie en negen ambities opgesteld. Deze dienen als kompas en toetsingskader doorheen heel het project.

Missie: Noord-Zuid Limburg bouwt mee aan een sterke en aantrekkelijke regio met meer kwaliteiten voor wonen, werken, ondernemen, natuur en recreatie. Noord-Zuid Limburg zet daarbij in op duurzame mobiliteit én duurzame ruimte.

Ambitie 1: Noord-Zuid Limburg ondersteunt de economische activiteiten in de ruimere regio als verzamelende vrachtas voor wegtransport op regionaal niveau en verbinding naar het internationale wegennet. Tegelijk zet Noord-Zuid Limburg in op een shift naar duurzaam combitransport via het spoor, kanaal en de weg (duurzame mobiliteit).

Ambitie 2: Noord-Zuid Limburg zet in op het optimaliseren en verder uitbouwen van een snel en betrouwbaar noord-zuid regionaal openbaar vervoerssysteem en maximaliseert zo de kansen voor een duurzame modal shift voor personenvervoer. Tegelijk verzekert Noord-Zuid Limburg een veilige en vlotte verkeersas voor de wagen als verbinding naar het hoofdwegennet (duurzame mobiliteit).

Ambitie 3: Noord-Zuid Limburg zet in op een hoogwaardig (voor)-stedelijk fiets- en openbaar vervoernetwerk dat enerzijds het stedelijke systeem Hasselt-Genk versterkt en anderzijds het drukke zuidelijke segment van de N715 tussen Helchteren en Hasselt ontlast (duurzame mobiliteit).

Ambitie 4: Noord-Zuid Limburg is een belangrijke hefboom voor een betere leefomgeving en zet daarom in op kernversterking, het verhogen van het ruimtelijke rendement en het verduurzamen van lokale verplaatsingen (kernversterking: wonen, werken en verblijven).

Ambitie 5: Vanuit een duidelijke profilering versterkt Noord-Zuid Limburg de toekomstmogelijkheden voor de bedrijventerreinen en organiseert daarbij een betere

ontsluiting en ruimtelijke inbedding (kernversterking: wonen, werken en verblijven).

Ambitie 6: Noord-Zuid Limburg vraagt een wervend ruimtelijk project voor de Grote Baan dat inzet op een sterke identiteit, op de leesbaarheid van landschap en kernen en op een betere oversteekbaarheid van de Grote Baan zelf (kernversterking: wonen, werken en verblijven).

Ambitie 7: Noord-Zuid Limburg zoekt afstemming met de unieke eenheden natuur door ze in stand te houden en waar mogelijk te versterken en beter met elkaar te verbinden. Als structurerende groenblauwe schakels vormen beekvalleien hierbij belangrijke ruimtelijke dragers (landschap: natuur, water, recreatie en landbouw).

Ambitie 8: Met het versterken van de grote regionale landschappen, het Kolenspoor en de hoogdynamische domeinenschakel (van Molenheide over Kelchterhoef en Hengelhoef tot Bokrijk) draagt Noord-Zuid Limburg bij aan de verdere uitbouw van een meer leesbare, performante en duurzame recreatieve structuur voor de regio (landschap: natuur, water, recreatie en landbouw).

Ambitie 9: Noord-Zuid Limburg zoekt afstemming met de aanwezige land- en bosbouw en gaat op zoek naar kansen voor het versterken en verbreden van de landbouwstructuur (landschap: natuur, water, recreatie en landbouw).

Voorkeursalternatief biedt antwoord op deze doelstellingen

Met deze missie en ambities in het achterhoofd werkte het projectteam samen met de belanghebbenden aan verschillende alternatieven. Na een grondig onderzoek en intensieve dialoog is nu een voorkeursalternatief naar voren geschoven: een doortochtracé van de N74 met tunnels onder de Grote Baan in Houthalen-Helchteren in combinatie met een snelle, elektrische trambus van Noord-Limburg tot Hasselt. Het gekozen alternatief maakt die ambities het meest waar en biedt daarvoor de meeste kansen en garanties.

Het voorkeursalternatief zorgt in de eerste plaats voor een vlotte en veilige verbinding voor het doorgaande noord-zuidverkeer. Je zal met andere woorden zonder één onderbreking van Noord-Limburg naar de snelweg E314 en omgekeerd kunnen rijden. Ook de positieve

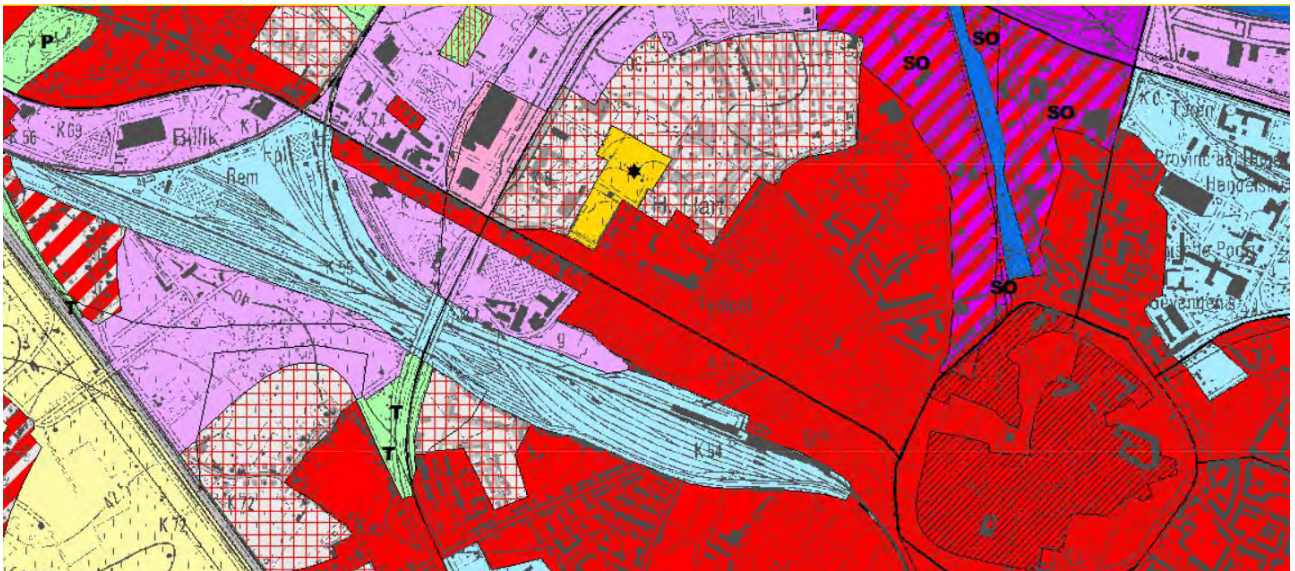
impact op de economische activiteiten in de hele regio zal groot zijn, zeker met de realisatie van de grenscorridor N69 naar Eindhoven. Lokaal ontstaan bovengronds verkeersluwe dorpskernen van Houthalen en Helchteren, met enorme kansen voor de actieve weggebruikers (fietsers, wandelaars, etc.). De Grote Baan zal geen onveilige barrière meer zijn. Dat geldt ook voor de fauna en flora: de unieke troeven van de natuur in het gebied zullen beschermd en verbeterd worden via ecopassages ter hoogte van de Mangelbeekvallei en Molenheide. En door het feit dat de dorpskernen van zowel Houthalen als Helchteren verkeersluw gemaakt worden, zullen de luchtkwaliteit en de leefbaarheid er aanzienlijk verbeteren.



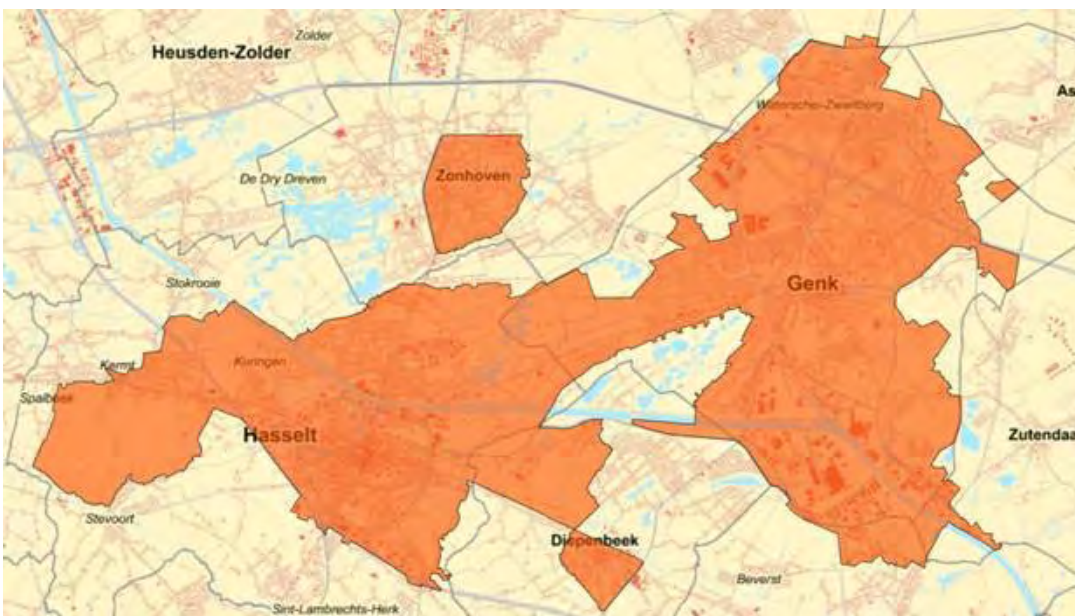
Hoogwaardig openbaar vervoer van Noord-Limburg tot Hasselt



Voorkeustracé met tunnels in Houthalen en Helchteren



Gewestplan Hasselt - Genk 1979. (Geopunt)



Afbakening regionaalstedelijk gebied Hasselt-Genk

3.4 Juridische Planningscontext

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

De site omvat een mix van verschillende bestemmingszones, waaronder:

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

Het BPA 24 Ter/quarto heeft voor een beperkt deel van het plangebied gezorgd voor een functiewijziging naar een gevarieerder programma, zoals in de volgende paragraaf besproken.

3.4.2 Gewestelijk RUP Afbakening Regionaalstedelijk gebied Hasselt- Genk

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

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

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

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

Bestemmingsplannen

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

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

Deelzone 1 – Woonbuurt Het Roefsels Bosch

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

Deelzone 2 – Stedelijk Natuurpark Tommelen

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

en de sporen is wederom erg belangrijk. Binnen deze deelzone zijn geen woningen gesitueerd.

Deelzone 3 – Woonbuurt Tommelen

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

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

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



BPA 22 quarto - deelzone 1: Woonbuurt Het Roefsels Bosch



BPA 22 quarto - deelzone 2: Stedelijk Natuurpark Tommelen



BPA 22 quarto - deelzone 3: Woonbuurt Tommelen



BPA 22 quinto

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

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

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

Hieronder worden enkel de nog geldende bestemmingen besproken:

- De blauwe zone voor stations voorzieningen en andere functies kan onder meer ook voor kantoren, hotel of woningen gebruikt worden. De zone sluit aan op het Stationsplein en deels op de hoger gelegen esplanade waarop ook de nieuwe voetgangersbrug over de sporen aansluit. Eveneens kan ter hoogte van de voetgangerstunnel het maaiveld worden verlaagd (verdiept plein) teneinde de overgang naar de tunnel meer geleidelijk te maken.
 - De paarse zone voor diensten, kantoren of wonen is momenteel grotendeels bebouwd. Tussen de zone voor gebouwencomplex en deze zone wordt een zone voor voetweg voorzien.
 - De lichtblauwe zone voor Vlaams huis bestendigt het bestaand gebouw van de Vlaamse overheid.
 - De zalmroze zone voor wonen en gemengde activiteiten wordt hoofdzakelijk voor woningen bestemd. Kleinschalige functies zijn ook mogelijk indien ze niet hinderlijk zijn voor de omgeving. Voor de gevels naar de Grote Breemstraat wenst men een meer stedelijke levendigheid en kwaliteit (geen achterkanten) te creëren.
 - De zone voor bus- en spoorinfrastructuur is een bouwvrije zone voor busparking, bus- en spoorverkeer, weginfrastructuur en pleininrichting. Enkel tijdelijke constructies zijn toegelaten.
- Het BPA 24 QUARTO is iets kleiner dan BPA 24 TER en vervangt enkele bestemmingen:
 - De oranje zone de Strip moet bijdragen aan een levendig stadsdeel, aansluitende bij het stationsplein en de esplanade. Een flexibele ontwikkeling binnen deze zone is mogelijk, zolang het maar een samenhangend stedenbouwkundig geheel wordt. Deze zone is gelegen op het dak van een bestaande parkeergarage en deels over een tweerichtingsbusbaan. De Strip is bestemd voor een mix van kantoren, wonen, hotels diensten en/of openbare voorzieningen.
 - Deelzone A – zone voor pandsgewijze bebouwing - heeft een bouwhoogte van minimaal vier bouwlagen en maximaal zes bouwlagen.
 - Deelzone B – zone voor stadsicoon – hier kan een markant gebouw met sculpturale vormgeving (huidig gerechtsgebouw) gerealiseerd worden.
 - De licht oranje zone voor Gebouwencomplex heeft een hele specifieke bestemming. Deze zone biedt ruimte aan een gemengde functie van kantoren en/of wonen (flexibele ontwikkeling), met publieksgerichte voorzieningen die uitgeven op het Stationsplein (paars-grijs) en de Esplanade (groen). Deze zone moet verplicht deels uitgewerkt worden als stadsicoon, een markant gebouw of gebouwencomplex.

Er zijn drie zones voor parkeervoorzieningen:

- Zone 1 is gelegen onder zone voor gebouwencomplex en de parking moet hier volledig onder het maaiveld worden voorzien.
- Zone 2 bevindt zich ter hoogte van de strip en de esplanade; het nieuwe maaiveld vormt de basis voor de aanleg van een nieuw openbaar domein.
- Zone 3, aansluitend op het Stationsplein, zorgt voor een functionele overgang tussen het stedelijk plein en de parkeergarage. In het geheel van parkings kunnen maximaal 1.115 pp worden voorzien, waarvan minimaal 715 publieke parkeerplaatsen.
- De groene zone voor esplanade wordt als hoogstaand openbaar domein met groen inrichting en bomen bestemd. Deze vormt ook de aansluiting naar de nieuwe voetbrug over de sporen.

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



BPA 24ter dd. 21 oktober 2004



BPA 24 Quarto dd. 29 augustus 2007

Masterplannen

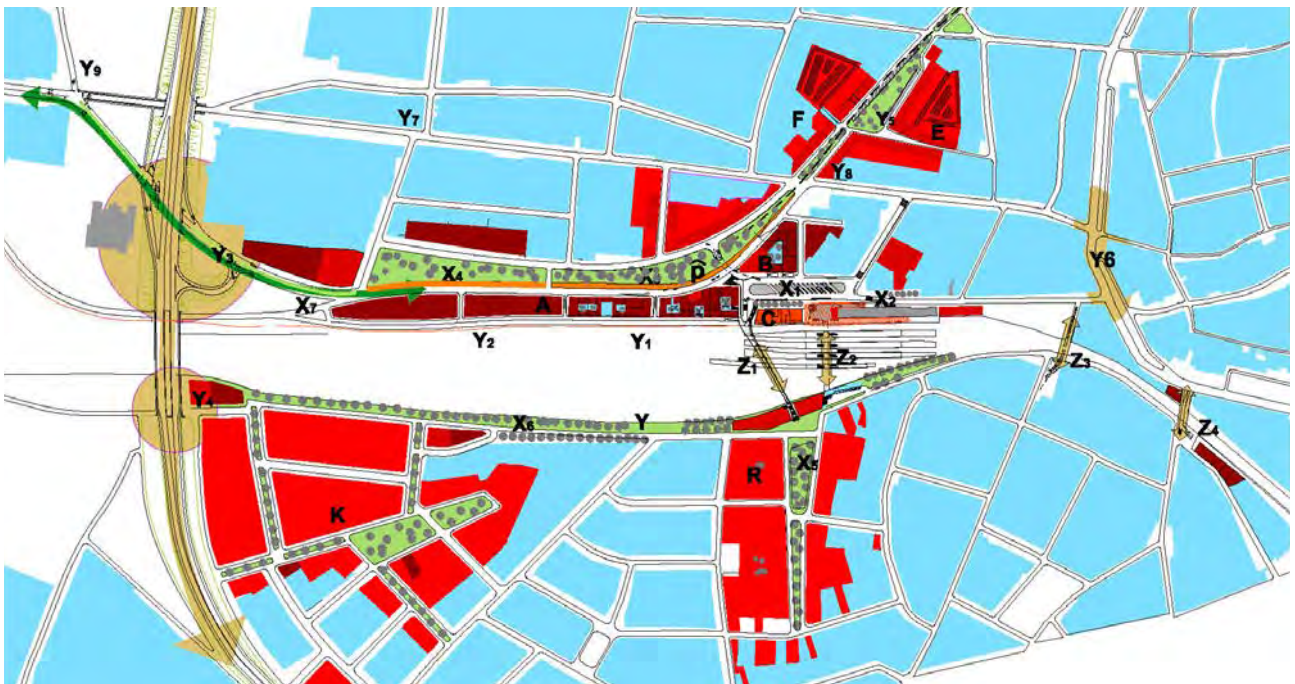
Sinds 2001 werden er drie opeenvolgende masterplannen ontwikkeld. Het ontwerp onderzoek en de opmaak van het RUP zal deze bestaande masterplannen kritisch onderzoeken en actualiseren.

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

3.4.6 Masterplan West 8 (2001)

In 2001 won West 8 de wedstrijd voor de opmaak van een masterplan voor de stationsomgeving hetgeen in 2002 resulteerde in het plan weergegeven op de volgende pagina.

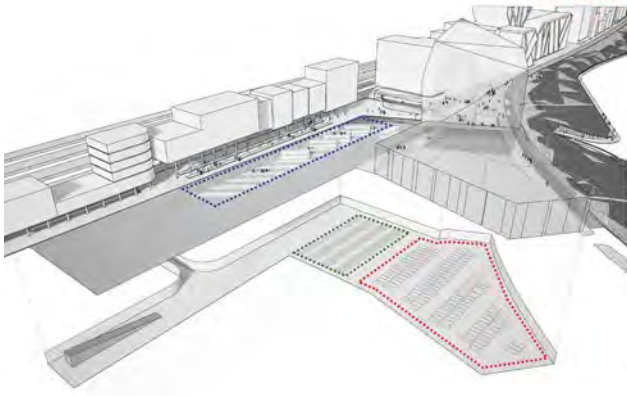
Het plan voorziet in de groene esplanade die de link vormt met de ontwikkelingen aan de kanaalkom, een nieuwe bebouwingsstrip langsheen de sporen en verschillende ontwikkelingen aan de zijde Runkst, onderling verbonden door nieuwe groenzones. Het stationsplein krijgt 4 gevels en behoudt grosso modo zijn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



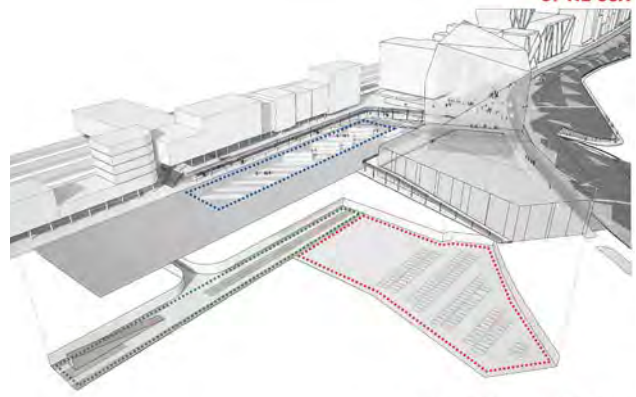
Masterplan West 8 (2001)



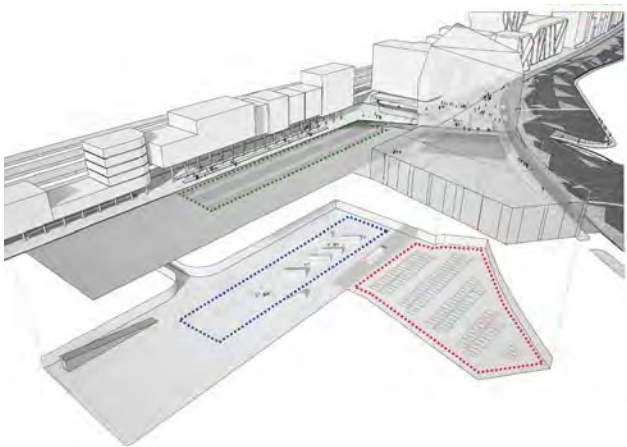
Masterplan West 8 (2001) - niveau esplanade



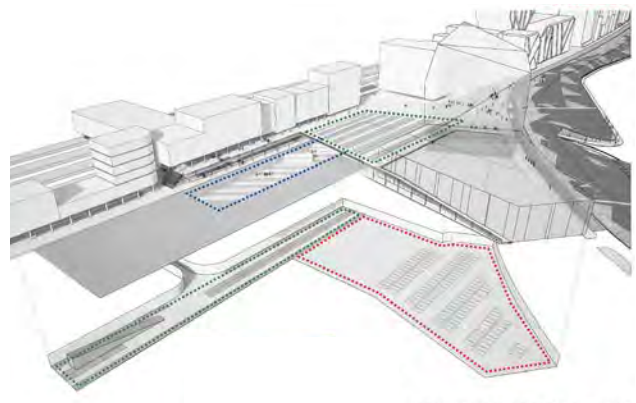
Masterplan stationsomgeving West 8 (2010) - Scenario 1



Masterplan stationsomgeving West 8 (2010) - Scenario 3a

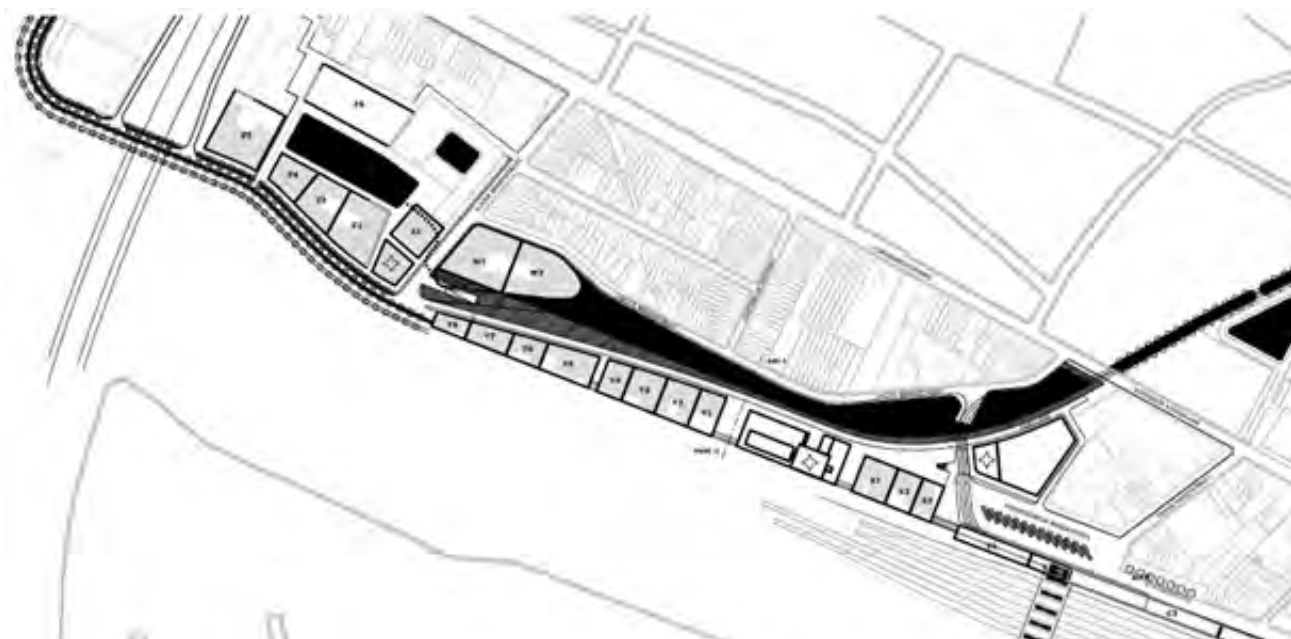


Masterplan stationsomgeving West 8 (2010) - Scenario 2



Masterplan stationsomgeving West 8 (2010) - Scenario 3b

42



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

3.4.7 Masterplan West 8 (2010)

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

Volgende **aandachtspunten** kwamen aan bod:

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

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

Het **stationsplein**, met het openwerken van het stationsgebouw gekoppeld aan projectgebied C, de Koperen Dame en de integratie van een fietsenstalling.

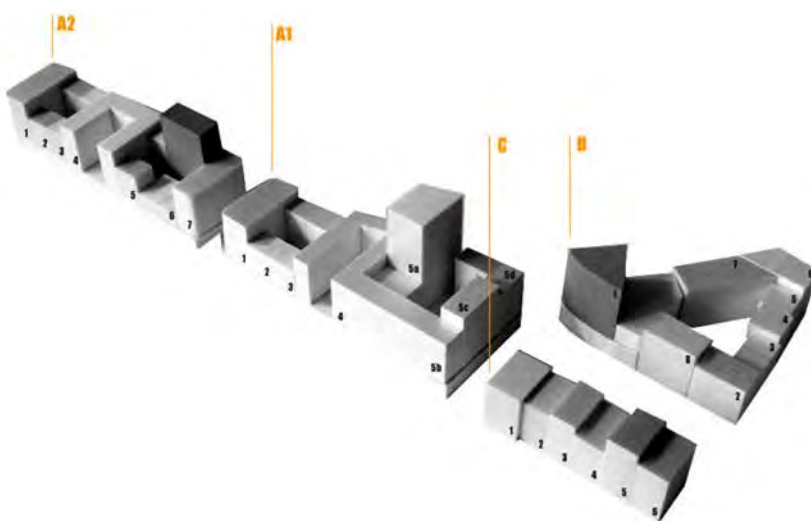
De **Parklaan**, met een kopgebouw aan het stationsplein, de verdere ontwikkeling westwaarts (zone Y), het kopgebouw van de esplanade (zone W) en de ontwikkeling van het bouwblok rond de scholencampus (zone Z).

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

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

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

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



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

3.4.8 Masterplan Eurostation (2013)

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

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

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

In het EIS-masterplan worden 3 elementen besproken:

1. Ontsluiting

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

2. Sleutel

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

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

De publieke ruimte verbindt alle vervoersmodi met de stationshal op een centrale plaats. De ontwikkelingen in de omgeving zullen de publieke ruimte opladen. De

Lijnwinkel wordt in het stationsgebouw geïntegreerd. Het tram- en busstation op het gelijkvloerse niveau wordt verder uitgewerkt met een wachtruimte. De passerelle loopt dwars over de perrons op niveau 1. Fietsenstalling wordt gekoppeld aan een onderdoorgang op niveau -1. Pendelparking wordt eveneens aan de overzijde in een parkeergebouw van drie bouwlagen voorzien.

Ontwikkeling

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

3.4.9 Stedenbouwkundige verordeningen

De stad Hasselt kent een aantal stedenbouwkundige verordeningen.

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

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



Masterplan Eurostation - de drie belangrijke assen (2013)



Masterplan Eurostation - volumetriestudie (2013)

3.4.10 Bestaande niet-vervallen verkavelingen

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

3.4.11 Bestaande rooilijnplannen

Binnen de contouren van het RUP zijn volgende rooilijnplannen van karcht :

- de rooilijnenplannen van 28.04.1903, KB_25.04.1907, 14.02.1991 en GR_22.10.1991 (De Schiervellaan);
- de rooilijnenplannen van 15.01.1872 en 05.03.1875 (Bampslaan);
- de rooilijnplannen van 27.11.1902, GR_26.06.1909 en KB_09.04.1903 (Bremestraat);
- de rooilijnplannen van 14.02.1991 en GR_22.10.1991 (Brendelstraat);
- het rooilijnplan 1907 (Kon. Astridlaan);
- de rooilijnenplannen 19520612 en 19760114 (Parklaan-Spoorwegstraat, nu Heerstraat).



Bestaand niet-vervallen verkavelingsplan - stationsomgeving

4 Visie

4.1 SWOT-analyse

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

4.1.1 Sterktes

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

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

Aan de spoorzijde en op de oude stelplaatsen van de Lijn is er nog veel onderbenutte of niet-gebruikte ruimte: hier is **ruimte voor nieuwe ontwikkelingen**. Bovendien liggen deze sites op enige afstand van woonzones, waardoor hier ook functies die zich minder goed laten inpassen in woonweefsel een plaats kunnen krijgen. Er is een groot **draagvlak voor de vernieuwing** van deze omgeving: de stationsbuurt wordt door veel Hasselaars als enigszins onveilig, chaotisch en

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

4.1.2 Zwaktes

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

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

De **straten en pleinen** in de stationsomgeving zijn quasi volledig **als verkeersruimte ingericht** en kreunen onder de belasting door bus- en autoverkeer van en naar station. De publieke ruimte heeft een bijzonder **lage verblijfskwaliteit**. De voorzieningen voor fiets- en voetgangers zijn erg beperkt. Zo is de fietsenstalling veel te klein en zijn er geen aangename wachtplekken voor busgebruikers. Ook de veiligheid voor zwakke weggebruikers laat te wensen over. **Fiets- en voetpaden zijn erg smal of onbestaand**. Op het stationsplein is niet duidelijk hoe je je als zachte weggebruiker verondersteld wordt te verplaatsen. Ook de **oversteekpunten** aan de groene boulevard **zijn erg chaotisch**. De **tunnels** onder de sporen worden niet als aangenaam en veilig ervaren door gebruikers. De “Parklaan” loopt dood, het **hoogteverschil** dat door de inplanting van de parking werd gecreëerd is moeilijk te overbruggen.

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

4.1.3 Kansen

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

De **versterking** van de **zachte verbindingen** zijn **gemakkelijk realiseerbaar**. De **opwaardering van de verbinding** tussen noord en zuid kan worden gerealiseerd met de vernieuwing/verdere opbouw van de directe omgeving van het station. Ook de aanpak van het **publiek domein** laat toe om op korte termijn grote kwaliteitswinsten te boeken. Er zijn **voldoende plaatsen waar groen kan worden geïntegreerd** of versterkt. Er zijn binnen Hasselt verschillende initiatieven en organisaties die een plaats kunnen krijgen in de stationsomgeving en hier een **toegevoegde waarde** kunnen betekenen.

4.1.4 Bedreigingen

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

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

Een aantal typische en beeldbepalende panden hebben geen beschermd statuut (bv. hotel Schoofs) en dreigen gesloopt te worden. In het verleden heeft vooral de **complexe organisatie** (over verschillende niveaus) en de hiermee samenhangende moeilijkheden om zones apart te ontwikkelen geleid tot het niet realiseren van belangrijke projectonderdelen. Het zal zaak zijn om zoveel mogelijk terug te keren naar een één niveau en een makkelijk faseerbare ontwikkeling.

4.2 Algemene ambities voor de nieuwe stationsomgeving

Op basis van de opties uit verschillende beleidsdocumenten, de evaluatie van de eerder opgemaakte masterplannen en overleg met het bestuur, administratie, stakeholders en de werkgroep worden een aantal belangrijke ambities naar voren geschoven die maatgevend zullen zijn bij de verdere uitwerking van het RUP. We lijsten hieronder eerst kort de belangrijkste lessen uit de oudere masterplannen op, om daarna de nieuwe ambities te bespreken. De uitkomst van de tot nog toe gevoerde bilaterale gesprekken en het eerste participatiemoment met de werkgroep zijn opgenomen in de ambities – voor zover ze op dit moment relevant zijn voor de startnota. Heel concrete opmerkingen of opmerkingen over de uitvoering horen niet thuis in de startnota, maar zullen –naar mate het masterplan en RUP verder uitgewerkt worden – terug opgenomen worden. Voor het volledige verslag van de eerste participatieworkshop verwijzen we naar de website van de stad. In de procesnota is een overzicht opgenomen van de geconsulteerde actoren en stakeholders.

4.2.1 Lessen uit de (oudere) masterplannen

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

- Masterplan 1 en 2 organiseren de stationsomgeving vanuit de structuur van de publieke ruimte (esplanade, promenade op de Bampslaan, groene ruimtes in Runkst, link naar kanaalkom). Op deze wijze wordt de publieke ruimte het bindende element in een heel diverse omgeving en krijgen nieuwe gebouwen een “adres”. Dit blijft vandaag (in een ruimtelijk zeer gefragmenteerde omgeving) een waardevol uitgangspunt.
- Masterplan 1 en 2 introduceren de esplanade als een “groen park boven op een parkeergarage”. We kunnen bezwaarlijk volhouden dat het groen langsheen de Parklaan als een volwaardige groene

ontmoetingsruimte functioneert. Het is een talud, waar bomen maar moeizaam op groeien en dat te steil is om intensief gebruikt te worden. De esplanade vormt eerder een barrière dan een verbindende ruimte.

- Masterplan 1 en 2 voorzien een (kantoren)strip van nieuwe bebouwing langsheen de sporen, waarvan zuid- en noordgevel even belangrijk zijn. De strip wordt aangevuld met “eyecatchers” als het Gerechtsgebouw en de “Koperen Dame”. Het bundelen van bebouwing in een strip langs de sporen blijft een waardevol ordenend principe. De zeer goed bereikbare stationsomgeving is de plaats om personenintensieve functies te concentreren. De strip vormt een buffer tussen de spoorweg en de woonwijk en laat toe om een ruime parkzone uit te sparen. Of er naast het reeds gerealiseerde Gerechtsgebouw (dat visueel sterk aanwezig is), het VAC en de verder vrij heterogene context nog extra “eyecatchers” en/of zeer hoge gebouwen nodig zijn, stellen we in vraag. Samenhang en wat meer eenheid brengen lijkt in deze omgeving een meer gepaste houding. Het is daarbij van belang de schaal van Hasselt te bewaren en niet te verglijden in megalomanie. Daarnaast lijkt een gemengde invulling (en dus niet alleen kantoren) wenselijker: dit komt de levendigheid ten goede en maakt van de stationsomgeving een plek die een veel ruimer publiek kan aanspreken en met een eigen betekenis en identiteit in de stad.
- Masterplan 1 en 2 geven terug vorm aan het stationsplein, door met nieuwe bouwvolumes pleinwanden te vormen. Dit opzet blijft uiteraard zeer waardevol: het plein heeft vandaag een zeer lage belevingswaarde, het is een ongedefinieerde asfaltvlakte en geen aangename eerste kennismaking met de stad.
- Masterplan 1 en 2 voorzien in een ruime stationshal en een bredere stoep aan de uitgang van het station. Ook deze ambities nemen we mee. Maar we leggen de lat wel hoger: een “brede stoep” volstaat niet, we mikken op een echte pleinruimte die bezoekers verwelkomt in Hasselt.
- In masterplan 2 wordt een “opgetilde” stationshal voorzien, nodig om gelijkvloers de Spartacuslijnen plaats te geven. Het stationsplein wordt

gereduceerd tot een ruimte voor busverkeer. Het opsplitsen van de publieke ruimte in 2 niveaus is niet wenselijk: het maakt logische verbindingen en makkelijke looplijnen moeilijk en onttrekt “leven” aan het primaire openbare domein. Deze keuzes nemen we niet verder mee.

- Masterplan 1 en 2 stellen verschillende mogelijkheden voor omtrent de organisatie van fietsverkeer en fietsenstallingen. De voorstellen zijn zeer complex (vb. ondergronds busstation) en duur en maken een gefaseerde uitvoering onmogelijk. Hier bouwen we niet op verder, we gaan (zoveel mogelijk) voor een logische en veilige organisatie van alle stromen op één niveau.
- Masterplan 3 introduceert “de sleutel” als verbindend en structurerend element. De Bampslaan wordt een hellende promenade, het stationsplein wordt verhoogd, Dit vergt heel wat gepuzzel met niveaus en een complexe opdeling in verschillende “maaivelden”. Hoewel we uiteraard het station graag als verbindend element en knooppunt zien, stappen we af van het creëren van nieuwe kunstmatige niveaus. We keren zoveel mogelijk terug naar het “echte” maaiveld.
- Masterplan 3 voorziet een nieuwe passerelle die toegang geeft tot de perrons maar ook de 2 stadsdelen aan weerszijden van de sporen verbindt. Een goede verbinding tussen Runkst en de Heilig Hart-wijk blijft een waardevol idee.
- Masterplan 3 voorziet een extra pendelparking aan de zijde Runkst. Dit idee wordt niet weerhouden. Een verkeersgenererende pendelparking hoort niet thuis in een woonwijk. Bovendien kan een pendelparking beter op een wat grotere afstand van het station gerealiseerd worden, buiten het “congestiegevoelige” gebied.
- In masterplan 3 wordt de “koperen dame” een geïsoleerde toren die boven het busstation uitprijkt. Het stationsplein blijft hierdoor een onbevattelijke en wat schaallose ruimte. De toren heeft een grote impact op de publieke ruimte en aanpalende gebouwen. We zoeken naar nieuwe bebouwing die bijdraagt aan coherentie en het leesbaar maken van de publieke ruimte, eerder dan naar opvallende en op zichzelf staande gebouwen.

4.2.2 Een duurzame en klimaatrobuuste stationsomgeving

De stad Hasselt streeft naar een drastische vermindering van de CO₂-uitstoot en wil maatregelen nemen om de gevolgen van de klimaatverandering op haar grondgebied te temperen. In haar klimaatactieplan engageert de stad Hasselt zich om minstens 40% minder CO₂ uit te stoten op haar grondgebied tegen 2030. Hiermee wil stad Hasselt haar bijdrage aan de klimaatverandering sterk verminderen en de uitstoot van broeikasgassen drastisch terugdringen. De stad Hasselt wil dit doen door energie te besparen, het aandeel hernieuwbare energie aanzienlijk te verhogen en het verbeteren van de energie-efficiëntie. De stad Hasselt wil evolueren naar een duurzame en klimaatneutrale gemeente die veerkrachtig en weerbaar is. Maatregelen worden genomen om de gevolgen van de klimaatverandering te temperen (klimaatadaptatie). Deze stedelijke ambities wil de stad uiteraard vertaald zien in belangrijke stadsontwikkelingsprojecten zoals deze voor de stationsomgeving. Dat betekent dat bij de herontwikkeling van de stationsomgeving klimaatmitigatie en -adaptatie steeds belangrijke topics zijn.

In de plannen voor de stationsomgeving vormt het verdichten en bundelen van personenintensieve bovenlokale functies aan een knooppunt van openbaar vervoer een eerste belangrijke uitgangspunt i.v.m. duurzaamheid. Het optimaliseren van de stationsomgeving als multimodale knoop waar verschillende vormen van duurzame mobiliteit met elkaar verknopen is een tweede belangrijk uitgangspunt m.b.t. dit thema. In het plan wordt niet alleen een compact en efficiënt busstation voorzien, ook de koppeling met het treinstation en Spartacus wordt gemaakt. Daarnaast (zie ook verder) zal hier een hoppin point ingericht worden en is er veel aandacht voor het creëren van veilige en aangename routes voor zacht verkeer, gaande van het zoeken naar een optimale inrichting van de sterk geclaimde Bampslaan, over het realiseren van nieuwe verbindingen tussen het stationsplein en de esplanade, tot een nieuwe brug naar Runkst. Ook de expliciete koppeling tussen verdichting en kwaliteitsverhoging in het RUP is belangrijk vanuit duurzaamheidsoogpunt: waar meer

mensen gaan wonen, werken of samenkomen, is er meer nood aan groen, publieke verblijfsruimte, ondersteunende functies, veilige wandel- en fietspaden ... In het masterplan en RUP wordt veel aandacht besteed aan ontharding. Op vlak van groen zal het RUP een groot (echt groen) park toevoegen aan de sterk versteende stationsomgeving en een aantal groene binnengebieden beschermen. In het masterplan wordt onderzocht hoe ook een “groen” stationsplein kan gerealiseerd worden. Naast het verhogen van de belevingswaarde en woonkwaliteit zorgt dit extra groen ook voor extra waterbuffering en verkoeling in de zomer. In het park zullen er mogelijkheden zijn om vb. via wadi's water te infiltreren. Daarnaast kan het RUP ook bepalingen opnemen over energie-efficiëntie, het gebruik van duurzame materialen, ...

4.2.3 Een leefbare en gezonde stationsomgeving met een hoge woon- en leefkwaliteit

De stationsomgeving is een buurt waar gewoond en gewerkt wordt, waar kinderen naar school gaan, met horeca en handelszaken. De stationsomgeving is echter niet zomaar een buurt: dankzij de aanwezigheid van het station, heeft ze een **duidelijk onderscheiden karakter** en een **specifieke roeping** binnen de stad en de regio. Het is een **multimodaal zeer goed bereikbare plaats** binnen Limburg (zeker na het uitrollen van het Spartacusplan), waar personenintensieve functies geclusterd kunnen worden. Potentieel wordt het een buurt met een **mix van activiteiten**, die niet alleen voor bezoekers interessant zijn, maar ook een meerwaarde betekenen voor de buurtbewoners. De ontwikkelingen in de stationsomgeving kunnen we dus aanwenden om de **kwaliteit van deze omgeving als woon- en leefplek te verhogen**. We kunnen **verdichting en intensifiëring van het ruimtegebruik** inzetten om buurtgerichte functies een plaats te geven, om extra groen, een buurtpark en **betere verbindingen voor zacht verkeer** te voorzien en de **publieke ruimte** anders te organiseren en beter in te richten. We moeten uiteraard voorkomen dat de verdichting van de stationsomgeving negatieve effecten heeft op de aanwezige woonfunctie: daarom is het belangrijk om **bijkomend autoverkeer te weren** en om te zoeken naar een **goede schaal en inpassing van nieuwe projecten**.

De bouwblokken tussen het stationsplein, de Bampslaan en de K. Astridlaan kunnen verdicht worden, maar deze dient wel oordeelkundig en gedoseerd te gebeuren. Dit betekent:

- met respect voor het aanwezige erfgoed en waardevolle gebouwen
- met respect voor de bestaande woningen
- gecombineerd met het creëren van **duidelijke kwaliteitsverbeteringen** binnen het bouwblok en meerwaardes voor omwonenden (groen, gemeenschapsvoorzieningen, bewonersparkeren)

Het afwerken van de randen van onvolledige bouwblokken primeert hierbij op het verdichten in het binnengebied. Het ontharden en vergroenen van binnengebieden is essentieel om de woon- en

leefkwaliteit te verhogen.

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

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

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

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

HAST geeft aan dat er nood is aan een (overdekte) “hangplek” voor haar leerlingen. HAST wil graag participeren in projecten waarbij de leerlingen vb. “popup-gewijs” diensten aanbieden aan de buurt. De leerlingen maken gebruik van de sportinfrastructuur van Olympia: een veilige verbinding naar de andere zijde van de Singel is hier gewenst.

4.2.4 De stationsomgeving als visitekaartje van Hasselt

De stationsomgeving is de plaats waar Hasselt zich aan bezoekers en toeristen kan tonen en profileren als **provinciehoofdstad, onderwijs- en universiteitsstad, als regionaal bezoekerscentrum** (mode, cultuur, smaak ...) en als toeristische trekpleister binnen de regio. Het is de plaats bij uitstek die bezoekers moet charmeren om de rest van de stad te ontdekken.

Dit impliceert dat er in de stationsomgeving ruimte gereserveerd wordt voor **functies** die Hasselt als provinciehoofdstad en regionale centrumstad op de kaart zetten en aansluiten bij haar regionale roeping (zoals bvb.kantoren, socio-culturele infrastructuur, evenementenlocatie, unieke functies ...). We kunnen niet “om het even welke” activiteiten in deze omgeving onderbrengen.

Daarnaast moet de ruimtelijke kwaliteit van deze zone drastisch verhoogd worden: er is **nood aan een uitnodigend publiek domein**, waar het aangenaam is om te verblijven. De restruimtes en onbebouwde zones moeten oordeelkundig ingevuld worden om van de stationsomgeving een leesbaar en hoogwaardige nieuwe stadswijk te maken. Die vormt de link tussen de Heilig Hartwijk, Runkst en het stadscentrum.

We waken erover dat de schaal van de stad gerespecteerd wordt: Hasselt is “groots op mensenmaat” – zo ook haar nieuwe stationsomgeving. Verdichten en intensifiëren is zeker aan de orde, maar binnen duidelijke grenzen. Het justitiehuis en VAC functioneren vandaag als “landmark” of herkenningspunt– nieuwe bebouwing moet vooral zorgen voor **samenhang** binnen wat er vandaag al bestaat, eerder dan nieuwe “eyecatchers” op te leveren.

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

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

Vanuit de **dienst toerisme** werd geopperd om te onderzoeken of er bij het station een hedendaags congrescentrum kan voorzien worden, in combinatie met een hotel. Hasselt heeft immers nood aan medium venue voor +/- 500 personen en de goede bereikbaarheid en ligging vlakbij de binnenstad maken van de stationsomgeving een geschikte locatie. (Opm. Inmiddels werd beslist congresfaciliteiten op de Corda Campus op te nemen, waardoor de piste station niet meer relevant is.)

De UHasselt geeft aan geïnteresseerd te zijn in:

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

4.2.5 Het station als multimodaal knooppunt

De stationsomgeving is de best bereikbare site in Hasselt: ze is bereikbaar met trein, bus, auto, fiets, te voet en in de toekomst ook per (snel)tram. Een grote uitdaging bestaat er dan ook in om **al deze modi op een logische en ruimtelijk evidente wijze aan elkaar te linken**, zodat overstappen en wachten op een aangename, vlotte en veilige manier kan gebeuren. Dit stelt hoge eisen aan het ontwerp van de publieke ruimte, waarin alle verkeersstromen en de vereiste infrastructuur een plaats moeten krijgen zodat ze één samenhangend kwalitatief geheel vormen en het aantal conflicten tot een absoluut minimum beperkt blijft. Vooral de integratie van het busstation en de Spartacuslijnen in de publieke ruimte vergen de nodige aandacht. We mikken op een ontwerp dat van de open ruimte rond het station een **representatieve, gebruiksvriendelijke** ruimte maakt, die voor iedereen toegankelijk is en waar het aangenaam is om te verblijven.

Uitgangspunten bij het ontwerp zijn:

- Een compact en efficiënt nieuw busstation, dat onderdeel uitmaakt van de publieke ruimte
- Vlotte en comfortabele overstapmogelijkheden tussen de verschillende modi (trein/tram/bus/fiets/ taxi/auto...)
- Leesbare loop- en fietsroutes in de omgeving van het station
- Goede wachruimtes voor gebruikers van het openbaar vervoer (overdekt, verwarmd in de winter, met informatie, ...)
- Een nieuwe ruime fietsstalling, die vlot bereikbaar is (al/niet gecombineerd met een Fietspunt)
- Een nieuwe verbinding voor zacht verkeer naar Runkst
- Ruimte voor taxi's en kiss&ride

Voor de nieuwe fietsers- en voetgangersbrug over de sporen wordt een hoge ruimtelijke kwaliteit nagestreefd.

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

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

4.2.6 De stationsomgeving als entreeruimte tot de stad

De stationsomgeving is de plaats waar bezoekers aankomen in Hasselt. Dit vereist een **kwalitatieve, uitnodigende stedelijke omgeving**. Wie het station verlaat en op het stationsplein staat, moet makkelijk begrijpen hoe de belangrijkste sites in de stad en omgeving (centrum, VAC, kanaalkom, univ. campus, scholen, ...) bereikt kunnen worden.

De inrichting van de publieke ruimte moet dus zorgen voor een **evidente link** met de stad en een aantal grotere functies:

- De Bampslaan vormt de link naar de groene boulevard en is “een loper” tot de Hasseltse binnenstad;
- Het verlengde van de Parklaan vormt de link naar de blauwe boulevard, dit moet een aangename wandel-en fietsroute worden;
- Om de campus van HAST te bereiken zijn er verschillende opties mogelijk: via de Grote Breemstraat onder de tunnel door of de esplanade (maar dan moet het bestaande hoogteverschil overwonnen worden);
- Vanaf de K.Astridlaan kan t.h.v. het VAC een looproute naar het station worden uitgewerkt;
- Een bovengrondse fietsverbinding over de sporen zorgt voor een betere verbinding met Runkst.

4.2.7 De stationsomgeving als unieke plek

De stationsomgeving is vandaag eerder een passageruimte, een ruimte die doorkruist wordt om bvb. de binnenstad te bereiken, maar op zich geen bestemming. In de toekomst willen we van de stationsomgeving een unieke plek maken, een plek die dankzij een mix aan bijzondere programma’s bezoekers aantrekt en een heel eigen karakter heeft. We denken dan niet alleen aan kantoren (hoewel deze hier uiteraard op hun plaats zijn), maar ook aan andere activiteiten die een veel ruimer publiek aanspreken, en ook mikken op behoeften vanuit de buurt.

De stationsomgeving moet dus plaats bieden aan functies die elders in de stad (nog) niet aanwezig zijn en die van de omgeving een aantrekkingspool maken

binnen de stad, een plek om te zijn (en niet alleen een transitgebied). Het is een omgeving waar veel ruimte beschikbaar is en die een grotere draagkracht heeft om wat “moeilijkere” functies onder te brengen (zoals een evenementenlocatie, een fuifzaal, skatepark,..) of ruimte intensieve functies zoals een “parkfarm”, SPIT, ... De afstand tot woonzones is -zeker in het deelgebied langs de sporen en op de oude stelplaats van De Lijn- vaak ruim, waardoor hier net iets meer kan dan in regulier woonweefsel.

Binnen het gebied zijn er een aantal bestaande gebouwen met een wat bijzondere structuur die aanleiding kunnen geven tot wat minder klassieke invullingen: de loodsen op de oude stelplaatsen van De Lijn, de grote fabriekshal naast het Officecenter, ...

Intensief ruimtegebruik gaat niet alleen over het behalen van hoge dichtheden, maar ook over het verhogen van de stedelijke beleving en de levendigheid doorheen de dag en week (wat op zijn beurt de sociale veiligheid in het gebied verhoogt).

De publieke ruimte (incl. nieuwe wandel- en fietsverbindingen) moet als drager functioneren voor alle nieuwe (en bestaande) programma’s, en moet zorgen voor samenhang en moet bijkomend een intensief gebruik faciliteren.

4.2.8 De stationsomgeving bestaat uit verschillende deelgebieden met een eigen karakter

De stationsbuurt is een gemengde stedelijke buurt met uiteenlopende voorzieningen (handel, horeca, ...) en een heel eigen dynamiek. Zowel morfologisch als naar functies is er een grote verscheidenheid binnen het plangebied. Delen ervan zijn echte woonstraten- of buurten, zoals de zone aan de Grote Breemstraat (die aansluit bij het woonweefsel ten noorden van de K. Astridlaan) of Runkst. Andere zones hebben een gemengd karakter (Bampslaan) of kennen een specifieke invulling met een aantal grote functies (zone buiten Singel).

Binnen de stationsomgeving moet de aanwezige verscheidenheid aanleiding geven tot een gedifferentieerde ontwikkeling, die aansluiting zoekt bij de bestaande context.

We onderscheiden daarom verschillende deelgebieden met eigen ontwikkelingsperspectieven:

Deelgebied Bampslaan:

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

Deelgebied stationsplein:

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

Deelgebied Esplanade-Gerechtsgebouw-stelplaatsen-HAST:

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

Deelgebied buiten de Singel:

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

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

Voor het deelgebied Bampslaan:

- Kijk ook naar de zijstraten, pak dit als een geheel aan
- Voorzie betaalbaar wonen
- Voorzie een typologische mix
- Voorzie ruimte voor kort parkeren en lossen en laden
- Pak de leegstand en sociale (on)veiligheid aan

Voor het deelgebied stationsplein:

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

Voor het deelgebied Esplanade, Gerechtsgebouw-stelplaatsen-HAST:

- Denk na over goede parkeeroplossingen (ook als er meer woningen/programma bijkomen)
- Zorg voor goede verlichting
- Integreer deze zone in haar context
- Maak een park
- Maak de link met Runkst
- Voor het deelgebied buiten de Singel :
- Werk aan de leesbaarheid. Verduidelijk wie hier welkom is – voor wie is het gebied bestemd?

4.3 Krachtlijnen van het masterplan voor de stationsomgeving

Het RUP voor de stationsomgeving is gebaseerd op het geactualiseerde masterplan. Dit masterplan vertrekt vanuit de hierboven beschreven ambities en past deze toe op de verschillende deelgebieden. We lichten kort de krachtlijnen van dit masterplan toe.

Belangrijke uitgangspunten zijn:

De publieke ruimte geeft aan de verschillende deelgebieden een “adres” en zorgt voor coherentie: de publieke ruimte wordt ingezet als verbindend element dat aan verschillende plekken een identiteit geeft maar ook voor rust en samenhang zorgt in deze erg heterogene omgeving. Er wordt -in de vandaag erg versteende stationsomgeving- nieuw groen geïntroduceerd, dat niet alleen bijdraagt aan de duurzaamheid en kwaliteit maar ook de leesbaarheid van de publieke ruimte vergroot;

Het STOP-principe wordt gehanteerd:

- **connecties en ruimte voor zacht verkeer** zowel binnen het plangebied als naar de omliggende stadsdelen en bestemmingslocaties zijn maatgevend: terwijl de stationsomgeving vandaag eerder chaotisch is ingericht, zacht verkeer nergens een eigen ruimte krijgt, evidente linken vaak ontbreken en het publiek domein vooral een verkeersruimte is, vertrekt het masterplan vanuit een structuur met veilige en logische routes voor zacht verkeer en worden in de stationsomgeving nieuwe plekken met een hoge verblijfskwaliteit geïntroduceerd;
- daarnaast is ook de **inpassing van de verschillende openbaarvervoerssystemen** (trein, bus, Spartacus) in de stationsomgeving prioritair. Er wordt gezocht naar een efficiënte en compacte organisatie en verknoping van al deze systemen, in nauwe samenhang met het netwerk voor zacht verkeer;

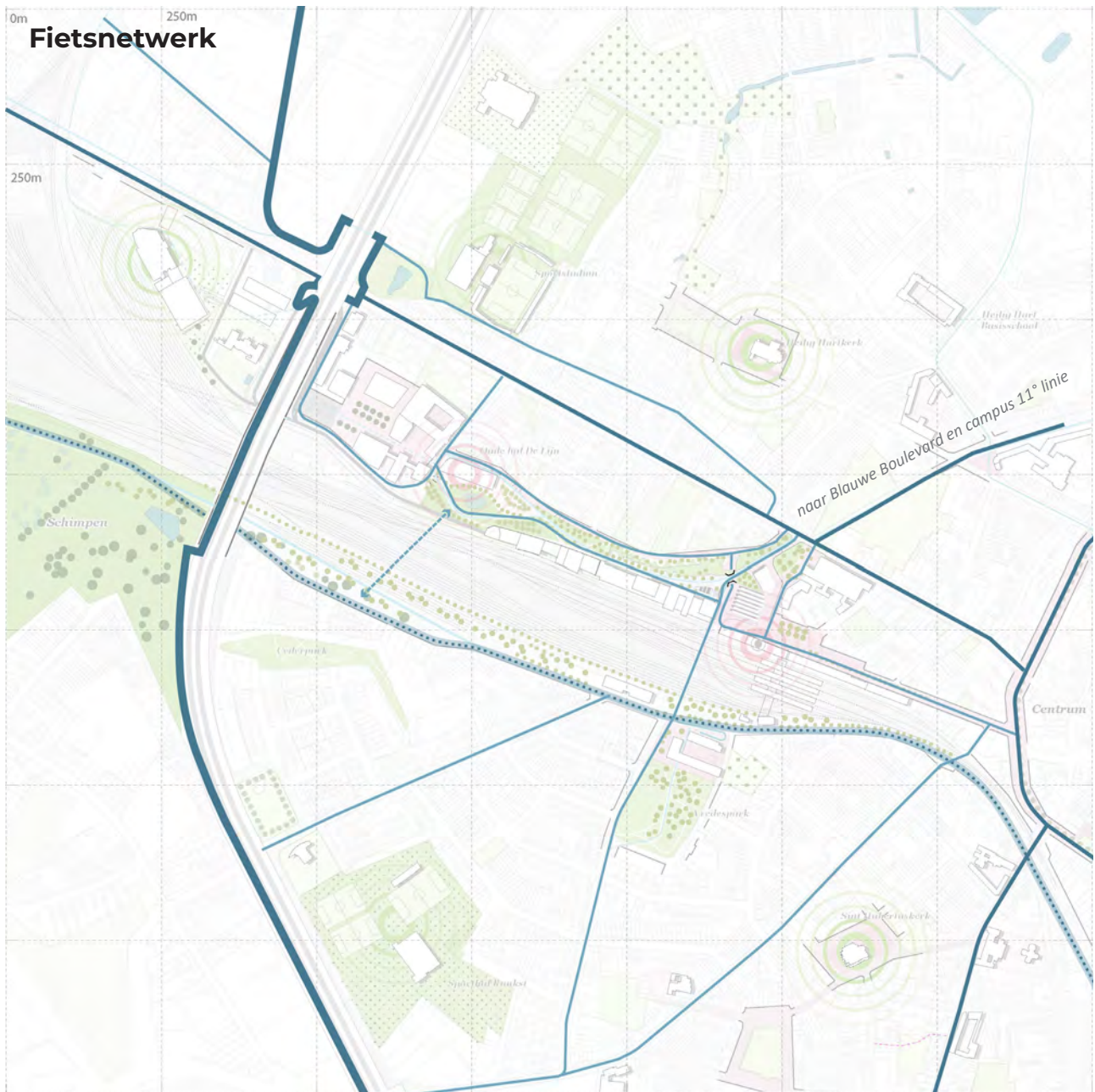
uiteraard blijft de stationsomgeving **bereikbaar per wagen** voor bewoners en handelaars (lokaal bestemmingsverkeer). Een parallelweg aan de busbaan zorgt ervoor dat het bijkomend verkeer gegeneerd door de nieuwe ontwikkelingen de omliggende woonwijken en de groene boulevard niet belast.






Opm. In het masterplan werd uitvoerig onderzocht hoe de verschillende vervoersmodi in de stationsomgeving optimaal op elkaar afgestemd kunnen worden. Hierbij werden verschillende alternatieven onderzocht voor de bussen en Spartacusbussen, voor de fiets- en wandelroutes en auto-ontsluiting. Noch het masterplan noch het RUP leggen “de definitieve” keuzes i.v.m. circulatie en inrichting van het publiek domein vast. Wel wordt er voldoende ruimte voorzien om een veilige verkeersafwikkeling voor alle modi mogelijk te maken.

De Bampslaan wordt als “loper naar de binnenstad” beschouwd. Dit betekent dat de inrichting ervan maximaal ruimte maakt voor wandelaars en fietsers, groen incorporeert, en op deze wijze de lokale handel en horeca ondersteunt. Een beperkt aantal kortparkeerplaatsen en een laad- en loszone wordt behouden. In het masterplan werden verschillende inrichtingsopties onderzocht, rekening houdend met de afwikkeling van het busverkeer en de komst van Spartacus. Vooral die laatste zal bepalend zijn voor de inrichting van de Bampslaan – vandaag zijn de keuzes omtrent lijn 1 nog niet beslist, waardoor er geen eenduidig plan naar voren kan geschoven worden.

In de bouwblokken tussen de Bampslaan en K. Astridlaan zijn een aantal grote projecten vergund, die naast nieuwe woonprojecten met een hoge densiteit ook wat extra buurtgroen en nieuwe doorsteken voor langzaam verkeer voorzien. Verdere verdichting is hier niet haalbaar noch wenselijk, omdat dit de woonkwaliteit van de reeds aanwezige woningen onder druk zou zetten.

Het stationsplein moet een kwalitatief plein worden, met duidelijke wanden en representatieve functies. Vandaag is het plein een eerder ongedefinieerde, schaallose ruimte, die volledig ingenomen wordt door bussen en ander verkeer. In het masterplan werd- in samenspraak met De Lijn- onderzocht hoe een compact busstation kan georganiseerd worden, zodat er ruimte “uitgespaard” kan worden voor een uitnodigend stationsplein, passend bij een provinciehoofdstad. Het busstation krijgt een plaats in de westelijke helft van het



-  FIETSNELWEG
-  FUNCTIONEEL FIETSNETWERK
-  GROENE AS
-  LOKAAL FIETSNETWERK
-  POTENTIEEL VERBINDING



- LOKAAL BESTEMMINGSVERKEER
- BOVENLOKAAL BESTEMMINGSVERKEER
- HOOFDWEGENNETWERK
- TAXIS

M. Broekxplein, en vormt zo een “uitbreiding” van de treinperrons. Een **nieuw transferiumgebouw** vormt de fysieke verbinding tussen trein- en busperrons en maakt zo vlotte overstappen tussen beide systemen mogelijk. Het herbergt wachtruimtes en alle nodige faciliteiten voor reizigers. Het transferium bakent het stationsplein in het zuiden af en voorziet ook een connectie met het niveau van de Parklaan (nieuwe lift en trap) en de nieuwe brug over de sporen. Het transferium incorporeert ook de nieuwe en representatieve “inkomhal” van de stationstunnel : deze geeft in de toekomst uit op het groene stationsplein.

Het **plintgebouw** (gelegen op de sokkel van het huidige parkeergebouw) begrenst het stationsplein in het westen. Hier komt een nieuw bouwvolume met een gemengd programma, dat het lange perspectief vanuit de Bampsiaan sluit. Belangrijk aandachtspunt is hier de plint: vandaag is dit een “blinde gevel”, wat de kwaliteit van het plein niet ten goede komt. De ontwikkeling van het plintgebouw moet benut worden om hier een levendige plint te creëren, die het stationsplein mee oplaadt. Ten opzichte van het huidige BPA kan hier meer gebouwd worden: dit is dan ook “de best bereikbare plaats” van Hasselt, hier is een verhoging van de dichtheid te verantwoorden. Bovendien wordt het gebouw aan de zijde van het Mgr. Broekxplein “het gezicht” van de nieuwe stationsomgeving.

De vide in de bestaande parking zal benut worden om in samenspraak met de eigenaars van de parking een **royale trap naar het niveau van de Parklaan** te realiseren . Zo worden de Parklaan en het Mgr. Broekxplein optimaal met elkaar verbonden.

Op de site van de oude stelplaatsen komt een nieuw buurtpark, geflankeerd door nieuwe bebouwing, die de reeds aangezette strip (plintgebouw, gerechtsgebouw) verder afwerkt. Het park geniet een oost-westoriëntatie en sluit aan bij de Parklaan en groene esplanade, maar daalt daarna weer af naar het natuurlijke maaiveld, zodat het zo goed mogelijk aansluit bij de woningen in de Breemstraat en optimaal benut kan worden als recreatieve groenruimte. De bebouwingsstrip schermt het park en de bestaande woonzone af van het spoor. In de strip wordt een gemengd programma (wonen, kantoren, recreatie, ...) ondergebracht. De nieuwe bebouwingsstrip is opgevat als een langgerekte plint,

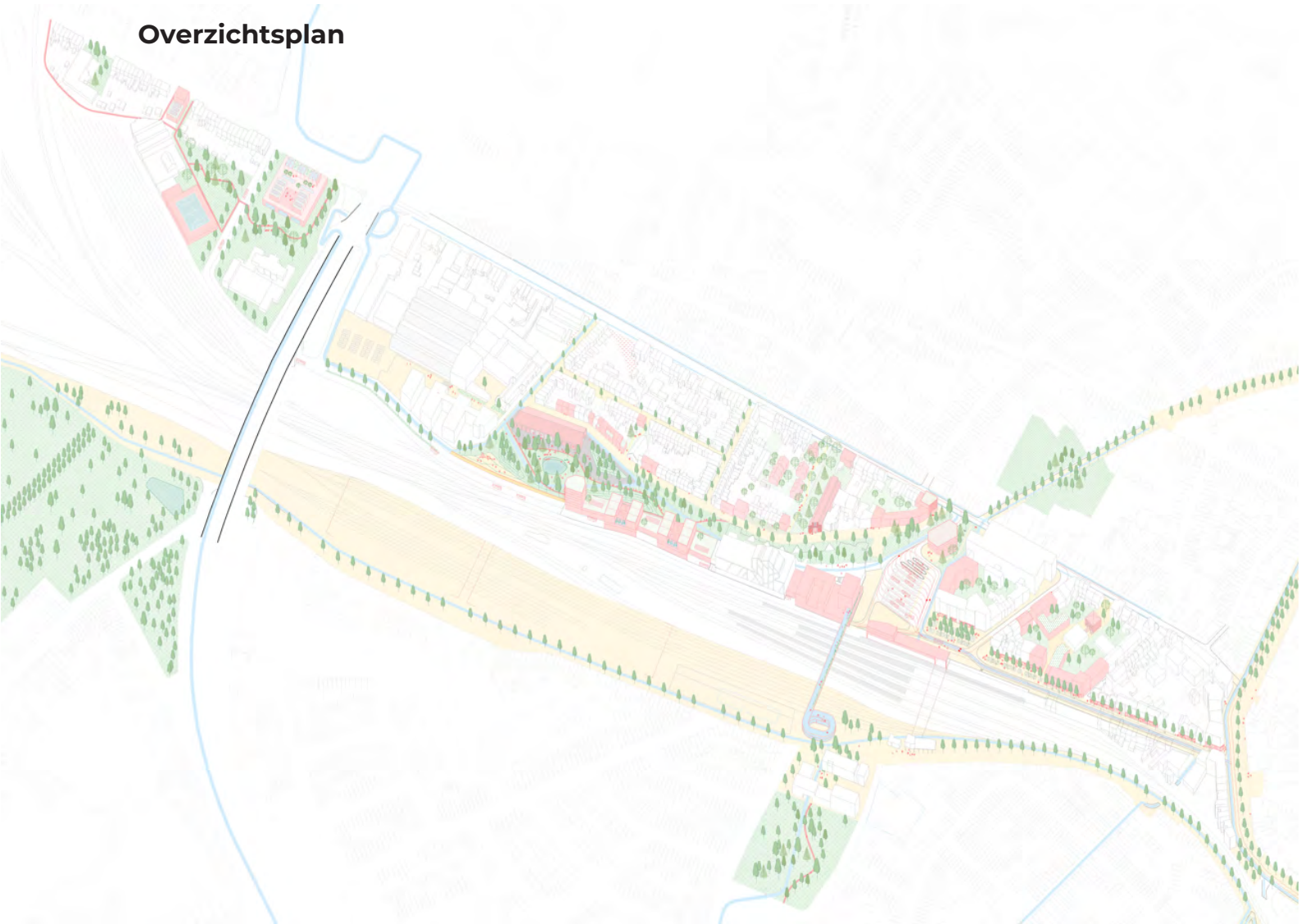
waarop een aantal hogere volumes ingeplant worden. Door de plint in hoogte te beperken, ontvangt het O-W-georiënteerde park voldoende zonlicht. De strip wordt bovendien niet over de hele lengte van de site doorgetrokken: in het westelijke deel kan het park doorlopen over de volledige breedte van de site, om een brede en altijd bezonde groene ruimte te vormen. Het gebouw van HAST wordt zo de “beëindiging” van het nieuwe park. De loods op de hoek van Grote en Kleine Breemstraat wordt als een getuige van het verleden van de site bewaard : het is een industriële hal met grote overspanningen, die zich uitstekend leent om allerlei buurtgerichte functies in onder te brengen. Naast de bestaande busbaan, wordt een parallelweg voor wagens voorzien, die zo de parking in de strip (en deze van het gerechtsgebouw en station) kunnen bereiken.

De zone buiten de Singel kan herontwikkeld worden als gemengde zone voor recreatie en stedelijke economie.

De reeds aanwezige functies (bedrijvigheid en recreatie) kunnen behouden en uitgebreid worden, mits deze uitbreidingen aangegrepen worden om ook hier de nodige kwaliteitsverhoging door te voeren. Zo wordt een uitbreiding van Olympia gekoppeld aan de creatie van een klein buurtparkje, aansluitend op de woningen langsheen de Kuringersteenweg. Dit impliceert dat de nodige parkeerplaatsen in het nieuwe gebouw moeten geïntegreerd worden. Omdat recreatie en bedrijvigheid complementair gebruik van parkeerplaatsen toelaten, kan het vereiste aantal parkeerplaatsen hier beperkt worden (op voorwaarde dat er een overeenkomst wordt afgesloten waarin het complementair gebruik van parkeerplaatsen éénduidig geregeld wordt). Ook de ontsluiting moet geoptimaliseerd worden: de nieuwe ontwikkelingen in deze zone kunnen niet rechtstreeks aantakken op de Kuringersteenweg maar maken gebruik van de Zwartveldweg.

De bestaande woningen langsheen de Kuringersteenweg kunnen uiteraard behouden blijven, maar verdere woonontwikkeling of- verdichting wordt hier niet wenselijk geacht omwille van de nabijheid van een aantal infrastructures met een hoge verkeersbelasting, die de woonkwaliteit sterk beïnvloeden. De rij woningen ten oosten van de Zwartveldstraat kan op termijn geïntegreerd worden in de achterliggende ontwikkeling.

Overzichtsplan



5 Planologische wijzigingen

5.1 Op te heffen bepalingen

Dit RUP heft binnen haar contouren alle bepalingen op van:

- BPA 24 ter (MB 12/10/2004);
- BPA 24 quarto (MB 29/08/2007);
- De stedenbouwkundige voorschriften van het gewestplan binnen de contour van het plangebied.

De **bestaande rooilijnplannen** blijven behouden.

Het gaat over :

- de rooilijnplannen van 28.04.1903, KB_25.04.1907, 14.02.1991 en GR_22.10.1991 (De Schiervellaan);
- de rooilijnplannen van 15.01.1872 en 05.03.1875 (Bampslaan);
- de rooilijnplannen van 27.11.1902, GR_26.06.1909 en KB_09.04.1903 (Bremestraat);
- de rooilijnplannen van 14.02.1991 en GR_22.10.1991 (Brendelstraat);
- het rooilijnplan 1907 (Kon. Astridlaan);
- de rooilijnplannen 19520612 en 19760114 (Parklaan-Spoorwegstraat, nu Heerstraat).

Binnen het plangebied zijn volgende **verkavelingsvergunningen** van kracht met volgende interne nummers :

- 1702
- 1831
- 1764
- 1232
- 1205

Het RUP heft de voorschriften van deze verkavelingen op, de indeling in loten blijft bewaard. Nieuwe ontwikkelingen dienen te beantwoorden aan de stedenbouwkundige voorschriften van het RUP voor desbetreffende zone.

5.2 Ruimtebalans

Onderstaande tabel geeft de vergelijking van de oppervlaktes, ingenomen door de verschillende categorieën en bestemmingen tussen enerzijds de bestaande juridische context (BPA's + gewestplan) en het geplande RUP anderzijds.

JURIDISCHE TOESTAND: BESTAANDE TOESTAND	
Bestemmingscategorie	Oppervlakte in ha.
Bedrijvigheid	10,41
Wonen	15,35
Gemeenschaps- en nutsvoorzieningen	3,67
Buiten het RUP dat planbaten etc. genereert / niet relevant	1,85
Totaal	31,28
JURIDISCHE TOESTAND: GRAFISCH PLAN	
Bestemmingscategorie	Oppervlakte in ha.
Groen	2,44
Wonen	14,93
Gemeenschaps- en nutsvoorzieningen	3,67
Bedrijvigheid	3,85
Buiten het RUP dat planbaten etc. genereert / niet relevant	6,39
Totaal	31,28

5.3 Planbaten en planschade

(Zie kaart: Register van percelen met mogelijke planbaten en planschade)

In uitvoering van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening in voege sinds 1 september 2009 wordt een register opgesteld van de percelen gelegen in het RUP waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding (art. 2.6.1 van de codex), planbatenheffing (art. 2.6.4 van de codex) of een bestemmingswijzigingscompensatie zoals vermeld in het gronden pandenbeleid (boek 6, titel 2 en 3 van het decreet grond- & pandenbeleid van 27 maart 2009).

Dit register geeft conform de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening art. 2.2.2, §1, de percelen weer waarop een bestemmingswijziging gebeurt die aanleiding kan geven tot vergoeding of heffing. De opname van de percelen in dit register houdt dus niet in dat sowieso een heffing zal worden opgelegd of dat een vergoeding kan worden verkregen. Voor elk van de regelingen gelden uitsluitingsvoorwaarden, uitzonderings- of vrijstellingsgronden die per individueel geval beoordeeld dienen te worden.

Het register kan dus geen uitsluitel geven over de toepassing van die voorwaarden, uitzonderings- of vrijstellingsgronden. De mogelijke planbaten/planschade en bestemmingswijzigingscompensatie zijn grafisch weergegeven. Onderstaande tabel geeft de oppervlaktes per categorie van bestemmingsomzetting weer.

Planschade	oppervlakte ha.
Van de categorie "wonen" naar de categorie "gemeenschaps- en nutsvoorzieningen"	0,0022
Van de categorie "wonen" naar de categorie "groen"	0,19
Van de categorie "wonen" naar de categorie "bedrijfigheid"	0,67
Van de categorie "bedrijfigheid" naar de categorie "groen"	1,66
Van de categorie "bedrijfigheid" naar de categorie "gemeenschaps- en nutsvoorzieningen"	3,83
Van de categorie "gemeenschaps- en nutsvoorzieningen" naar de categorie "groen"	0,0075
Planbaten	oppervlakte ha.
Van de categorie "gemeenschaps- en nutsvoorzieningen" naar de categorie "wonen"	0,47
Van de categorie "bedrijfigheid" naar de categorie wonen"	0,39

6 Reikwijdte en detailleringgraad

6.1 Reikwijdte

Het voorgenoemen plan voorziet in het wijzigen van de bestaande BPA's 24ter – Stationsomgeving (12/10/2004) en BPA 24 Quarto (29/08/2007) en ruimere omgeving afgebakend door de N2, de R70, de Spoorwegstraat en de sporen richting Zonhoven. De grens van het plangebied wordt op de bestemmingen volgens het gewestplan afgestemd en wordt plaatselijk bijgestuurd op basis van het GRB (grootschalig referentiebestand) dat als ondergrond voor de opmaak van het uiteindelijke grafisch plan wordt gebruikt. Hierdoor worden in sommige gevallen volledige percelen opgenomen in plaats van delen van percelen.

6.2 Geplande inhoud van het RUP

6.2.1 Programma en bouwvolumes

Het RUP zal voorzien in de mogelijkheid om een nieuw en gemengd programma (wonen, kantoren, gemeenschapsfuncties, recreatie, groen ...) te ontwikkelen in de stationsomgeving, binnen daartoe afgebakende zones. Per zone wordt aangegeven welke functies en welk bruto-bouwvolume (per functie) mogelijk zijn, alsook maximale bouwhoogtes en andere maatgevende randvoorwaarden. Binnen de globale bouwveloppe zijn er -vooral in de zones waar grotere herontwikkelingsprojecten mogelijk zijn- de nodige vrijheidsgraden om gebouwen vorm te geven.

6.2.2 Kwalitatieve publieke ruimte

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

verhoogde sociale controle in de stationsomgeving faciliteren.

6.2.3 Ontsluiting

Omwille van de aanwezigheid van tal van belangrijke functies, is de ontsluiting van het studiegebied van algemeen belang. Hoewel het RUP geen circulatie van verkeer vastlegt of zich niet uitspreekt over bv. de gedetailleerde organisatie van het busstation, werden deze aspecten wel onderzocht in het masterplan. Het RUP legt wel vast waar het busstation zich dient te bevinden (en voorziet hiertoe de nodige ruimte) en bepaalt ook dat de nieuwe ontwikkeling langs de sporen ("de strip") ontsloten wordt vanaf een parallelweg langs de busbaan, die rechtstreeks aantakt op de Singel (om zo te vermijden dat de aanpalende woonwijk belast wordt met dit extra verkeer). De dimensionering van de publieke ruimte laat verschillende (in het masterplan onderzochte) alternatieven op vlak van ontsluiting en circulatie toe, waardoor kan ingespeeld worden op de (toekomstige) keuzes m.b.t. Spartacus en de mobiliteitsvisie van de stad.

6.2.4 Detailleringgraad

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

Gezien de dynamiek van de stationsomgeving wordt binnen het RUP gestreefd naar enigszins flexibele bestemmingen met het oog op een gemengde stedelijke ontwikkeling. Voor een aantal zones zal evenwel eenduidig een bestemming worden vastgelegd (dit geldt bv. voor de geplande parkzone).

De intentie bestaat erin om de invullingsmogelijkheden van de verschillende bestemmingszones zoveel mogelijk open te laten. De beperkingen zullen zich voornamelijk richten naar essentiële elementen inzake de goede ruimtelijke ordening zoals bruto-vloeroppervlakte, maximale bouwhoogtes, duurzaamheid, beeldkwaliteit en woon- en leefkwaliteit.

Voor de bouwvolumes zal in de vandaag nog onbebouwde zones (langs de sporen, stelplaatsen)

gewerkt worden met een maximale bouwhoogte en met een maximale bruto-vloeroppervlakte. Hierdoor blijven vrijheidsgraden naar opbouw en morfologie van gebouwen behouden, maar kunnen correcte inschattingen gemaakt worden over vb. de impact van bebouwing op de omgeving en omtrent verwachte mobiliteitseffecten (zie MOBER in bijlage). In bestaande en grotendeels bebouwde bouwblokken zullen -met het oog op het goed aansluiten op de bestaande context- meer precieze richtlijnen m.b.t. inplanting en volume worden uitgewerkt. Voor bepaalde delen zal de opmaak van een globaal inrichtingsplan opgelegd worden met het oog op kwaliteitsbewaking en het bewaken van een duurzaam, zorgvuldig en zuinig ruimtegebruik.

7. Geïntegreerd planningsproces

7.1 Planalternatieven

7.1.1 Locatiealternatieven

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

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

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

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

7.1.2 Nulalternatief

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

7.1.3 Inrichtingsalternatieven

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

7.2 RVR-toets

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

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

7.3 Voortoets passende beoordeling

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



Invloedsfeer Seveso-inrichtingen op het RUP

7.4 Significante milieueffecten

Zie bijlage I

Uit de MER-screening blijkt dat er geen aanzienlijke negatieve milieueffecten te verwachten zijn ten gevolge van het RUP. De te verwachten effecten van het RUP zullen overwegend positief zijn op de attractiviteit en kwaliteit van Hasselt.

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

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

7.5 Watertoets

Zie bijlage II

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

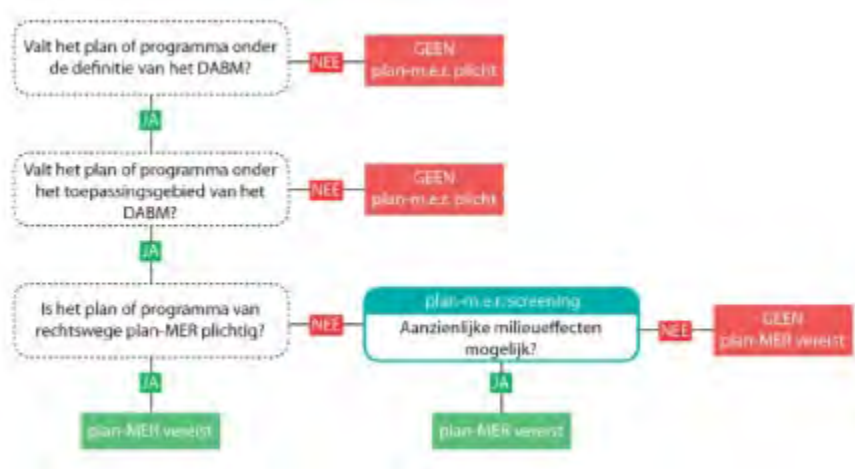
Mogelijke effecten worden verder beperkt door:

- De geplande parkzone (deels) in te richten in functie van wateropvang en retentie
- Omwille van de beperkte infiltratiegevoeligheid van de bodem zal het hemelwater dat niet infiltreert zoveel mogelijk ter plaatse hergebruikt worden en wanneer nodig vastgehouden en langzaam afgevoerd naar omliggende waterlopen. Het dient steeds de bedoeling te zijn het hemelwater zo veel mogelijk te hergebruiken en anders zo lang mogelijk vast te houden op de site zelf
- In de nabijheid van de verhardingen en de zones waar de infiltratie plaatselijk bemoeilijkt wordt, gaat een afdoende wateropvang, infiltratie en vertraagde afvoer worden voorzien. Hierbij gelden minstens de wettelijke bepalingen van de gewestelijke stedenbouwkundige verordening van 1 oktober 2004 inzake hemelwaterputten e.a.
- Nieuwe ontwikkelingen zetten in op het maximaal gebruik van hemelwater, het minimaliseren van verhardingen en het lokaal bergen van het overtollig regenwater om zoveel mogelijk oppervlakkige regenwaterafvoer en daaruit volgende overstromings – en erosieproblematieken te vermijden. In stedelijke ontwikkelingen in dichtbebouwde gebieden streven we naar een minimum van 30% groen op volle grond zodanig dat er voldoende waterinfiltratie mogelijk is en het stedelijk hitte-eiland effect getemperd wordt

8 Bijlage I

MER-screening

1 *Onderzoek tot plan-MER-plicht*



De overheid kan geen plan en/of programma dat kadervormend is voor het afleveren van vergunningen voor projecten - zoals het voorliggende RUP Stationsomgeving Hasselt - goedkeuren als er geen onderzoek is gebeurd naar aanzienlijke milieueffecten. De vergunningverlenende overheid moet steeds kennis hebben genomen van de te verwachten milieueffecten en de mogelijke milderende maatregelen. Er geldt enkel een plan-MER-plicht voor deze plannen en programma's die aanzienlijke (negatieve) milieueffecten met zich kunnen meebrengen.

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

1. **Het RUP is geen plan of programma waarvoor een passende beoordeling vereist is zoals bepaald door het artikel 36ter §3 van het natuurdecreet.**

De passende beoordeling wordt voorgeschreven volgens artikel 36ter van het decreet Natuurbehoud, en is van toepassing indien het plan een betekenisvolle impact kan hebben op speciale beschermingszones.

Het voorgenomen plan heeft geen betrekking op (het beheer van) een speciale beschermingszone. Het gebied is niet gelegen in de onmiddellijke omgeving van een habitatrictlijngebied en/of een vogelrichtlijngebied zodat een passende beoordeling niet dient te worden opgemaakt. *Speciale beschermingszones (Geopunt 2021)*

Op korte afstand van het plangebied (150m) bevinden zich enige zones die voorkomen op de Natura2000 habitatkaart. Deze zones bevinden zich in het gebied Tommelen ten zuiden van de spoorbundel (deels habitat, regionaal belangrijk biotoop dotterbloemgrasland) en in de bedrijventone Hasselt West ten noorden van de spoorbundel (onzeker habitat, Atlantische zuurminnende beukenbossen met Ilex en soms ook Taxus in de ondergroei). **Geen van beide zones is een habitattypen uit de Habitatrictlijn (noch een speciale beschermingszone).**

Aangezien het plangebied gescheiden wordt van de zones die voorkomen op de Natura2000 kaart door de spoorbundels en de singel (een verkeersinfrastructuur met hoge verkeersintensiteit en een aanzienlijke breedte) en het RUP bovendien geen ingrepen voorziet die een negatief effect kunnen hebben op deze gebieden (**geen vervuulende bedrijvigheid, geen agrarische activiteiten**), mag aangenomen worden dat het RUP geen aanzienlijk negatieve effecten zal hebben op deze zones.

2. Binnen het RUP worden **geen projecten mogelijk gemaakt die behoren tot de in bijlage I en II van het BVR 10/12/04 opgesomde projecten**. Er wordt geen bebouwing voorzien van meer dan 10ha, noch een stadsontwikkelingsproject van 1.000 of meer woningen, 5.000 m² handelsruimte of een

verkeersgenererende werking van 1.000 of meer personenauto-equivalenten per tijdsblok van 2 uur.

Omwille van bovenstaande motivering kan er besloten worden dat het RUP Stationsomgeving Hasselt van 'rechtswege' niet plan- MER-plichtig is, maar wel screeningsplichtig. Er moet met andere woorden een screening naar de mogelijke aanzienlijke milieueffecten worden gevoerd. Naargelang het resultaat van deze screening wordt besloten of voor het RUP al dan niet een plan-MER dient te worden opgemaakt.

Team MER heeft inmiddels bevestigd dat er geen plan-MER dient opgesteld te worden en dat de screening volstaat. De beslissing van Team MER is achteraan in deze bijlage terug te vinden alsook in de procesnota.

2 ***M.e.r.-screening***

2.1 *Methode*

De milieueffecten zullen in de fase als volgt benaderd worden:

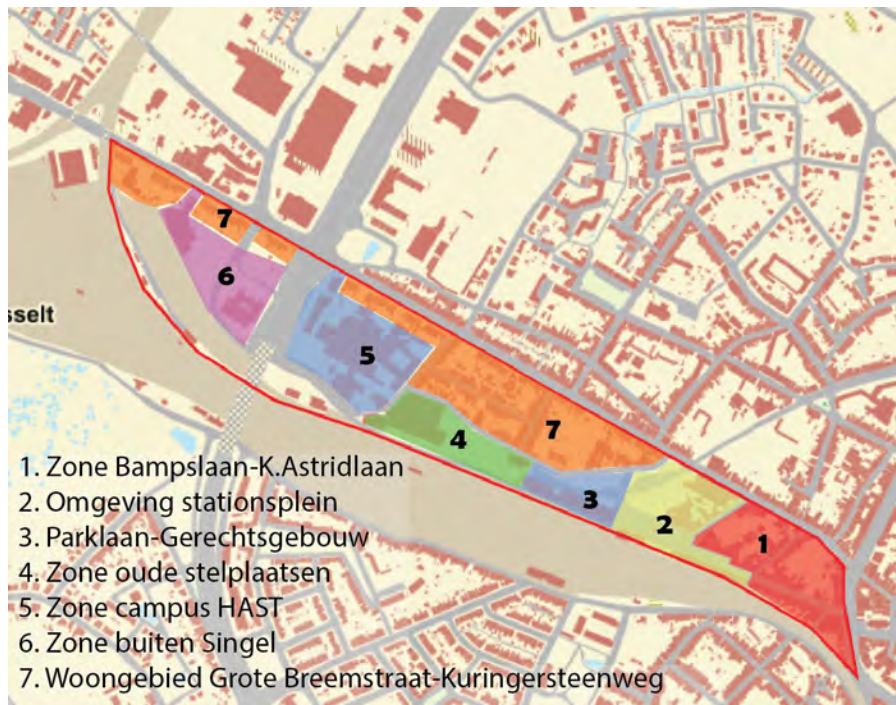
- Per milieudiscipline wordt een kwalitatieve beschrijving en beoordeling gemaakt van de effecten van het voorgenomen plan ten opzichte van de referentiesituatie. Deze is gebaseerd op gegevens van de gemeente Hasselt en op beschikbare informatie via de websites van de Vlaamse Overheid.

In de MER-screening voor het RUP Stationsomgeving Hasselt vergelijken we:

- De feitelijke situatie (zoals ze vandaag op het terrein is);
- De huidige juridische context bepaald door het vigerende BPA, het gewestplan en de verordeningen van de stad Hasselt;
- De keuzes in het nieuwe RUP Stationsomgeving Hasselt: hierbij gaan we uit van de doelstellingen uit de startnota en de ruimtelijke vertaling hiervan in de lopende masterplanstudie en de eerste versie van het voorontwerp-RUP.

Om de vergelijking correct te kunnen maken (zie tabel hieronder), delen we het plangebied op in een aantal deelzones:

- 1. De zone Bampslaan-K.Astridlaan: behelst de bestaande bebouwing in de bouwblokken tussen de Bampslaan en K.Astridlaan;
- 2. De omgeving stationsplein: het Stationsplein en het M.Broeckxplein en de bestaande en nieuwe gebouwen die hierop aansluiten;
- 3. De zone Parklaan tot aan het Gerechtsgebouw: het reeds gerealiseerde parkeergebouw waar boven het Gerechtsgebouw ingeplant werd en waar aan de zijde van het station nog een onafgewerkt deel (zgn. Cordeelsite) aanwezig is;
- 4. De zone van de oude stelplaatsen van De Lijn: de zone tussen de busbaan de Grote- en Kleine Breemstraat;
- 5. De zone campus HAST: behelst de zone die vandaag door de school wordt ingenomen, inclusief de sporthal, sportveldjes en speelterreinen;
- 6. De zone buiten de Singel: de zone tussen Singel, Kuringersteenweg en spoorweg;
- 7. Het woongebied tussen de Grote Breemstraat en K.Astridlaan/Kuringersteenweg : residentiële zone met kleine korrel en hoofdzakelijk grondgebonden woningen in gesloten verband.



Deelzones plangebied

Er wordt een vergelijking gemaakt tussen de referentiesituatie en de geplande situatie, in die zones waar de geplande situatie afwijkt van de referentiesituatie. In een aantal delen van het plangebied is er een eerder beperkt verschil tussen referentie- en geplande situatie.

Voor de effecten waarvoor dit relevant is, maken we de vergelijking tussen feitelijke situatie, bestaande juridische en nieuwe juridische situatie op niveau van kleinere deelgebieden. Voor de effecten waar dit niet speelt, bekijken we het hele plangebied.

De opbouw van de nota is gebaseerd op het MER-sjabloon. Voor de verschillende disciplines worden kwetsbaarheden in kaart gebracht en wordt bekeken welke impact het RUP hierop zal hebben.

2.2 Referentiesituatie

De referentiesituatie wordt bepaald door de bestaande situatie, waarbij het gewestplan, het BPA H1Bis De Dorpskom en RUP Recreatiezone Ossebeemden van kracht zijn.

De **feitelijke situatie** wordt uitvoerig beschreven in de startnota. Belangrijke kenmerken van de Stationsomgeving Hasselt zijn:

- De ligging tussen en de aanwezigheid van een aantal belangrijke infrastructuren (sporenbundel, steenweg, groene boulevard, Singel);
- De aanwezigheid van een aantal belangrijke bovenlokale functies (gerechtsgebouw, scholencampus, VAC, Officecentre...);
- De hoge verhardingsgraad van het plangebied: op de tuinen van de woonzones na, is quasi alles verhard, publiek groen is niet aanwezig op de flanken van de Parklaan na (die echter weinig bruikbaar zijn en waaronder zich een parkeergebouw bevindt, zodat dit bezwaarlijk als “echt” groen kan worden beschouwd);
- De grote heterogeniteit op vlak van bebouwing binnen het plangebied
 - Een meer stedelijke bebouwing tussen de Bampslaan en K.Astridlaan met handel en horecafuncties;

- Een eerder kleinschalige en quasi volledige residentiële bebouwing tussen Grote Breemstraat en Kuringersteenweg;
- De onafgewerkte zone van het parkeergebouw;
- De scholencampus;
- De grote gebouwen van Officentre, Olympia, .. buiten de Singel.
- Het hoogteverschil tussen de zgn. Parklaan en het natuurlijke maaiveld (van Stationsplein, M.Broeckxplein, omliggende straten) en de breuk die het talud van de Parklaan in dit gebied vormt.

De **juridische situatie** wordt bepaald door het gewestplan (woongebied, openbaar nut, industriegebied), de BPA's 24 Ter en Quarto Stationsomgeving en de verordeningen van de stad Hasselt. De BPA's voorzien in een verfijning van de gewestplanbestemmingen – de BPA's zijn in deze context dus bepalend voor de invullingsmogelijkheden.

Het **BPA A 24 Quarto Stationsomgeving** werd reeds gedeeltelijk gerealiseerd (zone parkeregebouw, gerechtsgebouw). In de nog niet afgewerkte zone bovenop de parkeergarage kan volgens het BPA nog zo'n 8.145m² gerealiseerd worden, met een gemengde bestemming. Daarnaast voorziet het BPA nog een ontwikkeling op het M.Broeckxplein van zo'n 17.000m² (wonen, kantoren + beperkt handel en horeca). Het **BPA 24 Ter Stationsomgeving** laat toe om in de zone van het huidige stationsgebouw een ontwikkeling te realiseren van 17.450m² (tot 7 bouwlagen aan de westelijke zijde) met een gemengd programma (openbaar nut, wonen, kantoren, diensten, handel en horeca). In de zone tussen het M.Broeckxplein en het VAC wordt een gemengde ontwikkeling met wonen, diensten en kantoren mogelijk (max. 5 bouwlagen en een bebouwingsindex van 100%). Het eerste segment van de Grote Breemstraat kan als woonzone (met nevenbestemmingen) ontwikkeld worden, waarbij 4 bouwlagen zijn toegelaten en een bebouwingsindex van 100%.

De Verordening Woonkwaliteit regelt de inrichting van woongebieden volgens het gewestplan. Daarnaast is er ook een verordening (Gezinswoningen) die het opdelen van gezinswoningen regelt.

Het RUP wordt opgemaakt om uitvoering te geven aan de doelstellingen van het structuurplan in dit gebied : de stationsomgeving wordt als strategisch project geselecteerd en als hefboom voor een kwalitatieve stedelijke ontwikkeling van Hasselt. Hier wordt gestreefd naar een kwalitatieve menging van stedelijke voorzieningen (kantoren, onderwijs, cultuur...) met diverse woonmogelijkheden. Er wordt een nieuwe inrichting voor het stationsplein vooropgesteld, alsook de inplanting van een nieuw park.

De belangrijkste wijzigingen die het **RUP Stationsomgeving Hasselt** zal introduceren t.o.v. de feitelijke toestand en de BPA's of het gewestplan situeren zich in de zone van de oude stelplaatsen en het stationsplein. In het RUP zal de zone van de oude stelplaatsen deels een gemengde bestemming krijgen (wonen, kantoren, recreatie, ...) en deels als park ingekleurd worden (nu: volledig bedrijvzone). Voor de zone rond het stationsplein zullen de bouw mogelijkheden volgens het RUP beperkter zijn dan wat de BPA's toelaten en zal de focus meer liggen op het creëren van een performant busstation, dat goed aansluit op het treinstation en een kwalitatief onderdeel vormt van de publieke ruimte én het organiseren van een representatief en groen stationsplein.

2.3 Voorgenomen wijzigingen t.o.v. het geldend plan of feitelijke toestand

De voorgenomen wijzigingen voorzien in het RUP Stationsomgeving Hasselt worden opgelijst in de tabel hieronder.

Aangezien de startnota is opgevat als een nota die de doelstellingen uit het RSL verder verfijnt, maar nog geen concrete bestemmingen of inrichtingsvoorschriften vastlegt, is het inschatten van milieueffecten niet makkelijk. Daarom wordt uitgegaan van volgende aannames inzake belangrijke bestemmingswijzigingen of wijzigingen inzake bouw mogelijkheden t.o.v. feitelijke situatie en de vigerende plannen ten gevolge van de keuzes in het RUP.

Zone	Feitelijke situatie	Huidig juridisch kader	RUP Stationsomgeving Hasselt
1. De zone Bampslaan-K.Astridlaan	Dens bebouwde stedelijke omgeving met panden tot 4 à 5 bouwlagen in gesloten verband. Mix van wonen en andere functies. Sterk versteende binnengebieden, waar veel bovengronds geparkeerd wordt. Recent werden hier een aantal grote inbreidingsprojecten vergund.	Woonzone volgens gewestplan + verordeningen stad Hasselt	Woonzone waar harmonieregel bepalend is. Geen verdere verdichting in binnengebieden. Handel alleen langsheen de Bampslaan toegelaten. Geïventariseerd erfgoed wordt als te behouden aangeduid. Het RUP verschilt hier weinig van de feitelijke situatie of huidige juridische situatie.
2. De omgeving stationsplein	Stationsgebouw en lage loods aan spoorzijde, kantoren en woningen aan noordzijde. Zeer groot, onoverzichtelijk en volledig verhard stationsplein.	BPA laat toe om stationsgebouw en bijgebouwen te vervangen door ruimer volume (17.450m ² , 7 bouwlagen) en op het M.Broeckplein een torenvolume (17.000m ² en max. 17 bouwlagen) te realiseren.	Het RUP laat toe om de bijgebouwen van het station te vervangen (max. 6000m ²), houdt het M.Broeckplein vrij voor de inrichting van een nieuw busstation en voorziet op het plein slechts een beperkte bouw mogelijkheid (de overbouw van het busstation, ca. 3000m ²). Het RUP verschilt hier eerder beperkt van de feitelijke situatie en laat veel minder toe dan het BPA.
3. De zone Parklaan tot aan het Gerechtsgebouw	Hier bevindt zich het parkeergebouw waarop het Gerechtsgebouw gerealiseerd werd. Bovenop het parkeergebouw loopt de Parklaan, wiens groene flanken afhellen naar de Grote Breemstraat.	Het BPA werd hier reeds grotendeels gerealiseerd. Er is nog een bouw mogelijkheid op het parkeergebouw aan de zijde van het M.Broeckplein (8.145m ²).	Het RUP laat hier meer bebouwing toe dan het BPA (16.000m ²) en introduceert hier de nieuwe verbindingsbrug voor zacht verkeer over de sporen. Het RUP verschilt hier van de feitelijke en huidige juridische situatie.
4. De zone van de oude stelplaatsen van De Lijn	Zone met oude loodsen en kantoor van De Lijn alsook grote bus stelplaats. De zone is volledig verhard en bebouwd.	Zone voor ambachtelijke bedrijven en KMO (gewestplan), zone voor bus- en spoorinfrastructuur (BPA)	Gemengde zone (wonen, kantoren, recreatie in strip langs sporen, max. 24.000m ²) en Park Het RUP verschilt hier sterk van de feitelijke en huidige juridische situatie.
5. De zone campus HAST	Scholencampus met gebouwen, speel- en sportterreinen, parking	Zone voor ambachtelijke bedrijven en KMO (gewestplan)	Zone voor openbaar nut en gemeenschapsvoorzieningen

			De bestemming in het RUP stemt hier overeen met de feitelijke toestand, maar verschilt van het gewestplan (dat hier door de feitelijke situatie enigszins achterhaald is).
6. De zone buiten de Singel	Grootschalige gebouwen met uiteenlopende functies : Olympia (sportvoorzieningen), Officecentre (kantoren) en oude fabrieksloods (staat leeg). Veel verharding, vooral bestaande uit parkings.	Zone voor ambachtelijke bedrijven en KMO (gewestplan)	Zone met gemengde bestemming bedrijvigheid en recreatie. Extra groenzone gekoppeld aan nieuwe ontwikkelingen. De bestemming in het RUP stemt hier overeen met de feitelijke toestand, maar verschilt van het gewestplan qua bestemming.
7. Het woongebied tussen de Grote Breemstraat en Kuringersteenweg	Een woonwijk met hoofdzakelijk grondgebonden woningen in gesloten verband, 203 bouwalgen plus dak, grote tuizones. Hier en daar wat oude loodsen in het binnengebied.	Woonzone volgens gewestplan + verordeningen stad Hasselt Oostelijke deel Grote Breemstraat kan aan hogere densiteit orden afgewerkt volgens BPA.	Woonzone waar harmonieregel bepalend is. Geen verdere verdichting in binnengebieden. Alleen beperkte transformaties mogelijk indien gekoppeld aan nieuwe doorsteek en/of extra publiek groen. Geïventariseerd erfgoed wordt als te behouden aangeduid. Het RUP verschilt hier weinig van de feitelijke situatie of huidige juridische situatie.

Als we in detail de vergelijking maken tussen de ontwikkelingen die binnen het huidige juridische kader mogelijk zijn en de ontwikkelingen die op basis van het nieuwe RUP mogelijk worden, stellen we vast dat naar realiseerbare oppervlakte en programma's er minder vloeroppervlakte kan gerealiseerd worden na inwerking treding van het RUP en dat er vooral verschuivingen zijn van functies binnen het plangebied (met het oog op een optimale ruimtelijke invulling). Het RUP introduceert hiernaast een aantal grote groene ruimtes in deze quasi volledig verharde omgeving – in de huidige juridische context zijn geen groene ruimtes verankerd.

ZONES BINNEN SINGEL	RUP	BPA of gewestplan	Vershil RUP-BPA/GP
MF1	Zelfde als BPA (groendak verplicht)	5BL en B/T=1	0
MF2	6000m ²	5.650m ²	+ 350m ²
MF3	16.000m ²	8.145m ²	+ 7.855m ²
MF4	24.000m ²	4.500m ²	+ 19.500m ²
Mon. Broekxplein	2.500m ²	17.000m ²	-14.500m ²
Park	-	6.750m ²	-6.750m ²
ON1	5157m ²	11.800m ²	-6.643m ²
NETTO BALANS			-188m²

ZONES BUITEN SINGEL	RUP	BPA of gewestplan	Vershil RUP-BPA/GP
GB1	9.940m ²	9.940m ²	-
GB2	5.600m ²	5.600m ²	-
GB3	10.000m ²	15.950m ²	-5.950m ²
WN	3.900m ²	3.900m ²	-
NETTO BALANS			-5.950m²

2.4 Effecten op de discipline bodem en grondwater

2.4.1 Referentiesituatie

Op de bodemkaart wordt het plangebied als “bebouwde zone” gekarteerd. Het profiel van deze bodem is door ingrijpen van de mens grotendeel gewijzigd of vernietigd, waardoor de oorspronkelijke bodemeigenschappen, zoals drainage en profiel niet meer herkenbaar zijn. Delen in het zuiden vande stationsomgeving worden als natte zandleemgronden aangeduid. De gronden ten noorden van de stationsomgeving bestaan hoofdzakelijk uit lemige zandgronden.

Binnen de plancontour zijn verschillende bodemonderzoeksdossiers. Uiteraard doet het RUP geen afbreuk aan de hieruit voortvloeiende verplichtingen inzake saneringen.

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

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

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

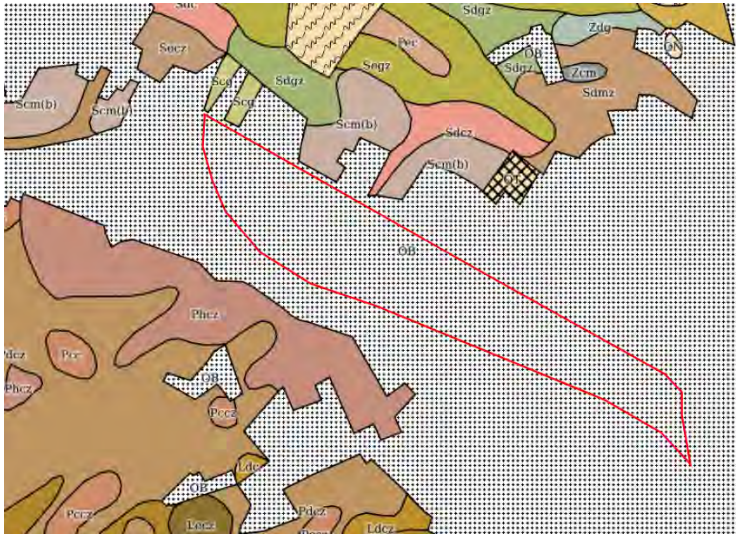
- 7010.0 (OBO-2004)
- 11146.0 (OBO-2016)
- 21209.0 (OBO-2003)
- 26480.0 (OBO-2012)
- 29654.0 (OBO-2007)
- 31015.0 (OBO-2008)
- 34406.0 (OBO-2009)
- 70987.0 (OBO-2015)
- 77305.0 (OBO-2017)
- 80855.0 (OBO-2017)
- 82052.0 (OBO-2017)

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

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

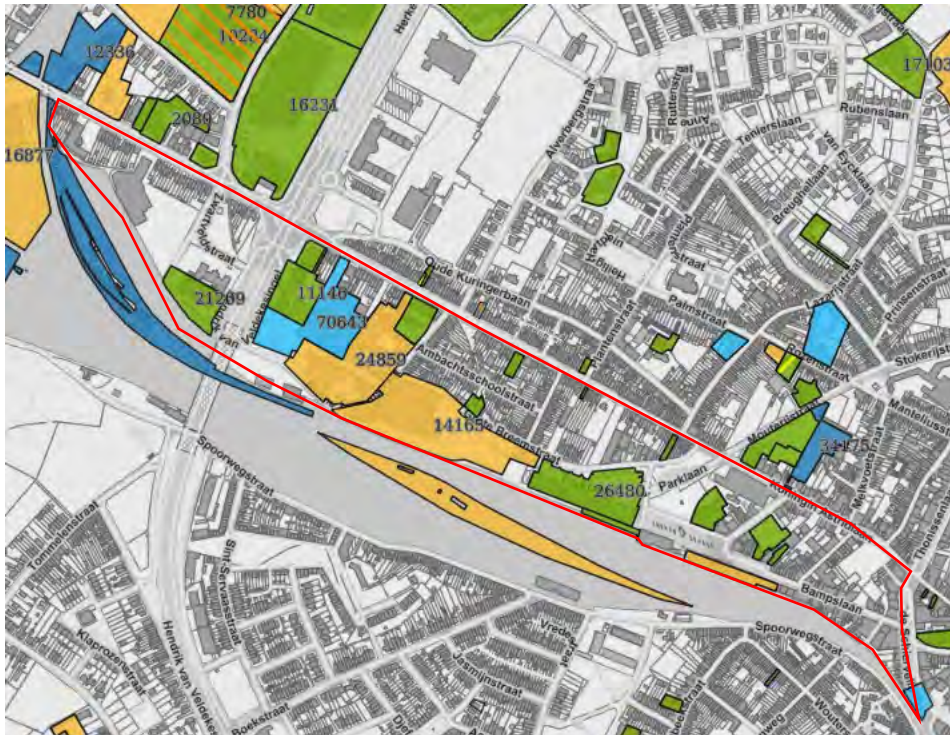
Het bodemsaneringsproject (BSP) is een rapport waarin de wijze wordt vastgesteld waarop de bodemsaneringswerken worden uitgevoerd en de eventuele nazorg wordt verzekerd. Binnen de contouren van het RUP zijn volgende **bodemsaneringsprojecten** gekend:

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



Bodemkaart (Geopunt 2021)

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



- Sitebesluit
- Oriënterend bodemonderzoek
- Beschrijvend bodemonderzoek
- Bodemsaneringsproject
- Eindevaluatieonderzoek

Bodemonderzoeken (Geoloket Ovam 2021)

2.4.2 Effecten bodem

Checklist potentiële ingrepen discipline bodem		
	JA	NEE
Bodemverstoring en grondstofvoorraden		
• Voorziet het plan vergraving of graafwerkzaamheden?	JA	
• Voorziet het plan een toename inzake verharding (aard en/of oppervlakte)?		NEE
• Wordt ingegrepen op de grondstoffenvoorraden? Voorziet het plan de uitbating van de ondergrond (klei-, zand-, steen- of grinduitbating, ertswinning)?		NEE
Bodemkwaliteit en bodemverontreiniging		
• Voorziet het plan risico-activiteiten voor verontreiniging (zoals bijv. bedrijvenzone)?	JA	
• Voorziet het plan een wijziging van bestemmingen, waardoor er een wijziging van het bestemmingstype volgens het Bodemdecreet mogelijk is (gekoppeld aan bodemsaneringsnormen)		NEE
Erosie		
• Voorziet het plan een gewijzigd bodemgebruik waardoor erosie het gevolg kan zijn of het plan aan erosie onderhevig kan zijn?		NEE

Bodemverstoring

Kwetsbaarheid:

- Het RUP laat ondergrondse constructies toe;

- Het RUP laat bedrijvigheid toe als bestemming in deelzone 6 (buiten de Singel).

Effectbespreking:

Het RUP laat ondergrondse constructies toe, waarbij (half)ondergrondse kelders, berguimten of parkings gerealiseerd kunnen worden. De bodem zal dus lokaal vergraven kunnen worden in een aantal zones. In de zones waar het RUP dit toelaat, is het bodemprofiel al verstoord door eerder bodemgebruik. Ook binnen het huidige juridische kader (BPA en gewestplan) is het mogelijk om gebouwonderdelen te slopen en nieuwbouw te voorzien met ondergrondse constructies.

Ten aanzien van de feitelijke situatie en het huidige juridische kader zal het RUP bijdragen aan de ontharding van de stationsomgeving (park, groen stationsplein, beperken inbreidingen in woongebied).

Het RUP laat in de deelzone buiten de Singel bedrijvigheid als bestemming toe (net zoals het gewestplan vandaag). Eventuele accidentele bodemverontreiniging door het planvoornemen is niet uit te sluiten, maar bij bouwwerkzaamheden en bodemverstoring en bij nieuwe inrichtingen dient de geldende regelgeving (Vlarem, Vlarebo, Vlarema) te worden gevolgd. Er worden bijgevolg geen aanzienlijke effecten verwacht op bodemkwaliteit (verspreiden van verontreiniging) door het grondverzet/calamiteiten/interferentie met saneringen. Gepaste voorzorgen worden verzekerd via het Bodemdecreet/VLAREBO/VLAREM/VLAREMA.

CONCLUSIE

Het plan geeft geen aanleiding tot aanzienlijke negatieve effecten op vlak van bodem.

2.5 Effecten op de discipline water

Naast de geanalyseerde onderwerpen hieronder verwijzen we ook naar de Watertoets.

2.5.1 Referentiesituatie

Het volledige plangebied ligt in een gebied dat weinig gevoelig is op vlak van grondwaterkwetsbaarheid.

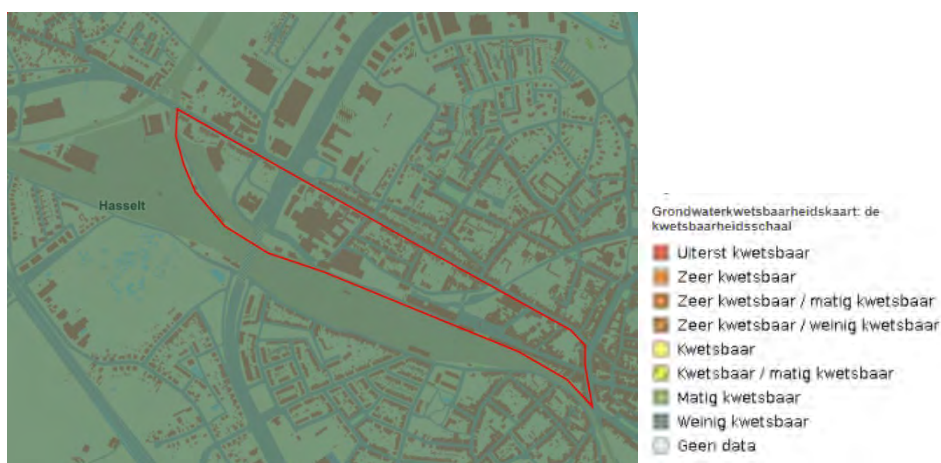
Het volledige plangebied ligt in een gebied dat matig gevoelig is op vlak van en grondwaterstroming.

Het plangebied ligt in infiltratiegevoelig gebied.

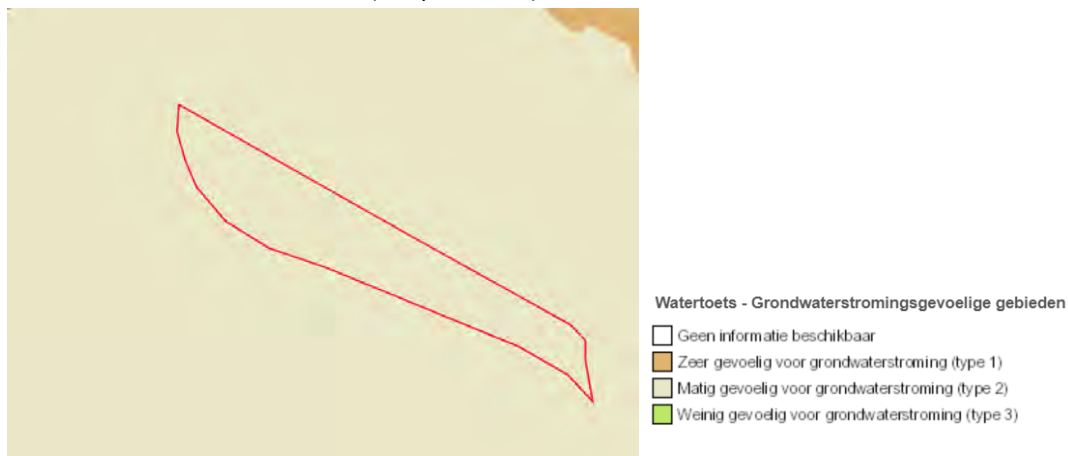
Het plangebied ligt niet in overstromingsgevoelig gebied.

In het plangebied komen geen waterlopen voor.

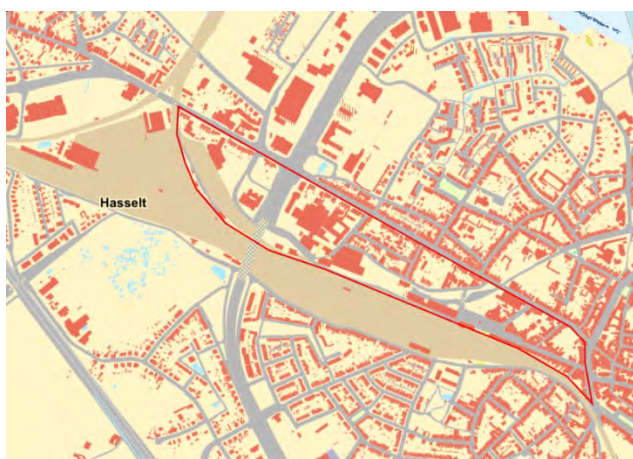
De zoneringskaart van de Vlaamse Milieumaatschappij plaatst het grootste deel van het plangebied in “centraal gebied”. In centraal gebied is een afvalwaterriolering aanwezig, die verbonden is met één of meerdere operationele waterzuiveringsgebieden.



Grondwaterkwetsbaarheidskaart (Geopunt 2021)



Grondwaterstromingsgevoelige gebieden (Geopunt 2021)



Watertoets - Overstromingsgevoelige gebieden 2017
 categorie
 ■ Effectief overstromingsgevoelig
 ■ Mogelijk overstromingsgevoelig

Overstromingsgevoelige gebieden (Geopunt 2021)



Zoneringsplan: Centraal gebied

Zoneringsplan VMM (Geoloket VMM 2021)

2.5.2 Effecten

Checklist potentiële ingrepen discipline water		
	JA	NEE
Grondwater		
• Voorziet het plan (omvangrijke) ondergrondse constructies?		NEE
• Voorziet het plan bijkomende verharding van niet verharde zones?		NEE
• Kan het plan aanleiding geven tot permanente wijziging van grondwaterstanden of -stromen (bv. t.b.v. natuur of landbouw)?		NEE
• Worden bestemmingen voorzien die aanleiding kunnen geven tot risicoactiviteiten voor grondwaterverontreiniging (zoals bijv. bedrijvenszone)?	JA	
Oppervlaktewater		
• Zijn er binnen het plan ingrepen op waterlopen of oevers mogelijk (afgraven of aanleggen oevers/dijken, openleggen of overwelfen van waterlopen, hermeandering/rechttrekking, verharderen oeverzones)?		NEE
• Komen als gevolg van het planvoornemen ingrepen voor die een invloed kunnen hebben op overstromingszones of signaalgebieden, zoals: verharding, bebouwing, ophoging.		NEE
Afvalwater		
• Genereert het plan afvalwater (huishoudelijk afvalwater of bedrijfsafvalwater)?	JA	

Grondwater

Kwetsbaarheid:

- Het RUP laat bedrijvigheid toe in de deelzone buiten de Singel.
- Het RUP laat ondergrondse constructies toe.
- Het volledige plangebied ligt in een zone die matig kwetsbaar is voor grondwaterstroming.

Effectbespreking:

Het RUP laat in de deelzone buiten de Singel bedrijvigheid toe. Eventuele accidentele grondwaterverontreiniging door het planvoornemen is niet uit te sluiten (bijvoorbeeld bestemming industrie) (noch het feitelijk voorkomen van verontreinigde grond), maar bij bouwwerkzaamheden en bodemverstoring en bij nieuwe inrichtingen dient de geldende regelgeving (Vlarem, Vlarebo, Vlaremaa) te worden gevolgd. Er worden bijgevolg geen aanzienlijke effecten verwacht op grondwaterkwaliteit (verspreiden van verontreiniging) door het grondverzet/calamiteiten/interferentie met saneringen. Gepaste voorzorgen worden verzekerd via het Bodemdecreet/VLAREBO/VLAREM/VLAREMA.

Het RUP laat ondergrondse constructies toe, waarbij (half)ondergrondse kelders, berguimten of parkings gerealiseerd kunnen worden. Ook binnen het huidige juridische kader (BPA en gewestplan) is het mogelijk om gebouwonderdelen te slopen en nieuwbouw te voorzien met ondergrondse constructies. Indien er een ondergrondse constructie gebouwd wordt met een diepte van meer dan 5m en een horizontale lengte van meer dan 100m dient advies aangevraagd te worden bij de bevoegde adviesinstantie.

Ten aanzien van de feitelijke situatie en het huidige juridische kader zal het RUP bijdragen aan de ontharding van de stationsomgeving (park, groen stationsplein, beperken inbreidingen in woongebied).

Rekening houdend met de aard van het plan– zoals de beperkte toename in de bebouwingsgraad in sommige delen en de beperkingen inzake verharding in andere delen, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijk negatieve effecten op grondwater optreden.

Afvalwater

Kwetsbaarheid:

- Het RUP laat in een aantal zones meer bouwprogramma toe dan de feitelijke toestand en de huidige juridische context. Dit kan voor bijkomend afvalwater zorgen.

Effectbespreking:

Het volledige plangebied behoort tot “centraal gebied”, waar riolering aangesloten op waterzuivering aanwezig is. Het nieuwe programma in deze zone wordt aangesloten op de riolering en veroorzaakt bijgevolg geen significante effecten inzake oppervlaktewater. Daarnaast blijven ook de vigerende hemelwaterverordeningen van toepassing.

CONCLUSIE: Het plan geeft geen aanleiding tot aanzienlijke negatieve effecten op vlak van water.

2.6 Effecten op de discipline biodiversiteit

2.6.1 Referentiesituatie

Biologische waarderingskaart

De biologische waarderingskaart duidt biologisch waardevolle zones aan langs de Singel en in de zone buiten de Singel. De waarderingskaarten dateren uit 2005 en 2006. Mogelijk zijn sommige waarderingskaarten niet meer geheel actueel: vandaag bevindt er zich een parking en een busbaan in twee gebieden die als biologisch waardevol werd gekarteerd.

Gebieden van het VEN en IVON

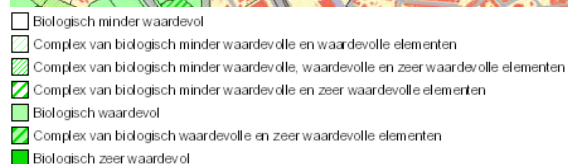
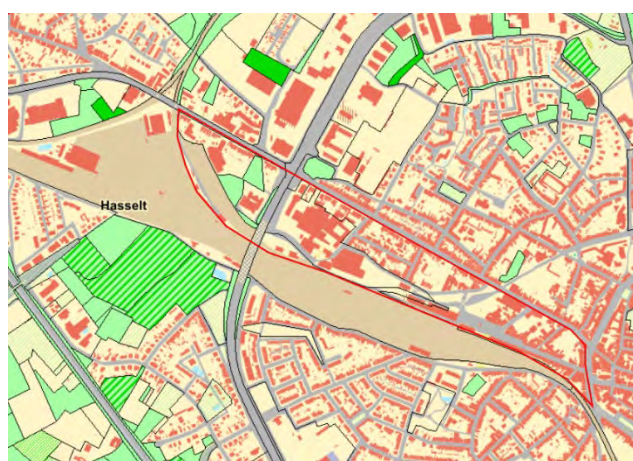
Er bevinden zich geen VEN- en IVON-gebieden in het plangebied.

Natura 2000-netwerk, habitatrichtlijngebieden en vogelrichtlijngebieden

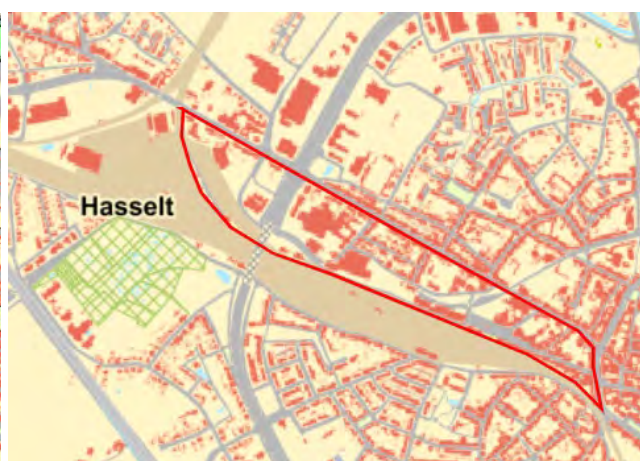
Binnen het plangebied komen geen Natura 2000-, Habitatrichtlijn- of Vogelrichtlijngebieden voor.

Erkende natuureservaten

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



Biologische waarderingskaart (Geopunt 2021)



Erkende natuureservaten



Erkende natuureservaten (Geopunt 2021)

2.6.2 Effecten

Checklist potentiële ingrepen discipline biodiversiteit		
	JA	NEE
Biotoopverlies (door ruimtebeslag)		
<ul style="list-style-type: none">Voorziet het plan bijkomende bodemverstoring zoals verharding, bebouwing, verdichting en vergraving?	JA	
Biotoopwijziging		
Verdroging/vernating		NEE
<ul style="list-style-type: none">Voorziet het planvoornemen een permanente bemaling of is het mogelijk dat er door uitvoering van het planvoornemen een lange tijdelijke bemaling (zoals bijvoorbeeld bij ondergrondse infrastructuur zoals tunnels of ontginningen dieper dan het grondwater) of grondwaterpeilsturing (bijvoorbeeld i.f.v.		

irrigatie voor landbouwgebruik) zal plaatsvinden waardoor er toch permanente effecten op bestaande biotopen te verwachten zijn?		
Verzurende en vermestende depositie <ul style="list-style-type: none"> Zal uitvoering van het plan zorgen voor een relevante toename van verzurende en/of vermestende deposities (meest relevant is vaak de stikstofdepositie): enerzijds via water (bijv. bemesting die afvloeit naar de waterloop) en anderzijds via lucht (industriële emissies zoals energiebedrijven en raffinaderijen of via een hoge toename in verkeersemissies)? 		NEE
Rustverstoring (door geluid, recreatiedruk en licht)		
<ul style="list-style-type: none"> Voorziet het planvoornemen geluidsproducerende functies/activiteiten (zoals door recreatie, industriële installaties, bedrijvigheid met bijvoorbeeld typerende buitenactiviteiten, open sportstadium/sportpleinen in open lucht, enz.)? 	JA	
<ul style="list-style-type: none"> Voorziet het plan in een bestemming/functie waardoor er een bijkomende recreatiedruk te verwachten valt? 	JA	
<ul style="list-style-type: none"> Voorziet het plan in een relevant aandeel bijkomende lichtbronnen (zoals bijvoorbeeld voor sport- en recreatieactiviteiten, i.f.v. veiligheid op bedrijfsterrainen)? 		NEE
Barrièrevorming en versnippering		
<ul style="list-style-type: none"> Kan het plan zorgen voor het doorbreken van een verbinding(szone) voor fauna of flora (zoals bermen, waterlopen, groene zones)? 		NEE
<ul style="list-style-type: none"> Kan het plan zorgen voor een belangrijke fysische scheiding tussen biologisch waardevolle zones (zoals een verkeersweg, waterweg, ontwikkeling)? 		NEE
<ul style="list-style-type: none"> Kan het plan een potentieel obstakel voor vogeltrek toelaten (bijvoorbeeld windturbines) of een obstakel voor foerageerroutes (bijvoorbeeld door inname of versnipperen van waterlopen, boszones, kleine landschapselementen)? 		NEE

Biotoopverlies

Kwetsbaarheid:

- Het RUP voorziet in een aantal vandaag nog onbebouwde zones (die las biologisch waardevol gekarteerd zijn) bijkomende bebouwing.

Effectbespreking:

Alleen in de zone buiten de Singel kan er extra bebouwing gerealiseerd worden in zones gekarteerd als biologisch waardevol. Een aantal van deze karteringen lijken niet meer actueel: ze vallen samen met een volledig verharde parking of met de busbaan. Het potentieel verlies aan biologisch waardevol gebied is dus wellicht beperkter dan uit de kaarten zou afgeleid kunnen worden. Ook binnen de huidige juridische context kunnen de als biologisch waardevol aangeduide zones bebouwd worden.

Het RUP voorziet daarenboven een nieuwe groene zone op de locatie waar vandaag een parking is (zone buiten Singel) en een groot park op de oude stelplaatsen.

Het RUP zal dus niet leiden tot een zeer beperkt biotoopverlies (zone buiten Singel) en in de zone van de oude stelplaatsen de vestiging van nieuwe biotopen mogelijk maken.

Rustverstoring

Kwetsbaarheid:

- Het RUP voorziet bedrijvigheid (zone buiten de Singel).
- Het park zal een zekere recreatiedruk veroorzaken.

Effectbespreking:

De activiteiten die mogelijk zijn binnen het plangebied zijn voor het grootste deel niet van die aard dat er een grote rustverstoring van uit gaat (bijvoorbeeld wonen, kantoren, groene bestemmingen, bepaalde vormen van recreatie).

Alleen buiten de Singel is er bedrijvigheid mogelijk. Deze zone is volledig omgeven door grote verkeersinfrastructuren, die zelf een bron van geluidsbelasting zijn en deze deelzone scheiden van de rest van het plangebied. Ook vandaag is hier al een deel bedrijvigheid aanwezig en ook binnen het huidige juridische kader kan er bedrijvigheid gerealiseerd worden. Over het hele plangebied genomen is het aandeel bedrijvigheid voorzien in het RUP veel lager dan in het huidige juridische kader.

Door een bebouwingsstrip langs de sporen te voorzien zorgt het RUP er ook voor dat het geluid van de sporen gebufferd wordt t.o.v. de woonwijk aan de Grote Broomstraat.

De recreatiedruk zal toenemen omdat het RUP een aantal aantrekkelijke functies en een park combineert. Deze druk situeert zich echter niet in een zone die biologisch kwetsbaar is.

CONCLUSIE

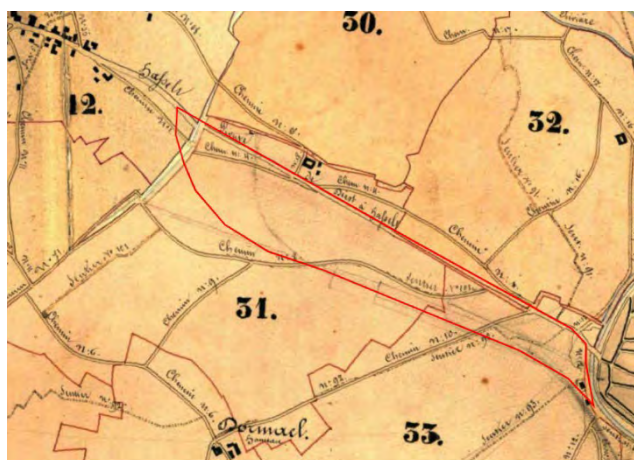
Het plan geeft geen aanleiding tot aanzienlijke negatieve effecten op vlak van biodiversiteit.

2.7 Effecten op de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

2.7.1 Referentiesituatie

Atlas der buurtwegen

De Atlas der Buurtwegen werd opgesteld naar aanleiding van de wet van 10 april 1841 en vormt een inventaris van alle wegen die van belang waren voor het lokaal verkeer. Door de bouw van het station van Hasselt komt de kaart uit de Atlas der Buurtwegen slechts beperkt overeen met de huidige situatie. De aanleg van de sporen heeft enkeledoorgaande wegen doen verdwijnen of opgesplitst. Een goed voorbeeld is de voormalige Chemin n. 10, die door haar opsplitsing momenteel onder twee namen bekend is: de Boekstraat (zuiden) en de Frans Massystraat (noorden). In de hieronder weergegeven tabel worden alle naamsveranderingen weergegeven, evenals de verdwenen en bijgekomen wegen.



Atlas der buurtwegen (Geopunt 2021)

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

Vlaamse landschap atlas

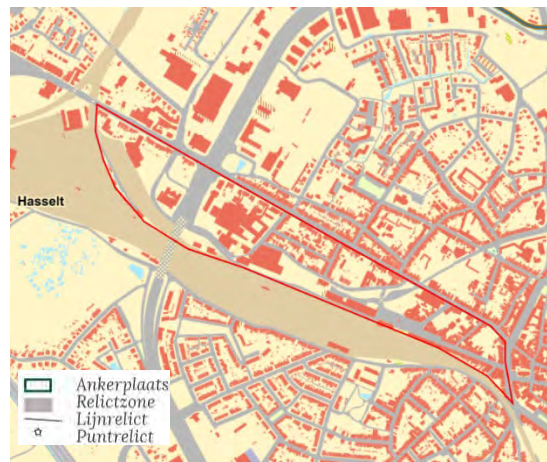
Het plangebied ligt volgens de traditionele landschappen in "stedelijke agglomeratie of (lucht)havengebied. De zone ten noorden van de stationsomgeving maakt deel uit van de Demervallei in de Dijle-Gete-Demeras. Het gebied ten zuiden van de stationsomgeving maakt deel uit van Vochtig Haspengouw.

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

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



Traditionele landschappen (Geopunt 2021)



Ankerplaatsen, relictzones, relictten (Geopunt 2021)

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

Beschermde landschappen, stads- en dorpsgezichten, monumenten en archeologische sites

Een meer uitgebreide beschrijving van het erfgoed wordt gegeven in het hoofdstuk 'planningscontext'.

Het studiegebied telt drie beschermde monumenten, geen beschermde stads-of dorpsgezichten noch cultuurhistorische landschappen:

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

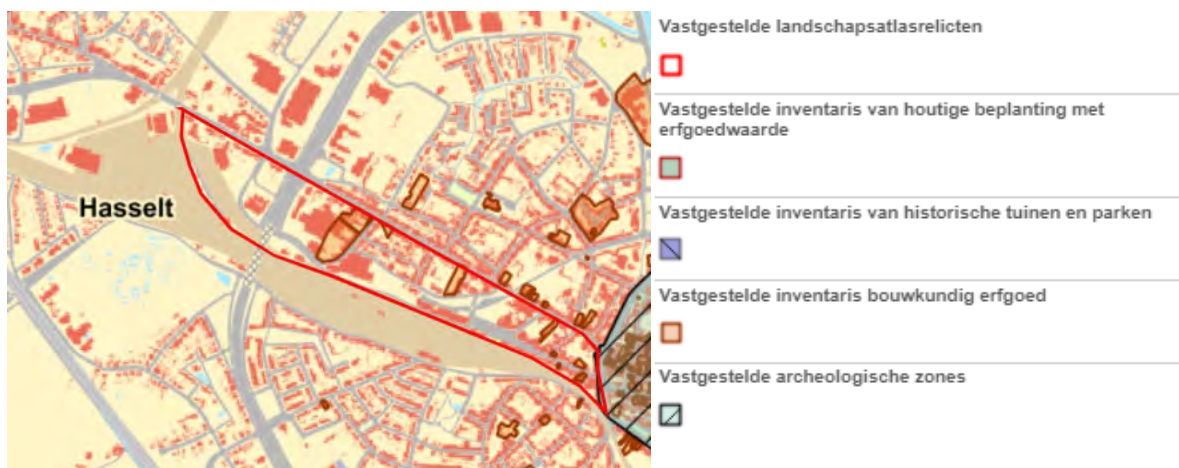


Beschermingen (Geopunt 2021)

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

Vastgestelde inventaris onroerend erfgoed

Het studiegebied telt meerdere items die opgenomen zijn op de vastgestelde inventaris van het bouwkundig erfgoed. Het studiegebied grenst aan de vastgestelde archeologische zone 'Historische stadskern van Hasselt'.



Vastgestelde Inventarissen (Geopunt 2021)

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

Centraal archeologisch inventaris

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

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

2.7.2 Effecten

Checklist potentiële ingrepen discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie		
	JA	NEE
Landschap		
Landschapsstructuur en -erfgoedwaarde		
<ul style="list-style-type: none"> Komen als gevolg van het planvoornemen ingrepen voor die landschappelijke structuren of erfgoedwaarden kunnen verstoren of vernietigen? Zoals: <ul style="list-style-type: none"> Fysieke ingrepen (bv. reliëfwijzigingen, ophogingen, afgravingen, rechtstrekken van waterlopen, dempen van holle wegen, afgraven van taluds, aanleggen of wijzigen van dijken en bermen, rooien van KLE's, ...)? Ontbossing of rooiwerkzaamheden (met bijzondere aandacht voor historische bossen)? Wijziging van historische percellering, kavelstructuren, waterlopen, wegenpatroon? 		NEE NEE NEE
Uitzicht		
<ul style="list-style-type: none"> Komen als gevolg van het planvoornemen ingrepen voor die uitzichten kunnen verstoren? Zoals: <ul style="list-style-type: none"> Mogelijkheden tot een harde invulling/bouw van constructies (bv gebouwen) of infrastructuur (zoals wegen, masten, turbines) of voor het oprichten van omvangrijke volumes of belangrijke wijzigingen in het bodemgebruik. 	JA	
Bouwkundig erfgoed		
<ul style="list-style-type: none"> Komen als gevolg van het planvoornemen ingrepen voor die bouwkundig erfgoed kunnen verstoren of vernietigen? Zoals: <ul style="list-style-type: none"> Afbraak van bouwkundig erfgoed. Het renoveren/verbouwen van het bouwkundig erfgoed waardoor het karakter, de herkenning... van het erfgoed mogelijk verdwijnt. Nieuwe ontwikkelingen (nieuwbouw of infrastructuraanleg) in de nabijheid van bouwkundig erfgoed. 	JA	NEE NEE
Archeologie		
<ul style="list-style-type: none"> Komen als gevolg van het planvoornemen ingrepen voor die archeologisch erfgoed kunnen verstoren of vernietigen? Zoals: <ul style="list-style-type: none"> Werkzaamheden die gepaard gaan met ingrepen in de bodem (graafwerkzaamheden) Permanente veranderingen in de grondwatertafel Samendrukking van onderliggende lagen ten gevolge van (permanente) ophogingen van het terrein 	JA	NEE NEE

Uitzicht en bouwkundig erfgoed

Kwetsbaarheid:

- Het RUP voorziet in de omgeving van bouwkundig erfgoed nieuwe ontwikkelingen. De nieuwe gebouwen zullen soms qua schaal groter zijn dan het aanwezige erfgoed.

Effectbespreking:

De ontwikkelingen die het RUP voorziet moeten bijdragen aan de ruimtelijke kwaliteit en beeldwaarde van de stationsomgeving. Hoewel de nieuwe bebouwing anders van aard zal zijn dan de bestaande, moet ze een waardevolle en hedendaagse toevoeging vormen in deze omgeving. De belangrijkste ontwikkelingen situeren zich bovendien rond het stationsplein en langs de sporen, terwijl het beschermde erfgoed langsheen de Kuringersteenweg ligt – op een zekere afstand van het stationsplein en de sporen dus. Ook binnen het huidige juridische kader zijn nieuwe ontwikkelingen mogelijk binnen het plangebied. Het RUP doet daarnaast geen afbreuk aan de wetgeving omtrent beschermde monumenten. Bijkomend zal het RUP de geïnventariseerde panden als “te behouden” aanduiden en richtlijnen opnemen die het behoud van erfgoedwaarden garanderen. Op deze wijze draagt het RUP bij aan het behoud van de aanwezige erfgoedwaarden. Het RUP zal bijgevolg geen aanzienlijke negatieve effecten hebben op vlak van uitzicht of erfgoed.

Archeologie

Kwetsbaarheid:

- Het RUP laat ondergrondse constructies toe, wat mogelijk archeologisch erfgoed kan verstoren.

Effectbespreking:

Rekening houdend met de ligging van het plan binnen een gebied waar geen archeologie te verwachten is en rekening houdend met de aard van het plan - waarbij effecten van bodemverstoring of grondwaterpeilwijziging niet verwacht worden tot buiten deze zone ‘geen archeologie te verwachten’, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten op archeologische erfgoed optreden.

Er kan gemotiveerd worden dat de opmaak van het RUP Stationsomgeving Hasselt geen aanzienlijke negatieve effecten met zich mee zal brengen met betrekking tot de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie. De bestaande wetgevingen inzake beschermingen dorpsgezicht en de vastgestelde inventaris van het bouwkundig erfgoed blijven ongewijzigd van kracht ongeacht het voorliggende RUP.

CONCLUSIE

Het plan geeft geen aanleiding tot aanzienlijke negatieve effecten op vlak van landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie.

2.8 Effecten op de discipline mens-mobiliteit

2.8.1 Referentiesituatie

(Zie ook MOBER in bijlage)

Stappers (voetgangers)

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

Binnen het studiegebied zijn er, met uitzondering van de voetgangerstunnel onder het station, geen speciale doorsteken voor voetgangers aanwezig. Er zijn eveneens geen wandelknooppunten in de nabijheid van Hasselt, noch de stationsomgeving. Het station van Hasselt is echter wel het beginpunt voor bezoekers om de stad te gaan verkennen. Dankzij de voetgangerstunnel onder het station door is er daarnaast een goede verbinding beschikbaar voor voetgangers tussen het noorden en zuiden van het station.

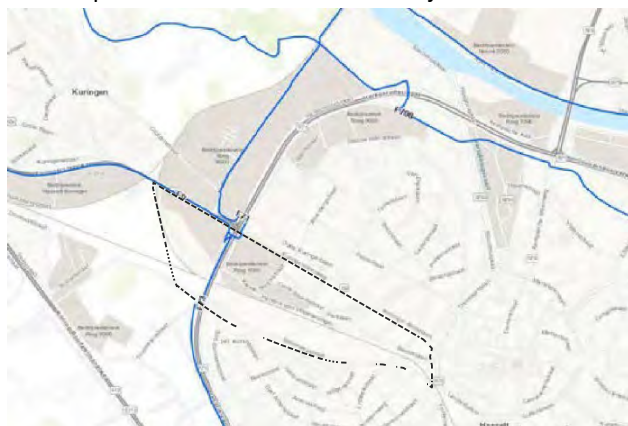
Trappers (fietsverkeer)

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

De Spoorwegstraat en een klein deel van de Koningin Astridlaan maken deel uit van het fietsknooppuntennetwerk. Ten noorden van de Kuringersteenweg ligt knooppunt 96 van het fietsknooppuntennetwerk. De Fietsostrade F741 passeert het studiegebied in het westen en voorziet een verbinding met Sint-Truiden. Deze fietsostrade loopt voor een deel parallel met de R71 en heeft als startpunt de fietstunnel aan het kruispunt Kuringersteenweg x R71.

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

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



Fietssnelwegen nabij het station (Fietssnelwegen.be)

Openbaar vervoer

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

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

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

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

In de toekomst zal met de komst van de drie Spartacuslijnen de bereikbaarheid per openbaar vervoer alleen maar verbeteren.

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

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

Treinaanbod NMBS - station Hasselt (09/2021)



Stadsnet Hasselt (delijn.be)

Privaat autoverkeer

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

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

Effecten

Checklist potentiële ingrepen discipline mens-mobiliteit		
	JA	NEE
Mobiliteit		
<ul style="list-style-type: none"> Zal het plan een wijziging (toename) in de verkeersgeneratie teweegbrengen (zoals bij wonen, bedrijvigheid, recreatie, school, kantoor, winkels, ...)? 	JA	
<ul style="list-style-type: none"> Zal het plan een wijziging in de (ontsluitings)infrastructuur teweegbrengen/vereisen? 	JA	

Mobiliteit

Kwetsbaarheid:

- Het RUP voorziet extra ontwikkelingen die bijkomend verkeer genereren.
- Het RUP wikkelt het grootste deel van het bijkomend autoverkeer af via de busbaan naar de Singel; hierdoor wordt het kruispunt Singel-Kuringersteenweg extra belast en zal hier een ingreep nodig zijn om de doostroming te garanderen.

Effectbespreking (een gedetailleerd onderzoek is vervat in de MOBER in bijlage):

Het RUP voorziet de mogelijkheid om in totaal zo'n 66.000m² extra programma (ten opzichte van de feitelijke situatie) onder te brengen in de stationsomgeving. Dat is in vergelijkbaar met wat er binnen de huidige juridische situatie mogelijk is, zij het in andere bestemmingscategorieën. In het RUP zal er bovendien gekozen worden om het parkeren te bundelen in de strip langs de sporen (zone oude stelplaatsen) en om deze parking alleen te ontsluiten via de busbaan (naar de Singel) om zo de omliggende woonwijken te vrijwaren van verkeer.

Om de effecten van het RUP op vlak van mobiliteit correct te kunnen inschatten werd een MOBER opgemaakt (Vectris). De volledige MOBER is opgenomen in de bijlage.

De MOBER is gebaseerd op volgende invulling volgens het RUP (aangepaste tabel op basis van het voorontwerp):

Zone	Wonen	Kantoor	Recreatie	Horeca	Handel	Ambachten - KMO	Openbaar nut/ gemeenschapsvoorzieningen	TOTAAL
Transferium	Max. 6000 m ² studentenkoten	Max. 4800 m ²	/	Max. 1200 m ² reizigerfuncties		/	Min. 400 m ² - Max. 1200 m ²	Max. 6000 m ²
Cordeel	Max. 4000 m ²	Max. 8000 m ²	/	Max. 8000 m ² (hotel)	Max. 400 m ²	/	Max. 8000 m ²	Max. 16000 m ²
De Strip	Max. 9000 m ²	Max. 13000 m ²	Max. 6000 m ²	Max. 8000 m ² (hotel)	Max. 400 m ²	/	Max. 12000 m ²	Max. 24000 m ²
	<i>Min. 2500 m² buurtversterkende functies (recreatie of openbaar nut)</i>							
Oude loods	/	/	Max. 1500 m ² (buurtfunctie)	Max. 200 m ² (buurtfunctie)	/	/	Max. 2000 m ²	Max. 2.200 m ²
Site Olympia	/	/	Max. 10000 m ²	/	/	Max. 10000 m ²	/	Max. 10000 m ²
Site Byvoet	/	/	Max. 1000 m ²	/	/	Max. 5600 m ²	/	Max. 5600 m ²
Site Weyns - Office Center	/	/	Max. 2000 m ²	/	/	Max. 10000 m ²	/	Max. 10000 m ²
Busstation	/	Max. 2500 m ²	/	/	/	/	Max. 2500 m ²	Max. 2500 m ²

In deze MOBER wordt de mobiliteitsgeneratie en de impact op het omliggende wegennet (en met name: het kruispunt Singel-Kuringersteenweg) voor 4 scenario's berekend:

- Een minimum-scenario: dit is een scenario waarbij de invulling van de deelzones gebeurt met programma's die de kleinste mobiliteitsgeneratie veroorzaken;
- Een maximum-scenario: dit is een scenario waarbij de invulling van de deelzones gebeurt met

programma's die de grootste mobiliteitsgeneratie veroorzaken;

- Een scenario "huidige modal split" waarbij de huidige modal split wordt toegepast op de verplaatsingen ten gevolge van het RUP;
- Een scenario "duurzamere modal split" waarbij gerekend wordt met een groter aandeel stappers, fietsers en openbaar vervoer.

Minimumscenario

	AUTOBEWEGINGEN			
	OCHTENDPIEK		AVONDPIEK	
	IN	UIT	IN	UIT
Huidige modal split				
TRANSFERIUM	46	4	3	30
CORDEEL BLOK 1	1	17	10	8
CORDEEL BLOK 2	1	17	10	8
STRIP	12	38	49	42
OUDE HAL	2	0	2	3
KOPGEBOUW	49	10	17	41
OLYMPIA	9	1	1	6
BYVOET	11	1	1	8
WEYNS	11	1	1	8
TOTAAL	142	91	95	156
Duurzamere modal split				
TRANSFERIUM	34	4	2	22
CORDEEL BLOK 1	1	15	9	7
CORDEEL BLOK 2	1	15	9	7
STRIP	12	34	51	46
OUDE HAL	2	0	2	3
KOPGEBOUW	37	8	17	34
OLYMPIA	6	1	1	5
BYVOET	8	1	1	6
WEYNS	8	1	1	6
TOTAAL	110	79	92	136

Maximumscenario

	AUTOBEWEGINGEN			
	OCHTENDPIEK		AVONDPIEK	
	IN	UIT	IN	UIT
Huidige modal split				
TRANSFERIUM	46	4	3	30
CORDEEL BLOK 1	21	16	11	23
CORDEEL BLOK 2	116	0	52	95
STRIP	265	15	26	267
OUDE HAL	20	4	5	16
KOPGEBOUW	72	13	15	55
OLYMPIA	4	2	30	21
BYVOET	6	1	1	4
WEYNS	8	2	20	18
TOTAAL	558	58	163	529
Duurzamere modal split				
TRANSFERIUM	34	4	2	22
CORDEEL BLOK 1	15	14	9	18
CORDEEL BLOK 2	89	0	40	74
STRIP	156	11	18	156
OUDE HAL	15	3	4	13
KOPGEBOUW	54	10	12	42
OLYMPIA	3	1	21	15
BYVOET	4	1	1	3
WEYNS	6	1	14	13
TOTAAL	378	45	121	355

De MOBER onderzoekt de impact van de verkeersgeneratie in verschillende scenario's op het omliggende wegennet. Uit dit onderzoek blijkt dat er alleen in het maximum scenario bij huidige modal split een capaciteitsprobleem ontstaat op de zuidelijke tak van het kruispunt N2/R71. Dit is een eerder hypothetisch en worst case scenario: het RUP wordt immers nooit volledig in één keer gerealiseerd, de stad zet sterk in op duurzame mobiliteit en de bereikbaarheid per openbaar vervoer van het gebied zal in de toekomst (Spartacuslijnen) alleen maar verbeteren. Hierdoor is het bestendigen van de huidige modal split eerder onwaarschijnlijk.

In dit eerder hypothetische worst case scenario volstaat het bovendien om een hulplicht te plaatsen op de zuidelijke tak om het probleem afdoende te counteren.

De MOBER werd besproken met AWV.

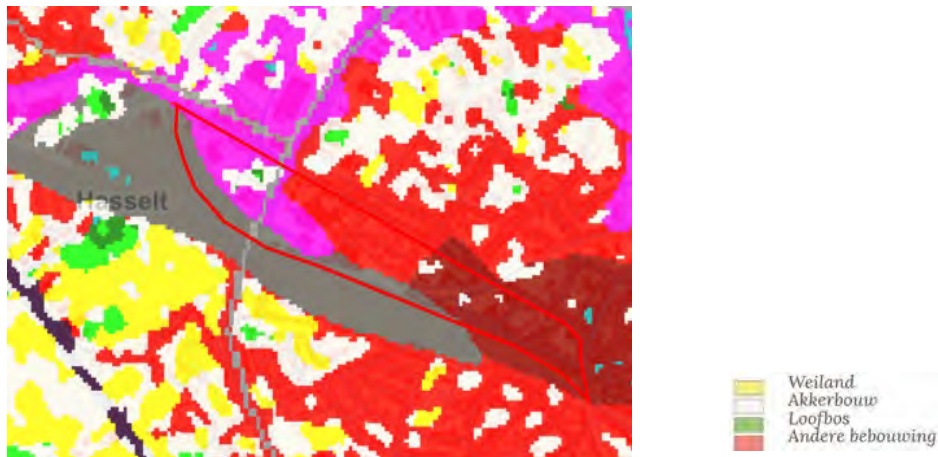
CONCLUSIE

Het plan geeft geen aanleiding tot aanzienlijke negatieve effecten voor de discipline mens-mobiliteit.

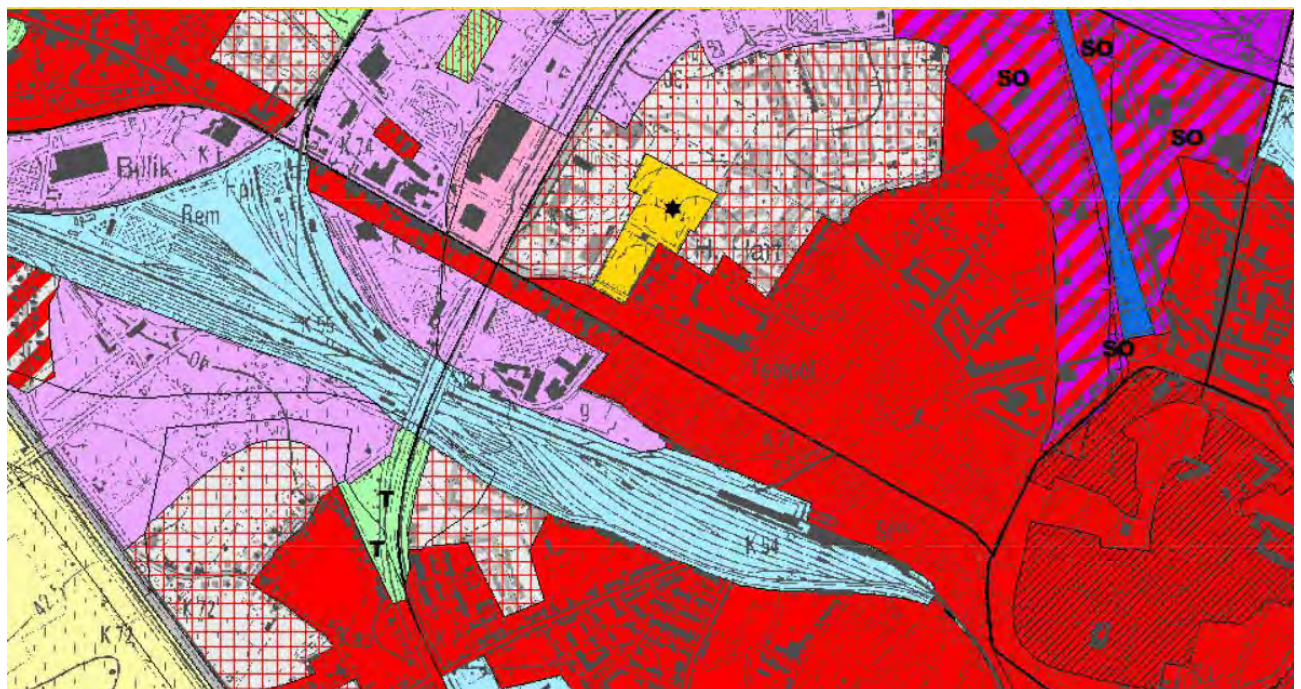
2.9 Effecten op de discipline mens-ruimtelijke aspecten

Voor deze bespreking delen we het plangebied op in de verschillende deelzones. De tabel hieronder maakt daarbij de vergelijking tussen de referentiesituatie (feitelijke situatie + huidige juridische situatie) en de nieuwe juridische situatie die door het nieuwe RUP ontstaat.

2.9.1 Referentiesituatie



Bodemgebruik (Geopunt)



Gewestplan (Geopunt)

Zone	Feitelijke situatie	Huidig juridisch kader	RUP Stationsomgeving Hasselt
8. De zone Bampslaan-K.Astridlaan	Dens bebouwde stedelijke omgeving met panden tot 4 à 5 bouwlagen in gesloten verband. Mix van wonen en andere functies. Sterk versteende binnengebieden, waar veel bovengronds geparkeerd wordt. Recent werden hier een aantal grote inbreidingsprojecten vergund.	Woonzone volgens gewestplan + verordeningen stad Hasselt	Woonzone waar harmonieregel bepalend is. Geen verdere verdichting in binnengebieden. Handel alleen langsheen de Bampslaan toegelaten. Geinventariseerd erfgoed wordt als te behouden aangeduid. Het RUP verschilt hier weinig van de feitelijke situatie of huidige juridische situatie.
9. De omgeving stationsplein	Stationsgebouw en lage loods aan spoorzijde, kantoren en woningen aan noordzijde. Zeer groot, onoverzichtelijk en volledig verhard stationsplein.	BPA laat toe om stationsgebouw en bijgebouwen te vervangen door ruimer volume (17.450m ² , 7 bouwlagen) en op het M.Broeckplein een torenvolume (17.000m ² en max. 17 bouwlagen) te realiseren.	Het RUP laat toe om de bijgebouwen van het station te vervangen (max. 6000m ²), houdt het M.Broeckplein vrij voor de inrichting van een nieuw busstation en voorziet op het plein slechts een beperkte bouwmogelijkheid (de overbouwing van het busstation, ca. 3000m ²). Het RUP verschilt hier eerder beperkt van de feitelijke situatie en laat veel minder toe dan het BPA.
10. De zone Parklaan tot aan het Gerechtsgebouw	Hier bevindt zich het parkeergebouw waarop het Gerechtsgebouw gerealiseerd werd. Bovenop het parkeergebouw loopt de Parklaan, wiens groene flanken afhellen naar de Grote Breemstraat.	Het BPA werd hier reeds grotendeels gerealiseerd. Er is nog een bouwmogelijkheid op het parkeergebouw aan de zijde van het M.Broeckplein (8.145m ²).	Het RUP laat hier meer bebouwing toe dan het BPA (16.000m ²) en introduceert hier de nieuwe verbindingsbrug voor zacht verkeer over de sporen. Het RUP verschilt hier van de feitelijke en huidige juridische situatie.
11. De zone van de oude stelplaatsen van De Lijn	Zone met oude loodsen en kantoor van De Lijn alsook grote bus stelplaats. De zone is volledig verhard en bebouwd.	Zone voor ambachtelijke bedrijven en KMO (gewestplan), zone voor bus- en spoorinfrastructuur (BPA)	Gemengde zone (wonen, kantoren, recreatie in strip langs sporen, max. 24.000m ²) en Park Het RUP verschilt hier sterk van de feitelijke en huidige juridische situatie.
12. De zone campus HAST	Scholencampus met gebouwen, speel- en sportterreinen, parking	Zone voor ambachtelijke bedrijven en KMO (gewestplan)	Zone voor openbaar nut en gemeenschapsvoorzieningen De bestemming in het RUP stemt hier overeen met de feitelijke toestand, maar verschilt van het gewestplan (dat hier door de feitelijke situatie enigszins achterhaald is).

13. De zone buiten de Singel	Grootschalige gebouwen met uiteenlopende functies : Olympia (sportvoorzineingen), Officecentre (kantoren) en oude fabrieksloods (staat leeg). Veel verharding, vooral bestaande uit parkings.	Zone voor ambachtelijke bedrijven en KMO (gewestplan)	Zone met gemengde bestemming bedrijvigheid en recreatie. Extra groenzone gekoppeld aan nieuwe ontwikkelingen. De bestemming in het RUP stemt hier overeen met de feitelijke toestand, maar verschilt van het gewestplan qua bestemming.
14. Het woongebied tussen de Grote Broomstraat en Kuringersteenweg	Een woonwijk met hoofdzakelijk grondgebonden woningen in gesloten verband, 2 0 3 bouwvalgen plus dak, grote tuizones. Hier en daar wat oude loodsen in het binnengebied.	Woonzone volgens gewestplan + verordeningen stad Hasselt Oostelijke deel Grote Broomstraat kan aan hogere densiteit orden afgewerkt volgens BPA.	Woonzone waar harmonieregel bepalend is. Geen verdere verdichting in binnengebieden. Alleen beperkte transformaties mogelijk indien gekoppeld aan nieuwe doorsteek en/of extra publiek groen. Geïnteriseerd erfgoed wordt als te behouden aangeduid. Het RUP verschilt hier weinig van de feitelijke situatie of huidige juridische situatie.

2.9.2 Effecten

Checklist potentiële ingrepen discipline mens-ruimtelijke aspecten		
	JA	NEE
Ruimtegebruik		
<ul style="list-style-type: none"> Zullen er functies (zoals wonen, bedrijvigheid, voorzieningen, handel, recreatie, natuur en bos, infrastructuur) wijzigen ten gevolge het planvoornemen (door bijvoorbeeld bestemmingswijzigingen, wijzigingen in ruimtebeslag en functioneren)? 	JA	
<ul style="list-style-type: none"> Zullen er landbouwfuncties en structuren wijzigen ten gevolge het planvoornemen (door bijvoorbeeld bestemmingswijzigingen, wijzigingen in ruimtebeslag en functioneren)? 		NEE
Ruimtebeleving		
<ul style="list-style-type: none"> Genereert het plan een potentieel fundamenteel gewijzigde ruimtebeleving (visueel, licht/schaduw, wind, privacy, veiligheidsgevoel)? 	JA	

Ruimtegebruik

Kwetsbaarheid:

- Het RUP voorziet nieuwe ontwikkelingen in het plangebied.
- De nieuwe ontwikkelingen wijzigen de ruimtebeleving.

Effectbespreking:

Vandaag is de stationsomgeving een omgeving met een eerder beperkte kwaliteit in een aantal deelzones. Er is een gebrek aan samenhang, een sterke ruimtelijke fragmentatie, veel residueel gebruik, ... De publieke ruimte is op veel plaatsen ondermaats en sterk versteend. Fietsers en voetgangers hebben amper ruimte in de stationsomgeving. Er is geen publiek groen aanwezig. De sociale veiligheid is een groot probleem... Het is kortom een omgeving die aan dringende herontwikkeling toe is en waar een kwaliteitsinjectie nodig is.

De stationsomgeving is een zone die zeer strategische gelegen is, tussen binnenstad en station, met een zeer goede multimodale bereikbaarheid.

Het is dan ook logisch om hier enige verdichting gekoppeld aan kwaliteitsverbeteringen toe te laten. In de ambities die hoger beschreven zijn wordt dit meer in detail uitgelegd. Om te komen tot een kwalitatief hoogstaande invulling werd parallel aan het RUP een masterplanstudie uitgewerkt, waarin heel veel ontwerpend onderzoek werd verricht. Ook het participatietraject met de buurt werd aangegrepen om functies waar de buurtbewoners nood aan hebben en bezorgdheden vanuit de buurt een plek te geven in het plan. Het RUP vertaalt de krijtlijnen van het masterplan op verordenende wijze.

De ontwikkelingen die het RUP voorziet beogen dus een kwaliteitswinst voor het gebied als geheel. De gewijzigde ruimtebeleving wordt bewust en gewild mogelijk gemaakt door het RUP. Het RUP zal een positief effect hebben op de discipline ruimte.

CONCLUSIE

Het plan geeft geen aanleiding tot aanzienlijke negatieve effecten op de discipline van mens-ruimtelijke aspecten .

2.11 Effecten op de discipline mens-gezondheid

2.11.1 Referentiesituatie

Voor de discipline lucht

Op vraag van Team MER wordt getoetst aan de strengere WHO en ANSES-normen.

Normen :

- PM10 (WHO) = 20 µg/m³
- PM2,5 (WHO) = 10 µg/m³
- NO2 (ANSES) = 20 µg/m³

Fijn stof bestaat uit zeer kleine deeltjes die aanwezig zijn in de lucht. We spreken meestal over PM10 en PM2,5. Dat staat voor deeltjes die kleiner zijn dan 10 of 2,5 micrometer. Doordat ze zo klein zijn kunnen ze diep doordringen in de longen en schadelijk zijn voor de gezondheid. De kaarten met het jaargemiddelde voor fijn stof tonen een goede luchtkwaliteit binnen het plangebied en omgeving. Ook getoetst aan de WHO-normen is de luchtkwaliteit op vlak van PM 10 goed in het plangebied, alleen ter hoogte van de groene boulevard en het kruispunt Singel-Kuringersteenweg wordt de norm net niet gehaald. Voor PM 2,5 wordt de WHO-norm net niet gehaald, dat geldt helaas voor het hele gebied binnen de Singel.

Stikstofdioxide is een oxiderend gas dat irritatie van de luchtwegen kan veroorzaken. Verbrandingsprocessen tgv ander andere gemotoriseerd verkeer stoten voornamelijk NO uit. In de lucht wordt NO omgezet tot NO2. De kaart met het jaargemiddelde stikstofdioxide in de lucht toont een goede luchtkwaliteit in grote delen van het plangebied, behalve in de zones langsheen de grote verkeersinfrastructuren (steenweg, singel, groene boulevard).

Bovendien mag voor PM10 een daggemiddelde van 50 µg/m³ niet meer dan 35 keer per jaar overschreden worden. Het aantal overschrijdingen wordt bepaald per meetpunt, waarvan er één gelegen is aan de andere kant van Hasselt: Boksbeemdenstraat. In onderstaande tabel vind u het aantal overschrijdingen terug.

Zwarte koolstof ('black carbon') is een maat voor de roetconcentratie in de omgevingslucht, het ontstaat bij onvolledige verbranding van fossiele brandstoffen, biomassa en biobrandstof. De kaart met het jaargemiddelde black carbon in de lucht toont een goede luchtkwaliteit in de zuidelijke helft van het plangebied en omgeving. De delen van het plangebied die grenzen aan de Singel, Kuringersteenweg-Kon. Astridlaan en groene boulevard scoren minder goed.

<i>NO2 jaargemiddelde(2016)</i>	<i>PM10 jaargemiddelde (2016)</i>	<i>Aantal over- schrijdingen norm PM10 daggemiddelde (2016)</i>
21-25 µg/m ³ 50 µg/m ³ (Kuringersteenweg)	20 µg/m ³	3

Opm. Op vraag van Team MER gebruiken we hieronder de kaarten uit 2019 (en niet de meest actuele) – omdat deze meer representatief zijn.



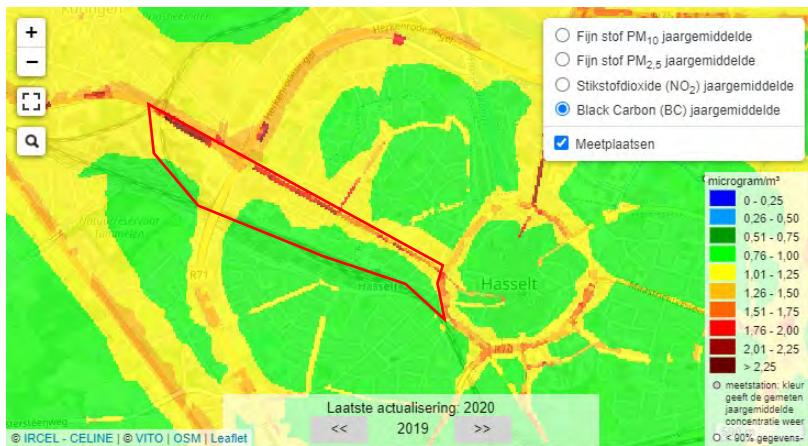
Fijnstof PM 10 (Geoloket VMM, meetresultaten 2019)



Fijnstof PM 2,5 (Geoloket VMM, meetresultaten 2019)



Stikstofdioxide (Geoloket VMM, meetresultaten 2019)



Black Carbon (Geoloket VMM, meetresultaten 2019)

Voor de discipline geluid en trillingen

Normen: Lden 50 dB(A) of Lnight 40 dB(A)

Voor de beschrijving van de referentiesituatie inzake de discipline geluid en trillingen wordt er teruggegrepen naar de geluidsbelastingkaarten van wegverkeer en spoorverkeer L-den en L-night voor de provincie Vlaams-Brabant.

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

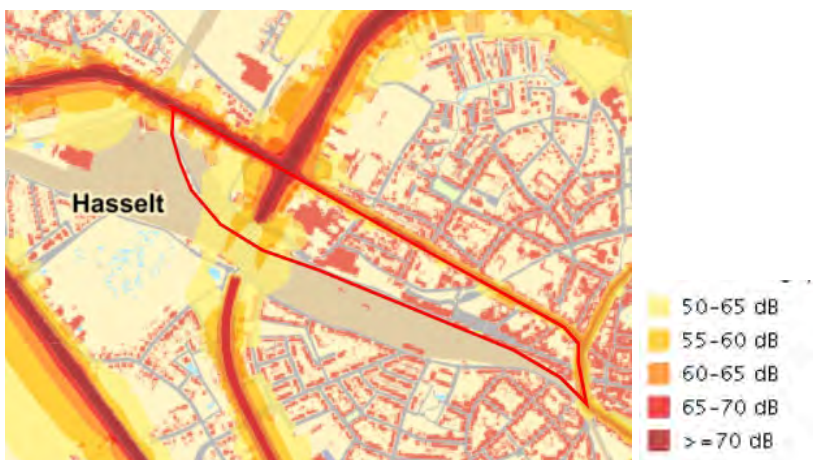
Bij de avond en de nachtwaarde wordt vervolgens een straffactor van respectievelijk 5 en 10 dB(A) opgeteld. De reden hiervan is dat een ander geluidsniveau in de avond en de nacht door het verminderen van geluiden uit de omgeving als hinderlijker wordt ervaren dan het geluid van overdag. Een andere reden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

Uit de geluidsbelastingkaarten blijkt dat de omliggende infrastructuur (spoorweg, singel, steenweg, groene boulevard) een belangrijke bron voor geluidsbelasting zijn. De site heeft zowel te maken met een geluidsbelasting van het weg- als het spoorverkeer, zowel 's nachts als overdag. De situering van de site langs het spoor leidt er uiteraard toe dat de geluidsbelasting door spoorverkeerb innen de contouren van het RUP hoog is. **Overdag** is een groot deel van het gebied onderhevig aan geluidsbelasting, met **waarden tussen de 55dB en 69dB**, met **uitschieters naar 74dB** op de delen gelegen vlak langs de spoorweg. De gebouwen aan de Bampslaan, het Stationsplein en de Grote Breemstraat zorgen wel voor een barrière voor het geluid om verder te verplaatsen. Het geluid verspreid zich verder op de meer open ruimtes rond het gerechtsgebouwen de stelplaats van De Lijn. 's Nachts liggen de waarden door een afname aan treinverkeer iets lager. Ongeveer de helft van het studiegebied is nog altijd onderhevig aan een geluidsbelasting van minimaal 50dB, met uitschieters naar 69dB in de zones gelegen langs de spoorwegen.

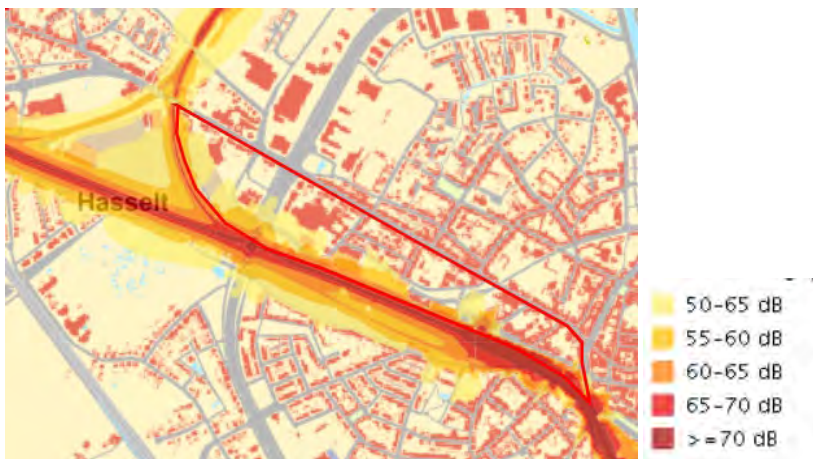
Vanuit het wegverkeer komt de **grootste hinder van de Hendrik Vanveldekesingel (R71)**. Omwille van de aanwezige functies in het westen van het studiegebied heeft dit vooral invloed op gevoelige functies zoals wonen. De Kuringersteenweg zorgt eveneens voor een geluidsbelasting op het studiegebied. Omwille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



Geluidsbelasting wegverkeer Lden (Geopunt, resultaten 2016)



Geluidsbelasting wegverkeer Lnight (Geopunt, resultaten 2016)



Geluidsbelasting spoorverkeer Lden (Geopunt, resultaten 2016)



Geluidsbelasting spoorverkeer Lnight (Geopunt, resultaten 2016)

2.11.2 Effecten

Checklist potentiële ingrepen discipline mens-gezondheid		
	JA	NEE
Gezondheid		
<ul style="list-style-type: none"> Zal het plan een wijziging in de verkeersgeneratie teweegbrengen (zoals bij wonen, bedrijvigheid, recreatie, school, kantoor, winkels, ...) (zie tevens discipline mobiliteit)? 	JA	
<ul style="list-style-type: none"> Genereert het plan bijkomende geluids- en luchtmissies (incl. geur) (zoals bij een toename van verkeer, bepaalde bedrijfsbestemmingen, ...)? 	JA	
<ul style="list-style-type: none"> Voorziet het plan gebieden met woonfunctie of kwetsbare locaties (scholen, ziekenhuizen en rust- en verzorgingstehuizen)? 	JA	
<ul style="list-style-type: none"> Voorziet het plan in een relevant aandeel bijkomende lichtbronnen (zoals bijvoorbeeld voor sport- en recreatieactiviteiten, i.f.v. veiligheid op bedrijfsterrainen)? 		NEE

Gezondheid

Kwetsbaarheden:

- Het RUP voorziet nieuwe ontwikkelingen die extra verkeer genereren.
- Ten gevolge van de bijkomende verkeersgeneratie zullen er bijkomende geluids- en luchtmissies zijn.
- Door het RUP zullen er in het plangebied nieuwe woningen gerealiseerd worden.

Effectbespreking:

Het verkeer dat door het RUP gegenereerd wordt zal hoofdzakelijk via de randen van het plangebied afgewikkeld worden, vooral via de Singel en busbaan/nieuwe parallelweg. Door de nieuwe verkeersstromen langs de busbaan/parallelweg naar de parking te leiden, blijven de aanliggende woonbuurten gespaard van extra verkeer en de hiermee gepaard gaande hinder. De busbaan en parallelweg lopen langs de sporen (een zone die vandaag al voor veel geluid zorgt) en zullen in de toekomst door de strip (= nieuwe bebouwing) geflankeerd en overbouwd worden. Door een nieuwe bebouwingsstrip te voorzien tussen de busbaan/sporen en de woonomgeving, kan een deel van het geluid van het weg- en spoorverkeer gebufferd worden, wat vandaag niet het geval is.

Het RUP voorziet op de plaats van de busstelplaats (die vandaag veel overlast genereert, door bussen die met draaiende motor staan te wachten en af en aan rijden) een park, de busbuffer wordt in het nieuwe strip-gebouw geïntegreerd zodat de overlast ten gevolge van de wachtende bussen hier weggenomen wordt. Het RUP heeft op dat vlak zeker een positief effect op de omgeving.

Het RUP biedt bovendien kansen voor het gebruik van duurzame modi (openbaar vervoer, fiets). Het RUP voorziet verder geen bestemmingen of activiteiten die bijkomende geluidsoverlast of emissies veroorzaken. Alleen in de zone buiten de Singel is bedrijvigheid mogelijk, maar dat kan binnen het huidige juridische kader ook. In de zone buiten de Singel is er vandaag – behalve indoorrecreatie- reeds bedrijvigheid aanwezig : het gaat over niet-hinderlijke KMO's. Net omdat deze zone door de aanwezigheid van grote infrastructuur (Singel, spoorwegbundel, steenweg) een beperkte omgevingskwaliteit heeft, wordt in het RUP de woonfunctie hier niet verder ontwikkeld en worden minder "kwetsbare" functies (zoals recreatie en bedrijvigheid) toegelaten.

Er worden geen projecten voorgesteld met een hoge bijkomende belasting van gemotoriseerd verkeer die de luchtkwaliteit kunnen beïnvloeden. De recreatieve functies en bedrijvigheid kunnen wel uitbreiden, maar deze uitbreidingen generen slechts in beperkte mate extra verkeer (zie MOBER). Bovendien functioneren bedrijvigheid en recreatie complementair (recreatie trekt vooral bezoekers 's avonds en in het weekend, bedrijvigheid tijdens de werkuren), waardoor ook pieken uitblijven.

De luchtkwaliteit blijft quasi ongewijzigd. De bestaande knelpunten worden door het RUP niet verholpen – ze zijn veelal een gevolg van de mobiliteitsorganisatie op stadsniveau, waar het RUP slechts een beperkte impact op heeft. Het RUP zet wel sterk in op het faciliteren van duurzame modi (wat kan bijdragen aan het reduceren van het autoverkeer ten voordele van zacht verkeer en openbaar vervoer).

Het RUP Stationsomgeving Hasselt zal geen aanzienlijke negatieve effecten veroorzaken wat betreft de disciplines lucht en geluid.

CONCLUSIE

Het plan geeft geen aanleiding tot aanzienlijke negatieve effecten op de discipline van mens-gezondheid.

2.12 Effecten op de discipline mens-veiligheid

2.12.1 Referentiesituatie

Er zijn geen Seveso- inrichtingen aanwezig in of nabij het plangebied.


Uit de RVR-Toets komt naar voren dat er zich geen Seveso- inrichtingen in of nabij het plangebied bevinden.

Er moet geen ruimtelijke veiligheidsrapportage worden opgesteld.

Het voorontwerp RUP Stationsomgeving Hasselt dient niet te worden voorgelegd aan de dienst Veiligheidsrapportering.

Zijn er Seveso-inrichtingen gelegen binnen het plangebied of in de nabijheid ervan?

Teken het plangebied op de kaart om te zien of er binnen of in de nabijheid ervan Seveso-inrichtingen gelegen zijn.



Er liggen GEEN bestaande Seveso-inrichtingen in of nabij het plangebied.
Plangebied wijzigen

Is er binnen het plangebied bedrijvigheid aanwezig of gepland?

Met bedrijvigheid wordt de gebiedscategorie "bedrijvigheid" bedoeld zoals bepaald in artikel 2.2.6.52 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening CR.

Ja, er is bedrijvigheid aanwezig of gepland

Nee, er is geen bedrijvigheid aanwezig noch gepland

Ik weet het niet zeker

Resultaat RVR-toets

- ✓ Er bevinden zich GEEN bestaande Seveso-inrichtingen in of nabij het plangebied
- ✓ De inplanting van nieuwe Seveso-inrichtingen wordt in het RUP uitgesloten
- ➔ Er moet geen RVR worden opgesteld. Het plan moet niet voorgelegd worden aan het Team Externe Veiligheid

Resultaat online RVR-toets (<https://rvr.omgeving.vlaanderen.be/>)

2.12.2 Effecten

Checklist potentiële ingrepen discipline mens-veiligheid		
	JA	NEE
Veiligheid		
• RVR-toets uitgevoerd (https://www.milieuinfo.be/rvr/) zie RUP-onderdelen		NEE
• Voorziet het plan een wijziging in de aanwezigheid van of toelaten van risicovolle installaties zoals hoogspanningslijnen?		NEE
• Voorziet het plan een wijziging in de aanwezigheid van of toelaten van risicovolle installaties zoals infrastructuren (weg-spoorweg-waterweg-pijpleiding) voor transport van gevaarlijke stoffen?		NEE

Uit de RVR-toets blijkt dat de geplande ruimtelijke ontwikkelingen geen invloed hebben op de risico's of de gevolgen van een zwaar ongeval; de noodzaak voor de opmaak van een ruimtelijk veiligheidsrapport (RVR) kan worden uitgesloten. Er kan redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten inzake veiligheid optreden.

Het plan voorziet geen wijziging in de aanwezigheid van of het toelaten van risicovolle installaties. Aanzienlijke effecten ten aanzien van veiligheid worden niet verwacht.

CONCLUSIE

Het plan geeft geen aanleiding tot aanzienlijke negatieve effecten op de discipline van mens-veiligheid.

2.13 Implicaties op de discipline klimaat

2.13.1 Referentiesituatie klimaat

Effecten die we moeten bekijken vallen uiteen in 2 groepen:

- Effecten van het RUP op het klimaat;
- Effecten van het klimaat op het RUP (of het project dat door het RUP kan gerealiseerd worden).

Opm. Mogelijke effecten van de eerste categorie werden grotendeels reeds bij een aantal andere disciplines besproken. Voor deze effecten zal het RUP zal over het algemeen iets beter scoren dan de feitelijke toestand en de huidige juridische situatie (die vb. veel meer verharding toelaat) en nergens tot aanzienlijke negatieve effecten leiden. In het RUP wordt extra groene ruimte gecreëerd en worden de juiste condities om het gebruik van duurzame mobiliteitsmodi gestimuleerd. (zie ook ambitie duurzaamheid)

Het gaat over volgende mogelijke effecten van het project op het klimaat:

- Lucht (reeds behandeld hierboven);
- Verharding (reeds behandeld hierboven);
- Grondwaterhuishouding en oppervlaktewater (reeds behandeld hierboven);
- Ruimte voor waterlopen : niet van toepassing in dit gebied (geen waterlopen);
- Biotoopverlies (reeds behandeld hierboven);
- Realiseren van groene gebieden (reeds behandeld hierboven);
- Hitte-eiland effecten : dit is nog niet expliciet behandeld, en wordt hieronder bij de effectbespreking uitgewerkt;
- Duurzame mobiliteit (reeds behandeld hierboven);
- Hernieuwbare energie : dit is nog niet expliciet behandeld, en wordt hieronder bij de effectbespreking uitgewerkt;

Het gaat daarnaast over volgende effecten van het klimaat op het project:

- Mogelijke overstromingen pluviaal : wordt hieronder besproken aan de hand van de klimaatscenario's voor 2100;
- Fluviale overstromingen zijn niet aan de orde (geen waterlopen in of nabij gebied);
- Mogelijke hittestress : wordt hieronder uitgewerkt.

2.13.2 Effectbespreking

Kwetsbaarheid

- Het RUP voorziet nieuwe gebouwen en verharding die mogelijk een hitte-eiland effect veroorzaken.
- Het RUP voorziet nieuwe gebouwen. Het gebruik van hernieuwbare energiebronnen mag niet gehypothekeerd worden.
- Bij verdere klimaatopwarming neemt de kans op pluviale overstromingen toe..

Effectbespreking

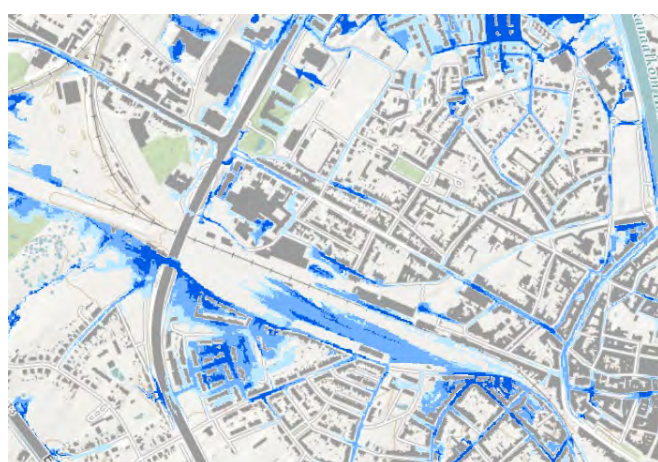
Het RUP voorziet meer bebouwing dan er vandaag aanwezig is, doch ook ruime groenzones. Het nieuwe buurtpark van zo'n 3ha komt op de plaats van de nu volledig verharde stelplaats. In de zones rondom de gebouwen en in het publiek domein (pleinen, parkeerplaatsen,...) zal gestreefd worden naar een minimum aan verhardingen. Door meer groen te voorzien is er ruimte voor waterberging en daalt de kans op hittestress.

Het RUP wil alle kansen bieden om hernieuwbare energie in te zetten. Het zal bvb. expliciet toelaten dat daken gebruikt kunnen worden door fotovoltatische installaties, zonneboilers e.d. . Er zullen daarnaast geen voorschriften opgenomen worden die inzake hernieuwbare energie beperkingen opleggen.

Als we naar de toekomstscenario's in de watertoetskaarten kijken, zien we dat het plangebied in de toekomst slechts een zeer beperkt aantal zones kent met een grote kans op pluviale overstromingen. De zones een grote kans hebben om te overstromen situeren zich op de oude stelplaatsen (waar het RUP een groenzone voorziet) en binnen de HAST campus (speelplaats).



Globale risicokaart, toekomstig klimaat, pluviaal (bron: waterinfo.be)



Overstroombaar gebied- toekomstig klimaat (PLU)

-  grote kans
-  middelgrote kans
-  kleine kans

Overstroombaar gebied, toekomstig klimaat, pluviaal (bron: waterinfo.be)

Conclusie : Het plan geeft geen aanleiding tot aanzienlijke negatieve effecten op de discipline klimaat.

2.14 Grensoverschrijdende effecten

Gelet op de ligging van het projectgebied, de lokale schaal van de ontwikkeling en het ontbreken van aanzienlijke milieueffecten dient te worden geconcludeerd dat er geen gewest- of landgrensoverschrijdende effecten zullen voorkomen met de inrichting van het voorliggende RUP.

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

2.15 Besluit

Er dient geconcludeerd te worden dat voor de bestemmingen en inrichtingen die binnen het RUP Stationsomgeving Hasselt te Leuven kunnen worden gerealiseerd, er van rechtswege geen plan-MER- plicht is. Tevens dient er, zoals aangegeven in de m.e.r.-screening, geoordeeld te worden dat de uitvoering van het voorliggende RUP geen aanzienlijke negatieve milieueffecten met zich mee zal brengen die de opmaak van een plan-MER noodzakelijk maken.

De conclusies van de effecten op verschillende disciplines zijn weergegeven in onderstaande tabel:

Effect op discipline bodem	Niet aanzienlijk
Effect op discipline water	Niet aanzienlijk
Effect op discipline biodiversiteit	Niet aanzienlijk
Effect op discipline landschap, bouwkundig erfgoed, archeologie	Niet aanzienlijk
Effect op discipline mens-mobiliteit	Niet aanzienlijk
Effect op discipline mens-ruimtelijke aspecten	Niet aanzienlijk
Effect op discipline mens-gezondheid	Niet aanzienlijk
Effect op discipline mens-veiligheid	Niet aanzienlijk
Effect op discipline klimaat	Niet aanzienlijk

Er kan aangetoond worden dat de stedenbouwkundige interventies die in het RUP voorzien worden een uitgesproken lokaal karakter hebben en geen of slechts beperkte potentiële impact op de milieueffecten met zich mee zullen brengen. Er kan geconcludeerd worden dat de te verwachten effecten van het RUP wellicht eerder positief zijn op de attractiviteit van het plangebied en omgeving. Voor mobiliteit kunnen er beperkte effecten zijn, die evenwel met een aantal kleine ingrepen kunnen beperkt worden.



Bepaling over de plan-MER-plicht van het RUP Stationsomgeving Hasselt

Dossiernummer: SCRI21004

1. Toetsing aan het toepassingsgebied¹

De stad Hasselt stelt een RUP op met als doel de transformatie van de Hasseltse stationsomgeving tot een belangrijk (openbaar)vervoersknooppunt voor de regio Limburg en tot een nieuw hedendaags hoogwaardig stadsdeel. Het Team Mer ontving op 13 december 2021 de scopingnota (december 2021). Op deze versie van de scopingnota had de dienst bevoegd voor milieueffectrapportage nog enkele vragen/opmerkingen, onder andere over “6.4 significante milieueffecten”. Er werden daarom aanpassingen/aanvullingen gevraagd op 7 januari 2022. De scopingnota werd opnieuw ingediend op 28 januari 2022. Eerder werden ook de startnota, adviezen en inspraakreacties bezorgd.

Zoals in de scopingnota aangegeven wordt, komt het RUP in aanmerking voor een onderzoek tot milieueffectrapportage.

Team Mer dient vóór de voorlopige vaststelling te bepalen of er al dan niet een milieueffectrapport (plan-MER) moet worden opgesteld.

2. Inhoudelijke toetsing van het onderzoek tot milieueffectrapportage

Bij de overweging of er al dan niet een plan-MER opgesteld moet worden, houdt Team Mer rekening met de startnota, de resultaten van de participatie, de adviezen en met de verwerking hiervan in de scopingnota.

De scopingnota bevat een beschrijving van de doelstellingen, reikwijdte en detailleringsniveau van het voorgenomen RUP en de daarop afgestemde analyse van de te verwachten milieueffecten.

Het stadsbestuur heeft ervoor gekozen om op vlak van participatie verder te gaan dan de decretale vereisten. Een online bevraging was beschikbaar gedurende de maand juni 2020 en er werd een werkgroep van 40 personen samengesteld. Een eerste werkgroep vond plaats op 30 juni 2020, een tweede op 30 maart 2021 en een derde op 10 november 2021. Een online participatiemoment (webinar) vond plaats op 3 december 2020.

¹ Zoals vereist door artikel 2.2.4., §2, 6° VCRO en artikel 4.2.1. tot en met 4.2.3. DABM.

De ontvangen adviezen bevatten geen opmerkingen over de beschrijving of de aanzienlijkheid van de effecten.

De ontvangen inspraakreacties bevatten geen opmerkingen over de beschrijving of de aanzienlijkheid van de effecten.

Enkele adviezen en inspraakreacties bevatten ook opmerkingen over het plan zelf. Deze opmerkingen hebben echter geen invloed op de beoordeling van de aanzienlijkheid van de milieueffecten van het plan. Alle opmerkingen worden beschreven in hoofdstuk 0 van de scopingnota. Hierin wordt vermeld hoe de opmerkingen verwerkt zijn.

Gelet op het bovenstaande en in het bijzonder rekening houdend met de in de scopingnota opgenomen beschrijving van de kenmerken van het voorgenomen RUP, van de effecten ervan en van de gebieden die door het RUP kunnen worden beïnvloed en met de verwerking van de inspraak en adviezen, besluit Team Mer dat werd aangetoond dat voorliggend plan geen aanzienlijke milieueffecten kan hebben.

3. Besluit

Op basis van bovenstaande motivering bepaalt Team Mer dat er geen plan-MER opgesteld moet worden voor het voorliggende RUP.

Als het plan wijzigt n.a.v. de plenaire vergadering, het openbaar onderzoek of om een andere reden, dient u na te gaan of het uitgevoerde onderzoek tot milieueffectrapportage nog geldig is voor het gewijzigde plan. Indien nodig kan u Team Mer vragen om opnieuw na te gaan of de opmaak van een plan-MER nodig is.

Isabel Jacobs

Afdelingshoofd

Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning- en projecten (GOP)

9 Bijlage II

Watertoets

9. Bijlage II - watertoets

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

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

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

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

9.1 Overstromingsgevoelige gebieden

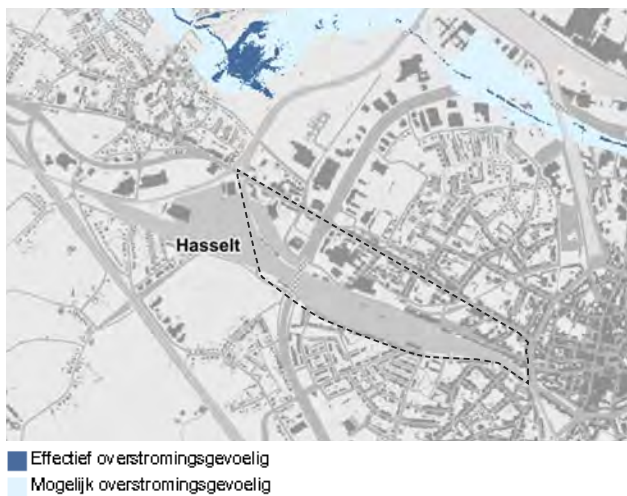
In het kader van de watertoets is een recente kaart aangemaakt die de overstromingsgevoelige gebieden tot op perceel niveau weergeeft voor het gehele Vlaamse Gewest. De kaart bevat de effectief overstromingsgevoelige gebieden en de mogelijk overstromingsgevoelige gebieden. De potentiële overstromingsgevoelige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

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

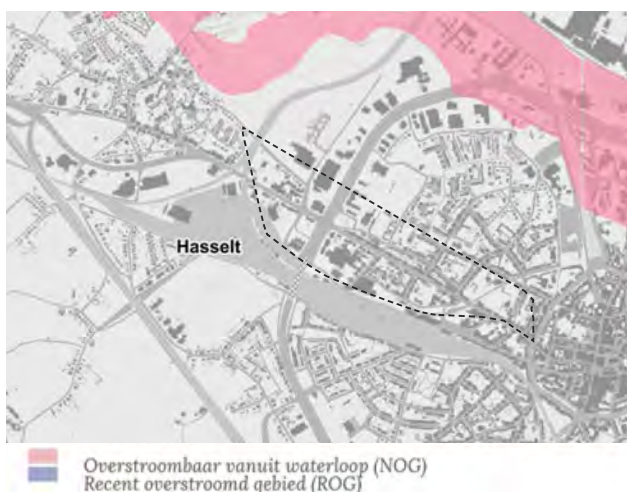
Het studiegebied wordt ook niet aangeduid als een van nature overstroombaar gebied (NOG) en is niet recent overstroomd (ROG).

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

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



Overstromingsgevoelige gebieden 2017 (Geopunt)



Van nature overstroombare gebieden en recent overstromd gebied (Geopunt)



Risicozones voor overstromingen (Geopunt)

9.2 Oppervlaktewater

9.2.1 Vlaamse hydrografische atlas

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

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

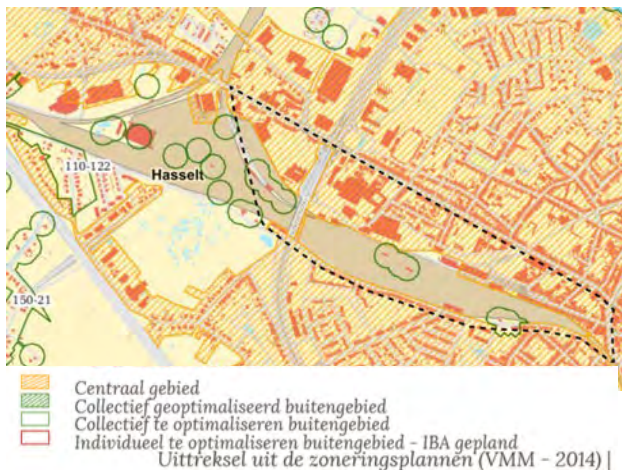


Situering van het plangebied binnen de Demerbekken en specifiek

9.2.2 Oppervlaktewaterkwaliteit (zoneringsplannen)

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

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



Zonerings- en uitvoeringsplan (VMM)

9.3 Waterbeheerders

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

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

9.4 Infiltratiegevoelige bodems

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



Infiltratiegevoelige plekken (Geopunt)

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

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

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

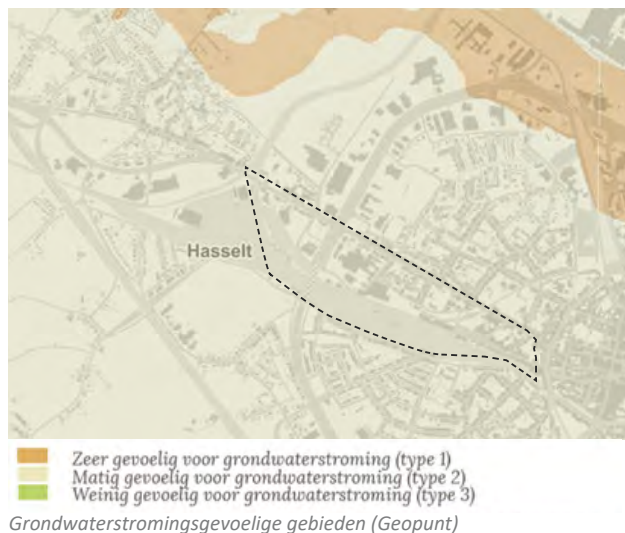
9.5 Grondwaterstromingsgevoelige gebieden

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

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

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

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



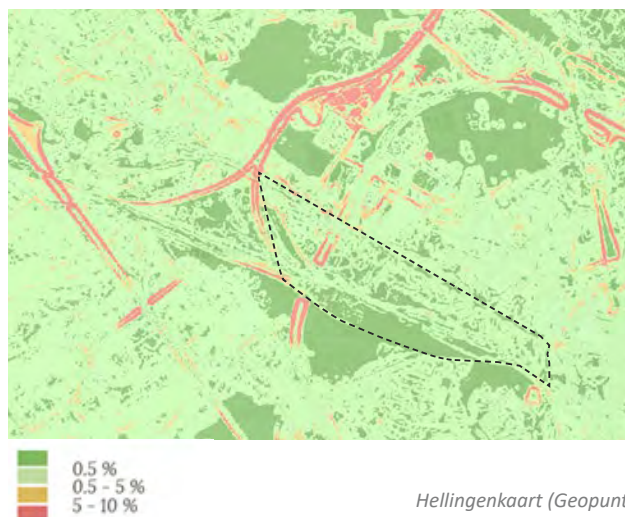
9.6 Winterbedkaart

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

9.7 Hellingenkaart

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

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



9.8 Erosiegevoelige gebieden

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

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



9.9 Conclusie van de watertoets

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

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

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

10 Bijlage III

MOBER



STAD HASSELT

Plan-MOBER

RUP
STATIONSOMGEVING

COLOFON

Titel Hasselt Stationsomgeving
Projectcode 1196_F
Fase DRAFT
Datum 25.01.2022

Opdrachtgever Nancy Claesen
Stad Hasselt
Limburgplein 1 – 3500 Hasselt
011/23.93.14
nancy.claesen@hasselt.be
www.hasselt.be

Opdrachthouder Koen Stuyven
VECTRIS
Vital Decosterstraat 67A / 0201 – 3000 Leuven
016/31.91.00
info@vectris.be
www.vectris.be

INHOUDSTAFEL

1 INLEIDING	8
1.1. ADMINISTRatieve GEGEVENS	9
1.2. LEESWIJZER	9
1.3. ONDERZOEKSOPZET EN BEOORDELINGSMETHODEN	10
1.4. PROJECTKENMERKEN	11
1.5. PLANNINGSCONTEXT	13
2 BEREIKBAARHEIDSPROFIEL	18
2.1. ACTIEVE WEGGEBRUIKERS	19
2.2. OPENBAAR VERVOER	25
2.3. MOTORVOERTUIGEN	29
2.4. VERKEERSVEILIGHEID EN –LEEFBAARHEID	37
2.5. CONCLUSIE BEREIKBAARHEID PROJECT	38
3 MOBILITEITSPROFIEL	39
3.1. PROGRAMMA & REKENMETHODE	40
3.2. WONEN	42
3.3. KANTOREN	44
3.4. RECREATIE	45
3.5. HORECA	48
3.6. DETAILHANDEL	50
3.7. AMBACHTEN – KMO	51
3.8. OPENBARE NUTSVOORZIENINGEN	52
3.9. TOTAAL VERKEERSGENERATIE EN PARKEERVRAAG	56
3.10. MODAL SHIFT	61
4 MOBILITEITSEFFECTEN	64
4.1. PARKEERBALANS	65
4.2. BEREIKBAARHEID ACTIEVE WEGGEBRUIKERS	69
4.3. BEREIKBAARHEID GEMOTORISEERD VERKEER	69
4.4. VERKEERSLEEFBAARHEID EN –VEILIGHEID	76
5 SENSIVITEITSTOETS	77

5.1. MODAL SHIFT	78
5.2. SIMULATIE - SENSITIVITEIT VAN HET NETWERK	78
6 MILDREND EN VERBETERENDE MAATREGELEN	82
6.1. INFRASTRUCTURELE / VERKEERSTECHNISCHE MAATREGELEN	83
6.2. FLANKERENDE MAATREGELEN	83
7 BESLUIT	84
7.1. DE STATIONSOMGEVING EEN A LOCATIE	85
7.2. MOBILITEITSPROFIEL	85
7.3. MOBILITEITSEFFECTEN	85

FIGURENLIJST

Figuur 1: situering project.....	11
Figuur 2: gebouwen in de stationsomgeving (bron: BUUR)	12
Figuur 3: fietsroutenetwerk Mobiliteitsplan Hasselt	14
Figuur 4: uitsnede lijnnetkaart vervoerregio.	17
Figuur 5: wandelweg langs autoluwe straat naar Gerechtsgebouw.....	19
Figuur 6: bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (Geopunt)	19
Figuur 7: bovenlokaal recreatief fietsroutenetwerk.....	20
Figuur 8: overzicht beschikbare zebrapaden in de omgeving.....	20
Figuur 9: wegprofiel fietspad Koningin Astridlaan (links) en Kuringersteenweg (rechts) (Google Streetview).....	21
Figuur 10: wegprofiel Koningin Astridlaan met stad uitwaarts een gemengd fiets-voetpad (Google Streetview)	21
Figuur 11: wegprofiel fietsinfrastructuur M. Broeckxplein (links) en Tramstraat (rechts) (Google Streetview).....	22
Figuur 12: wegprofiel fietsinfrastructuur Stationsplein (links) en Parklaan (rechts) (Google Streetview)	22
Figuur 13: wegprofiel fietsinfrastructuur Bampslaan (Google Streetview)	23
Figuur 14: fietsenparking Bampslaan (links) en M. Broeckxplein (rechts) (Google Streetview)	23
Figuur 15: recreatief voetgebruik (links) en fietsgebruik (rechts) (Strava).....	24
Figuur 16: netplan NMBS.....	25
Figuur 17: overzicht stadsnetplan Hasselt (De Lijn)	25
Figuur 18: overzicht netplan provincie Limburg (De Lijn)	26
Figuur 19: Station Hasselt (Google Streetview).....	26
Figuur 20: profiel bushaltes ter hoogte M. Broeckxplein (Google Streetview).....	27
Figuur 21: Spartacusplan	27
Figuur 22: luchtfoto met wegennet, bemerk aansluitingsweg parallel aan de spoorbundel	29
Figuur 23: Bampslaan (Google Streetview).....	30
Figuur 24: Kiss & Ride parking M. Broeckxplein (Google Streetview)	31
Figuur 25: verkeersintensiteit kruispunt N2/R71 avondspits 29/3/2018	32
Figuur 26: verkeersintensiteit kruispunt N2/R71 middag 31/3/2018.....	33
Figuur 27: verkeersintensiteit kruispunt N2/Kuringersteenweg avondspits 29/3/2018.....	34
Figuur 28: verkeersintensiteit kruispunt N2/Kuringersteenweg middag 31/3/2018	35
Figuur 29: traagheidskaarten ochtendspits (links) en avondspits (rechts) (Google traffic).....	36
Figuur 30: ongevallenkaart Bampslaan (Accidents Flandres).....	37
Figuur 31: ongevallenkaart N2 (Accidents Flandres).....	38
Figuur 32: mobiliteitsprofiel kantoren zonder baliefunctie.....	44

Figuur 33: mobiliteitsprofiel kantoren met baliefunctie	45
Figuur 34: mobiliteitsprofiel hotel	49
Figuur 35: verkeersgeneratie auto per 100 m ² van verschillende functies in ochtend- en avondspits	57
Figuur 36: parkeergeneratie per 100 m ²	58
Figuur 37: modal shift	62
Figuur 38: verkeersgeneratie met betere modal split	63
Figuur 39: parkeervraag met betere modal split	63
Figuur 40: routekeuze ingaande bewegingen projecten binnen ring (links) en buiten ring (rechts)	70
Figuur 41: verschillende takken op verkeerslichtenregeling	72
Figuur 42: Verkeerslichtenregeling kruispunt N2 / R71	72
Figuur 43: verkeerslichtenregeling kruispunt N2 / Crutzenstraat	73
Figuur 44: verkeersintensiteiten simulatie huidige situatie	73
Figuur 45: verkeersintensiteit/capaciteit simulatie huidige situatie	74
Figuur 46: parameters simulatie huidige situatie	74
Figuur 47: wachtrijlengtes simulatie toekomst met huidige modal split	75
Figuur 48: Parameters simulatie toekomst met huidige modal split	75
Figuur 49: parameters simulatie sensitiviteitstoets	78
Figuur 50: wachtrijlengtes simulatie toekomst met huidige modal split	78
Figuur 51: Screenshot simulatie sensitiviteitstoets	79
Figuur 52: aanpassing netwerk voor hulplicht	79
Figuur 53: lichtenregeling hulplicht	80
Figuur 54: aanpassing parameters bij max-out	80
Figuur 55: wachtrijlengtes sensitiviteitstoets	81
Figuur 56: parameters simulatie sensitiviteitstoets met verkeerslichtenregeling	81
Figuur 57: links: actuele bewegwijzering op Hendrik van Veldekesingel; rechts: actuele bewegwijzering aan aansluitingsweg	83

TABELLENLIJST

Tabel 1: invulling stationsomgeving	13
Tabel 2: invulling stationsomgeving	40
Tabel 3: modal split	41
Tabel 4: mobiliteitsprofiel appartementen per 1000 m ²	42
Tabel 5: mobiliteitsprofiel studentenwoningen	43

Tabel 6: mobiliteitsprofiel buurthuis.....	46
Tabel 7: Parkeerkcijfers en kencijfers verkeersgeneratie voor stedelijke gebieden – centrum / schil centrum (bron: De Crow, 2012, pp. 287 – 298)	46
Tabel 8: mobiliteitsprofiel recreatie	47
Tabel 9: mobiliteitsprofiel sportrecreatie.....	48
Tabel 10: mobiliteitsprofiel horeca buurthuis.....	49
Tabel 11: mobiliteitsprofiel TO-GO uitbatingen	50
Tabel 12: mobiliteitsprofiel handel	51
Tabel 13: mobiliteitsprofiel Ambachten/KMO.....	52
Tabel 14: mobiliteitsprofiel technische school.....	53
Tabel 15: mobiliteitsprofiel universiteitscampus	54
Tabel 16: mobiliteitsprofiel volwassenenonderwijs	55
Tabel 17: invulling maximumscenario	59
Tabel 18: aantal bewegingen en parkeerplaatsen	60
Tabel 19: aanwezigheidspercentages per functie.....	60
Tabel 20: parkeervraag stationsomgeving.....	61
Tabel 21: parkeernormen RUP	66
Tabel 22: toedeling aan het netwerk verkeersbewegingen	69
Tabel 23: routekeuze uitgaande bewegingen projecten binnen ring (links) en buiten ring (rechts).....	70
Tabel 24: gesimuleerde netwerk.....	71

1

INLEIDING

1.1. ADMINISTRATIEVE GEGEVENS

Stad Hasselt liet dit mobiliteitseffectenrapport (MOBER) opmaken in het kader van het opstel van het RUP Stationsomgeving in Hasselt.

Dit mobiliteitseffectenrapport (MOBER) werd opgemaakt conform het '*Richtlijnenboek: Mobiliteitseffectenstudies, mobiliteitstoets en MOBER 2018*' van de Vlaamse Overheid.

1.2. LEESWIJZER

Ten **eerste** wordt de context meegegeven. Zo worden de projectkenmerken meegegeven. Daarnaast wordt ook onze onderzoeksoepzet en beoordelingsmethoden beschreven. Er wordt ook nagekeken of er op mobiliteitsvlak plannen zijn in de omgeving van het project, alsook naar mogelijke alternatieven van het project zelf.

Ten **tweede** wordt de huidige bereikbaarheid van de site met verschillende modi bestudeerd. Ten **derde** wordt het mobiliteitsprofiel berekend. Dit schetst de verkeersgeneratie van het project. Hierbij wordt de vraag aan mobiliteit onderzocht.

Vervolgens worden in de **vierde** stap de te verwachten effecten bepaald aan de hand van de confrontatie van het mobiliteitsprofiel (vraag) en het bereikbaarheidsprofiel (aanbod). Hieronder wordt ook de sensitiviteitstoets uitgevoerd.

Als **vijfde** stap worden milderende maatregelen en verbeteringsmaatregelen voorgesteld. Deze beperken potentiële negatieve mobiliteitseffecten en kunnen zowel infrastructureel, verkeerstechnisch als flankerend zijn of betrekking hebben op projectwijzigingen. Ten slotte wordt als **zesde** stap het besluit en de niet-technische samenvatting meegegeven.

1.3. ONDERZOEKSOPZET EN BEOORDELINGSMETHODEN

Om verkeersbewegingen zo duurzaam mogelijk te maken, dienen verplaatsingen kort te zijn en de locatie goed te zijn voor lange afstanden te fietsen of het openbaar vervoer te kunnen gebruiken. De visie van verdichting van de Vlaams bouwmeester sluit hier bij aan.

Voor het bereikbaarheidsprofiel wordt er altijd voor gezorgd dat er verkeerstellingen gebeuren voor de MOBER, tenzij er tellingen beschikbaar zijn en deze minder dan drie jaar oud zijn (volgens richtlijnen MER). Er dient gekozen te worden tussen een slangtelling of een kruispunttelling. Met een slangtelling kunnen de verkeersbewegingen op dagbasis per vervoerswijze (excl. voetgangers) in beeld worden gebracht. Met een kruispunttelling kan de ochtend- en avondpiekperiode (telkens 2 tot 3 uur) in beeld worden gebracht voor alle vervoerswijzen, alsook de richtingen die de verschillende verkeersbewegingen uit gaan. Aan de hand van een kruispunttelling kunnen ook correctere doorstromingsberekeningen worden uitgevoerd. Om een gemiddelde werkdag in beeld te brengen, wordt er altijd geteld op één dinsdag of één donderdag. Om een correct beeld te kunnen vormen, wordt er niet geteld op atypische momenten (vakantieperiode, examenperiode, wegenwerken, evenementen, ...).

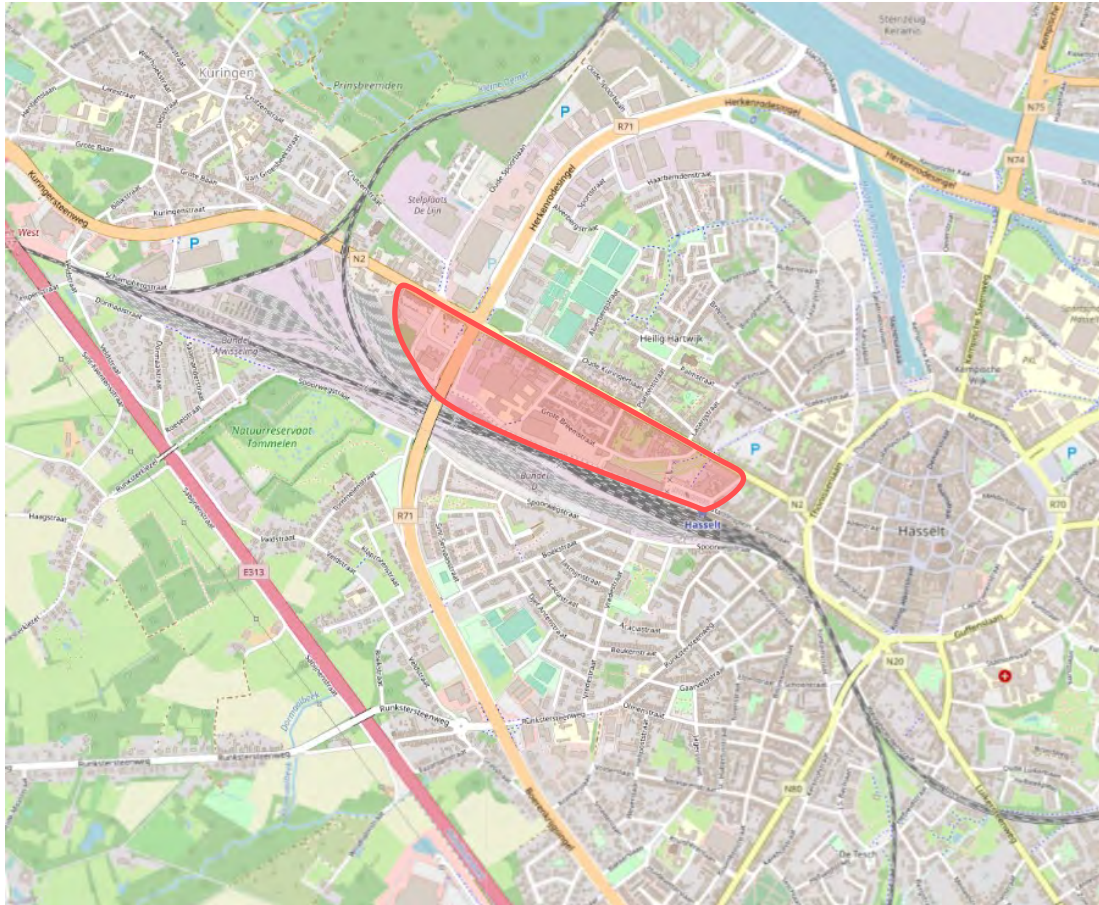
Om de mobiliteitseffecten goed te kunnen beoordelen, dienen zowel de huidige situatie (onder 'bereikbaarheidsprofiel') als de toekomstige situatie (onder 'mobiliteitseffecten') bestudeerd te worden. Dit kan gaan over parkeren, doorstroming, verkeersveiligheid- en leefbaarheid, ...

Voor de verkeersleefbaarheid en –veiligheid wordt gekeken naar oversteekbaarheid, breedte van voet- en fietspaden, zichtbaarheid en uitwerking van de kruisingen van langzaam verkeer met gemotoriseerd verkeer.

1.4. PROJECTKENMERKEN

1.4.1. SITUERING

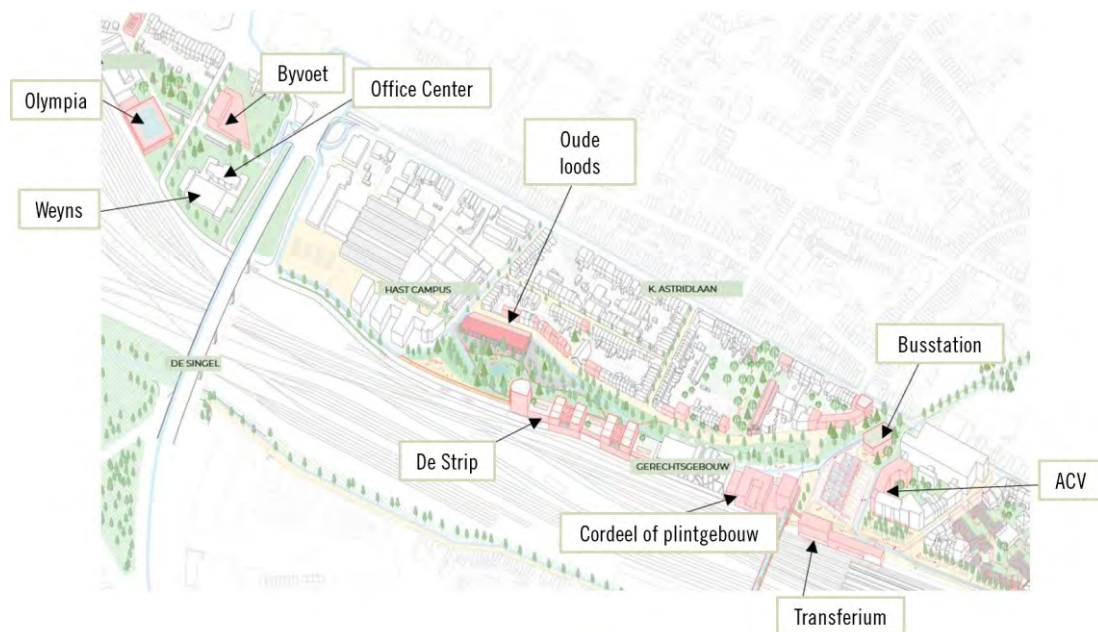
Deze plan-MOBER betreft de stationsomgeving van Hasselt station tussen de N2 (Kuringersteenweg – Koningin Astridlaan) in het noorden, de Frans Massystraat in het oosten en de sporen in het zuiden en westen.



Figuur 1: situering project

1.4.2. PROJECT

Het project betreft de vernieuwing van de stationsomgeving in Hasselt. Onderstaande figuur toont de verschillende sites die opgenomen worden in het RUP Stationsomgeving.



Figuur 2: gebouwen in de stationsomgeving (bron: BUUR)

Onderstaande tabel toont hoeveel bruto-oppervlakte er maximaal per gebouw en per functie gebruikt kan worden. Dit geeft aan dat het exact programma actueel nog niet bekend is. Daarom zullen we bij de bepaling van het mobiliteitsprofiel rekening houden met die combinatie van functies die de meeste autoverplaatsingen in de spits zullen opleveren. Er is de mogelijkheid om het **busstation** deels te overbouwen en hier een kantoorprogramma of een functie van openbaar nut met maximaal 2500 m² te voorzien.

Voor het park met oude loods voorziet het RUP volgende mogelijke functies:

In subzone P2 zijn ook openbaar nut, gemeenschapsvoorzieningen en/of recreatie (buurtgerichte functies) al/niet in combinatie met horeca (max. 200m²) mogelijk. Hiertoe kan de bestaande hal op de hoek van de Grote en Kleine Broomstraat bewaard blijven of kan er een nieuw gebouw ter vervanging van de hal gerealiseerd worden, op dezelfde of een andere plaats binnen subzone P2. Het nieuwe gebouw heeft een max. BVO van 2.200m². In de rest van de nota wordt dit aangeduid met de werknaam 'Oude loods'

Zone	Wonen	Kantoor	Recreatie	Horeca	Handel	Ambachten - KMO	Openbaar nut/ gemeenschapsvoorzieningen	TOTAAL
Transferium	Max. 6000 m ² studentenkoten	Max. 4800 m ²	/	Max. 1200 m ² reizigerfuncties		/	Min. 400 m ² - Max. 1200 m ²	Max. 6000 m ²
Cordeel	Max. 4000 m ²	Max. 8000 m ²	/	Max. 8000 m ² (hotel)	Max. 400 m ²	/	Max. 8000 m ²	Max. 16000 m ²
De Strip	Max. 9000 m ²	Max. 13000 m ²	Max. 6000 m ²	Max. 8000 m ² (hotel)	Max. 400 m ²	/	Max. 12000 m ²	Max. 24000 m ²
	<i>Min. 2500 m² buurtversterkende functies (recreatie of openbaar nut)</i>							
Oude loods	/	/	Max. 1500 m ² (buurtfunctie)	Max. 200 m ² (buurtfunctie)	/	/	Max. 2000 m ²	Max. 2.200 m ²
Site Olympia	/	/	Max. 10000 m ²	/	/	Max. 10000 m ²	/	Max. 10000 m ²
Site Byvoet	/	/	Max. 1000 m ²	/	/	Max. 5600 m ²	/	Max. 5600 m ²
Site Weyns - Office Center	/	/	Max. 2000 m ²	/	/	Max. 10000 m ²	/	Max. 10000 m ²
Busstation	/	Max. 2500 m ²	/	/	/	/	Max. 2500 m ²	Max. 2500 m ²

1.5. PLANNINGSCONTEXT

Voor de ruimtelijke plannen verwijzen we naar de Scopingsnota van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Stationsomgeving (BUUR). Hier geven we de algemene relevante mobiliteitsplannen weer. De specifiek modusgebonden plannen bespreken we in het Bereikbaarheidsprofiel bij de resp. netwerken.

1.5.1. MOBILITEITSPAN HASSELT

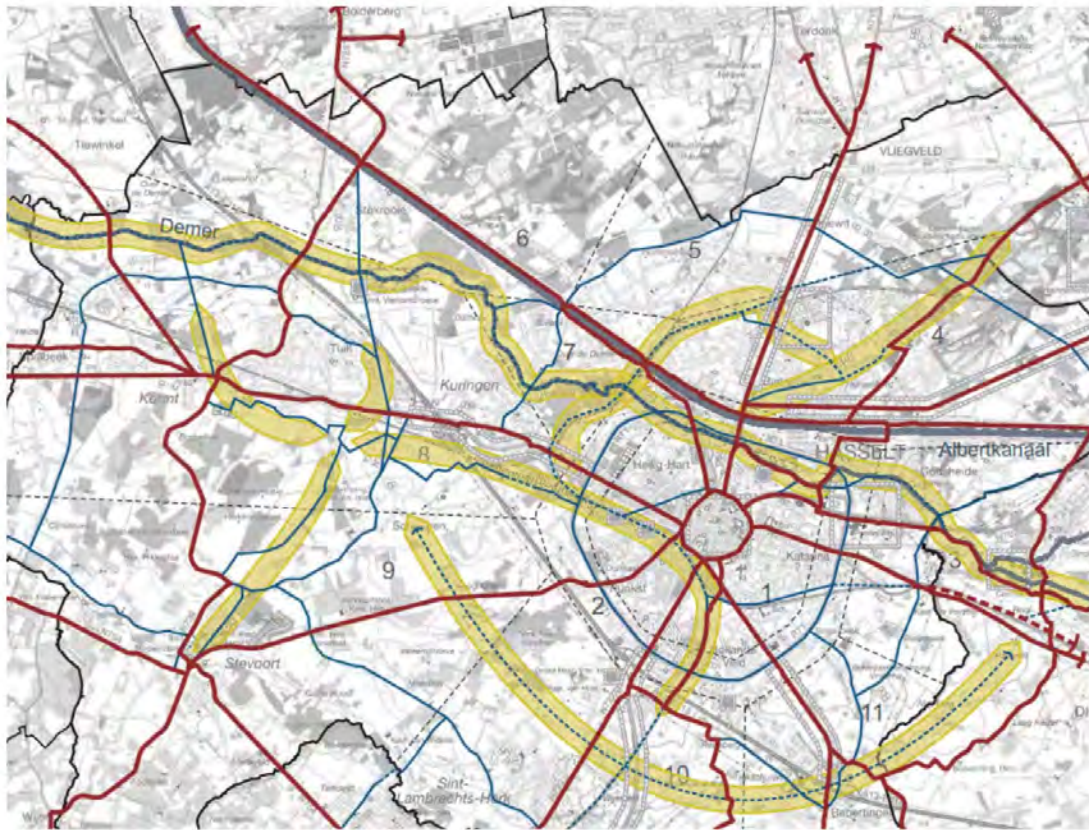
Het mobiliteitsplan Hasselt werd in 2014 goedgekeurd (samen met het mobiliteitsplan Hasselt-Genk). In het plan worden de doelstellingen van het mobiliteitsplan Hasselt-Genk verder uitgewerkt.

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

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

Binnen het mobiliteitsplan is er een lokaal functioneel fietsroutenetwerk opgenomen welke aansluit op het **bovenlokaal functioneel fietsnetwerk**. Aanduiding gebeurt op basis van samenhang met openbaar vervoer en afstemming met wegencategorisering. Speciale aandacht gaat uit naar verkeersveiligheid, sociale veiligheid en aantrekkelijkheid van de route.

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



Figuur 3: fietsroutenetwerk Mobiliteitsplan Hasselt

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

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

1.5.2. MOBILITEITSPLAN VERVOERSKERN HASSELT-GENK¹

Goedgekeurd door de gemeenteraad van Hasselt op 25 augustus 2014 (en door de gemeenteraad van Genk op 26 juni 2014). Het mobiliteitsplan omvat zowel een beleidsplan vervoerskern Hasselt-Genk, als afzonderlijke beleidsplannen voor de twee individuele steden. Dit overkoepelende plan zet enerzijds krijtlijnen en randvoorwaarden uit voor de lokale (stedelijke) plannen en wordt anderzijds gevoed vanuit de lokale context. Bij het bundelen en formuleren van alle relevante doelstellingen wordt uitgegaan van één overkoepelende doelstelling, m.n. het realiseren van, hetzij het versterken van een duurzame evolutie in de huidige mobiliteitsontwikkeling en –gedrag. Concreet betekent dit dat er in het projectgebied een duurzame modal split moet worden nagestreefd en bekomen. Deze overkoepelde doelstelling wordt verfijnd middels zes strategische doelstellingen:

¹ Idem

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

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

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

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

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

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

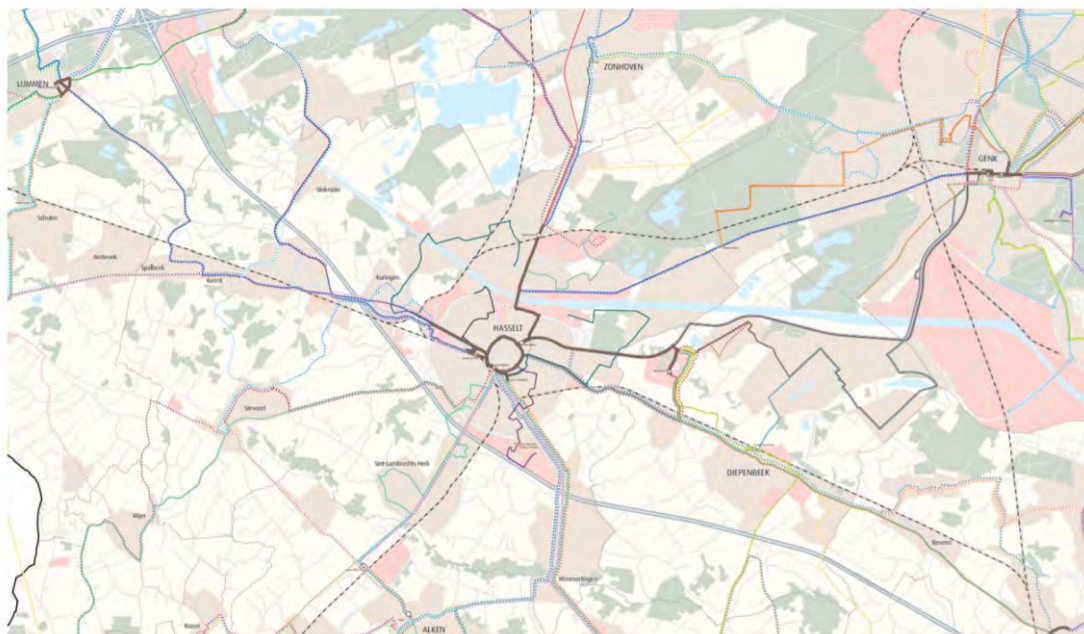
Het station van Hasselt is binnen het regionale openbaarvervoersnetwerk uiteraard een zeer belangrijke knoop:

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

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

1.5.3. VERVOERREGIO LIMBURG ²

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



Figuur 4: uitsnede lijnnetkaart vervoerregio.

² Idem

2

BEREIKBAARHEIDSPROFIEL

2.1. ACTIEVE WEGGEBRUIKERS

2.1.1. NETWERK

In de omgeving van het station zijn geen trage wegen geïnventariseerd, er zijn geen voetwegels aanwezig. Wel is er onder de sporen een doorgang naar de perrons en de wijk Runkst. Op de berm naar het Gerechtsgebouw is er een voetpad dat vanaf de Kuringensteenweg naar de ingang op + 2 ligt. In die berm zijn ook trappen aanwezig



Figuur 5: wandelweg langs autoluwe straat naar Gerechtsgebouw

Het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk is tamelijk uitgebreid rond de site. De Kuringsesteenweg/Koningin Astridlaan is ingetekend als hoofdroute, de Runkersteenweg zit in het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. De fietssnelweg F741 (Hasselt Sint Truiden) volgt het zuid-westelijke deel van de grote ring met ongelijkvloerse kruisingen aan het knooppunt met de Kuringersteenweg.



Figuur 6: bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (Geopunt)

Aan de achterkant van het station loopt een recreatieve fietsroute.

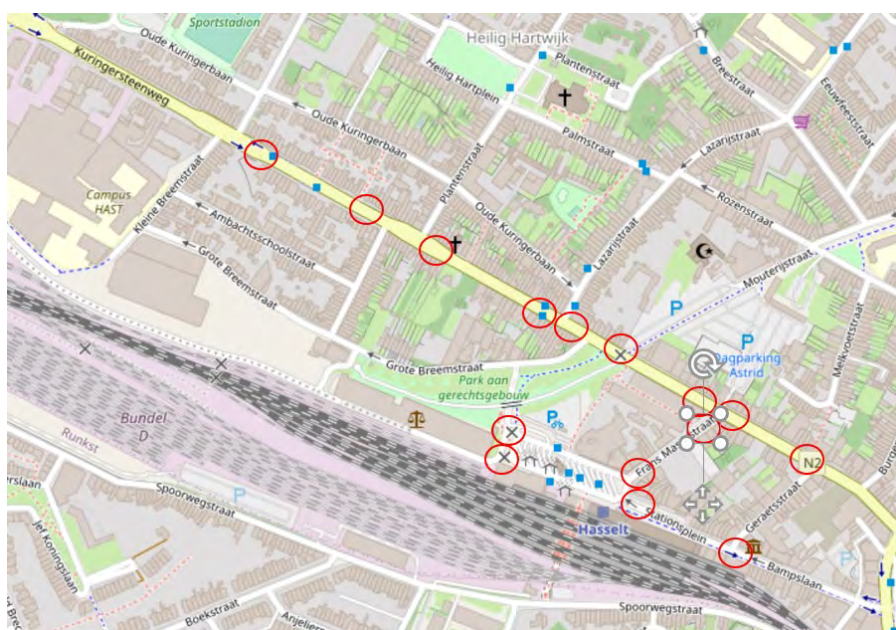


Figuur 7: bovenlokaal recreatief fietsroutenetwerk

2.1.2. INFRASTRUCTUUR

STAPPEN

Hieronder een overzichtskarta van de beschikbare zebrapaden in de omgeving.



Figuur 8: overzicht beschikbare zebrapaden in de omgeving

Voor de voetgangers zijn er actueel wel tal van knelpunten

- Conflictpunten in routes naar busperrons
- Beperkte wachtruimte zonder zitgelegenheid en overdekking 'in functie van busperrons, en daardoor overcrowding aan de toegang aan de onderdoorgang.
- Eerder smalle voetpaden bvb Bamslaan en Koningin Astridlaan
- Verblijfskwaliteit (buiten terraszones)

RIJDEN

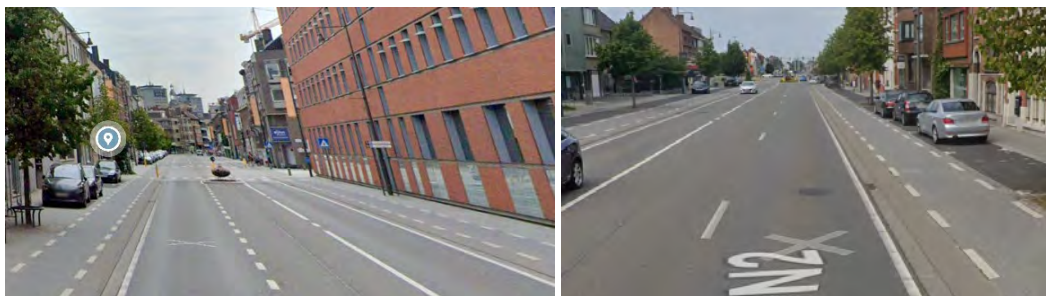
De F741 is een fietssnelweg die nog niet volledig gerealiseerd is, deze zal op termijn Hasselt met Sint-Truiden via Alken verbinden. De F701 ligt op 1.5 km van het station en verbindt Hasselt met Genk, deze is grotendeels afgewerkt en heeft een vrijliggend fietspad.

De bovenlokale functionele fietsroute heeft ter hoogte van de Koningin Astridlaan en Kuringersteenweg een aanliggend fietspad aan beide kanten van weg. Het fietspad is niet conform het fietsvademeccum.

Aan het begin van de Koningin-Astridlaan (vanaf de Groene Boulevard) is er een gemengd fiets-voetpad.

Op een voormalige spoorlijn naar de kanaalkom is er een fietsroute die overgaat in straten die doorlopen tot aan de kanaalkom en aansluiten op de Blauwe en Groene boulevard. De oversteekbaarheid naar het fietspad op de voormalige spoorlijn is ondermaats.

De routes om vanuit de stad die fietsstallingen te bereiken zijn niet duidelijk. In het wegrijden is daar een fietspad voor aanwezig althans vanaf de hoofdingang van het station, maar niet voor de toekomstige fietsers.



Figuur 9: wegprofiel fietspad Koningin Astridlaan (links) en Kuringersteenweg (rechts) (Google Streetview)



Figuur 10: wegprofiel Koningin Astridlaan met stad uitwaarts een gemengd fiets-voetpad (Google Streetview)

In de omgeving van het station zijn er weinig fietspaden aanwezig, de fietsers zijn gemengd met het gemotoriseerd verkeer. De voetpaden zijn beschikbaar, maar worden soms onderbroken door de aanwezige terrassen van de horeca.



Figuur 11: wegprofiel fietsinfrastructuur M. Broeckxplein (links) en Tramstraat (rechts) (Google Streetview)

Vanaf het Monseigneur Broeckxplein is er een fietsweg “Parklaan” beschikbaar om de stationsomgeving te bereiken. Deze sluit aan op een zebrapad om het plein over te steken.



Figuur 12: wegprofiel fietsinfrastructuur Stationsplein (links) en Parklaan (rechts) (Google Streetview)

De Bampslaan heeft een aanliggend fietspad tegengesteld aan de rijrichting, de fietsers met de rijrichting mengen zich met het gemotoriseerd verkeer. Het beschikbare fietspad is niet conform het fietsvademecum. Aan beide kanten van de weg is er een voetpad beschikbaar.



Figuur 13: wegprofiel fietsinfrastructuur Bampselaan (Google Streetview)

PARKEREN/STALLEN

In de Bampselaan en aan het M. Broeckxplein zijn er fietsenstallingen aanwezig.

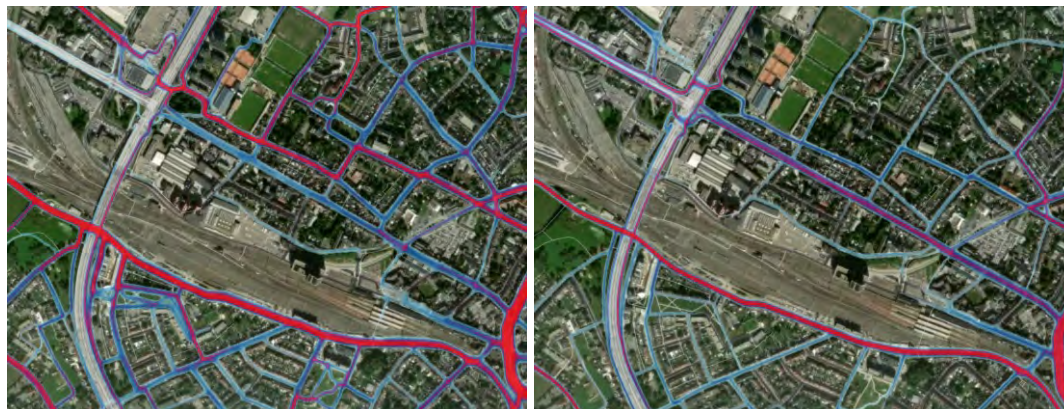


Figuur 14: fietsenparking Bampselaan (links) en M. Broeckxplein (rechts) (Google Streetview)

Er is een capaciteitstekort voor overdekte fietsstallingen.

2.1.3. GEBRUIK

Onderstaand uitsnede van de Strava Global Heatmap geeft een indicatie van het recreatief voetgangers en fietsgebruik in de stationsomgeving, de rode kleur geeft de intensiteit aan. We stellen vast dat de achterkant van het station veel gebruikt wordt en de Kuringersteenweg/K. Astridlaan vooral veel fietsgebruik kent. Het Bovenlokaal Functioneel Fietsrouten netwerk loopt over deze weg, maar bemerk ook de parallelle route ten noorden van die as die nog meer gebruikt wordt, ondermeer omdat die goed aansluit bij de ongelijkvloerste kruisingen van de grote ring.



Figuur 15: recreatief voetgangersgebruik (links) en fietsgebruik (rechts) (Strava)

2.2. OPENBAAR VERVOER

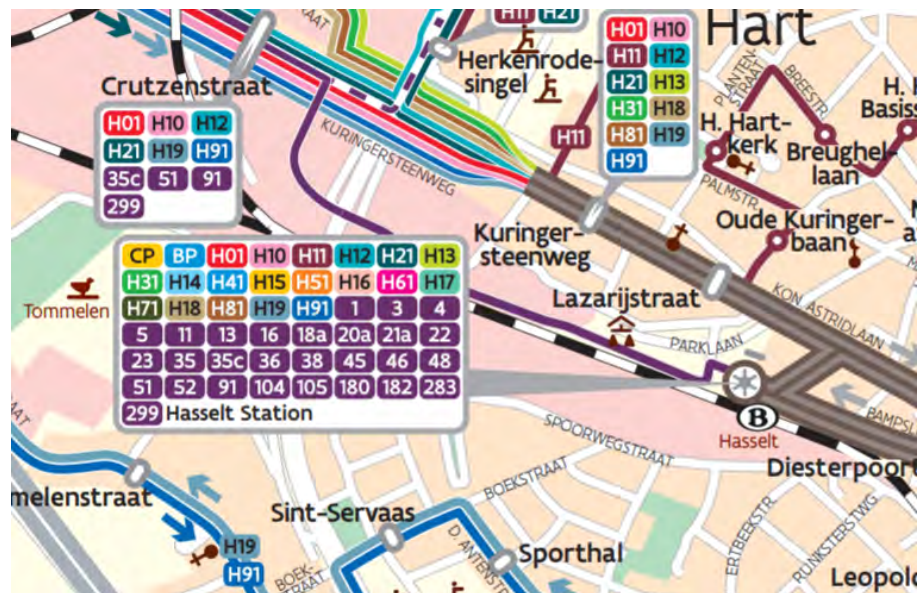
2.2.1. NETWERK & DIENSTREGELING

Het aanbod openbaar vervoer zorgt ervoor dat dit in Limburg het knooppunt is met de hoogste vervoerswaarde. Spoorlijnen verknopen er met regionale lijnen en stadslijnen. De spoorlijnen die in Hasselt beschikbaar zijn gaan naar Landen, Genk, Luik, Leuven en Mol.



Figuur 16: netplan NMBS

Bussen van het stadsnet Hasselt en provincie Limburg halteren op het M. Broeckxplein.



Figuur 17: overzicht stadsnetplan Hasselt (De Lijn)



Figuur 18: overzicht netplan provincie Limburg (De Lijn)

2.2.2. INFRASTRUCTUUR

Hasselt heeft een stationsgebouw met loketten die dagelijks geopend zijn. Er is een betalende parking in de buurt, een buffet, gratis fietsenstallingen. Er zijn 61 blue bikes ter beschikking aan het fietspunt. Aan de achterkant van het station is er een standplaats van Cambio (een autodelen-systeem). De perrons zijn deels overdekt en realtime info is beschikbaar.



Figuur 19: Station Hasselt (Google Streetview)

De bushaltes op het M. Broeckxplein hebben een wachthuisje met bankjes en er zijn vuilnisbakjes aanwezig. Er is ook real-time info aanwezig aan de wachthuisjes. Aan de Lijnwinkel is er een overzicht van alle buslijnen en het uur van vertrek met perronnummer.

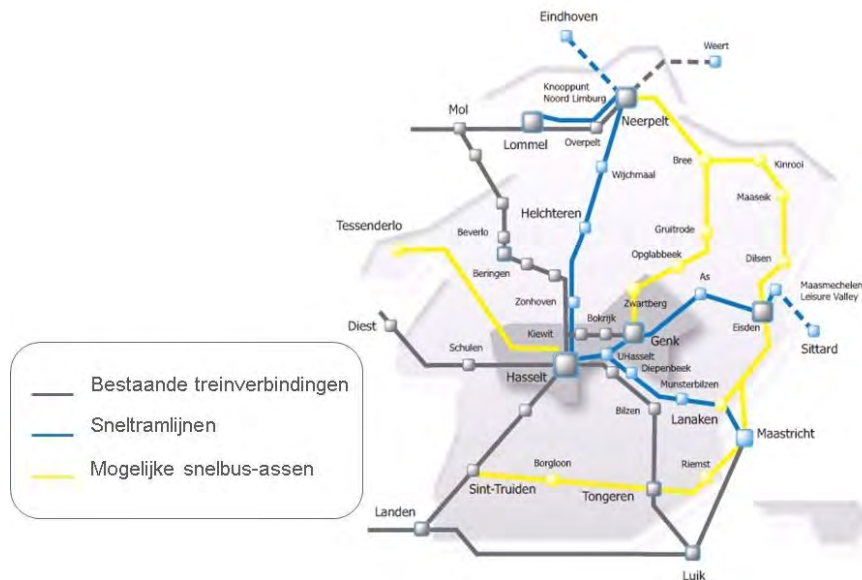


Figuur 20: profiel bushaltes ter hoogte M. Broeckxplein (Google Streetview)

2.2.3. PLANNINGSCONTEXT OPENBAAR VERVOER

SPARTACUSPLAN

Het Spartacusplan³ is een plan opgesteld door De Lijn en de NMBS om het openbaar vervoer in Belgisch-Limburg te bevorderen. Het houdt de opening van oude spoorwegen en de aanleg van nieuwe tram- en snelbuslijnen in.



Figuur 21: Spartacusplan

³ Bron Scopingsnota gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan stationsomgeving Buur dec 2021

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

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

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

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

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

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

De sneltrams moeten zorgen voor snellere reistijden en een betere regelmaat op de zwaardere vervoersassen. Deze exploitatievorm biedt daarnaast ook een ruim comfort en een hoge capaciteit met veel zitplaatsen. Op dit moment wordt in opdracht van De Lijn een studie uitgevoerd omtrent de concrete inpassing van de nieuwe lijnen in de stationsomgeving.

2.3. MOTORVOERTUIGEN

2.3.1. NETWERK

De Kuringersteenweg en Koningin Astridlaan, de N2 wordt gecategoriseerd als secundaire weg type III . De Bampslaan, het Stationsplein en M. Broeckxplein zijn lokale wegen type III. De dichtstbijzijnde hoofdweg is E313 op 4.5 km afstand van het station.

Actueel is het stationsplein bereikbaar via de Kuringersteenweg, Frans Massystraat en Bampslaan (in vanaf Groene Boulevard).

De bestaande parking onder gerechtsgebouw is bereikbaar via de zogenaamde ‘aansluitingsweg’ (in en uit) en de Grote Broomstraat (enkel in).

De nieuwe parkings zullen ontsloten worden door deze ‘aansluitingsweg’. Hierdoor worden ze zowel aan de Hendrik van Veldekesingel gekoppeld als aan de Kuringesteenweg.

Deze weg vervult ook een rol als een verbinding van het stationsplein en de nieuwe Stelplaats De Crutzen.



Figuur 22: luchtfoto met wegennet, bemerk aansluitingsweg parallel aan de spoorbundel

2.3.2. INFRASTRUCTUUR

RIJDEN

De straten in de buurt van het station zijn over het algemeen éénrichtingsstraten met een snelheidsregime van 30 km/u. De Bampslaan overgaand in Stationsplein heeft een aparte busstrook voor een vlotte doorstroming. Het M. Broeckxplein is eveneens éénrichtingsverkeer in wijzerzin zowel voor auto als bus.



Figuur 23: Bampslaan (Google Streetview)

PARKEREN/STALLEN

Aan het Stationsplein zijn er betalende haakse parkingplaatsen aanwezig. Aan het M. Broeckxplein is er een Kiss & Ride parking (15-tal plaatsen) aanwezig.



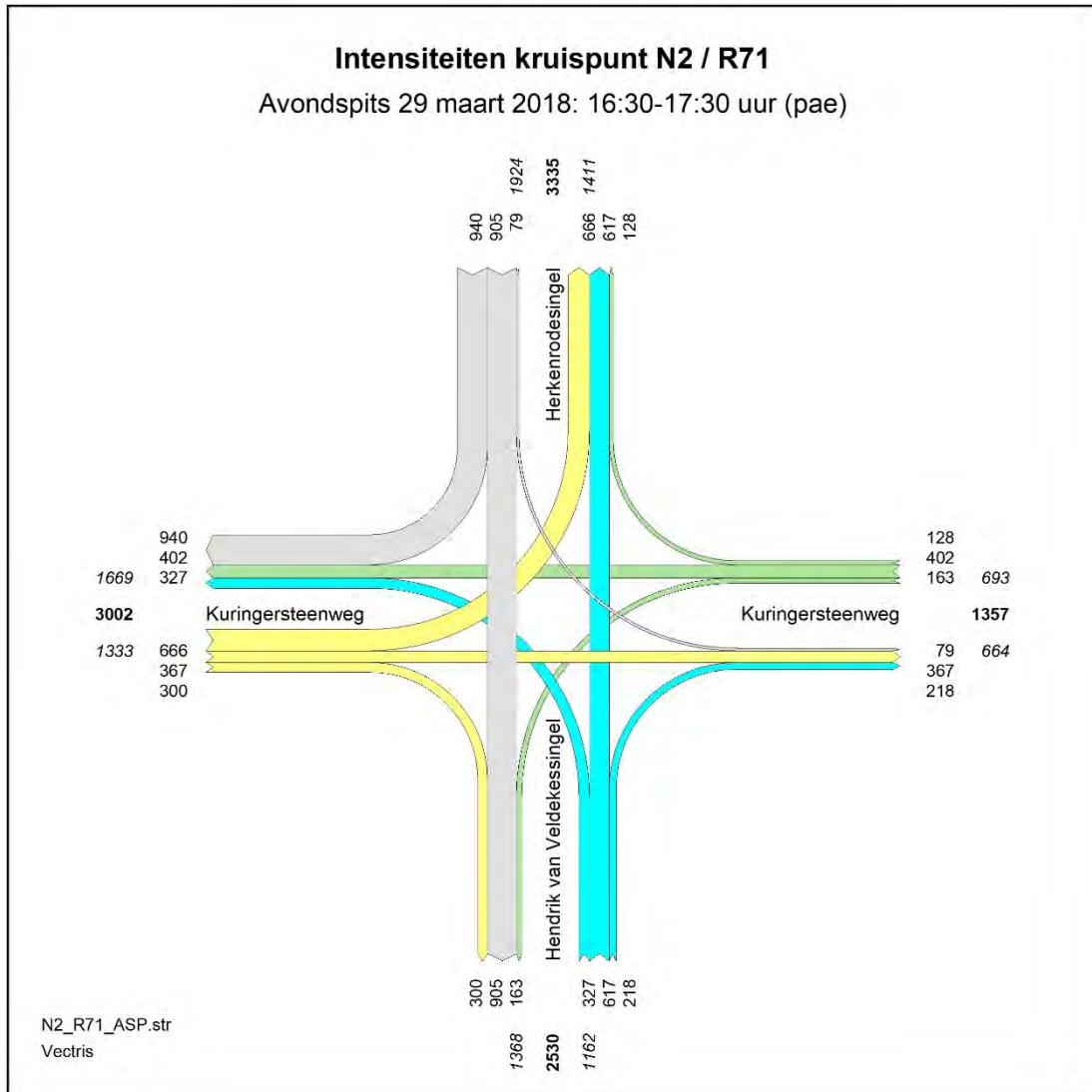
Figuur 24: Kiss & Ride parking M. Broeckxplein (Google Streetview)

2.3.3. GEBRUIK

Er werden tellingen op de kruispunten van de N2 (Kuringersteenweg) met de Ring en de Crutzenstraat / Zwartveldstraat uitgevoerd op donderdag 29 maart 2018 in de avondspits en op zaterdag 31 maart 2018 rond de middag.

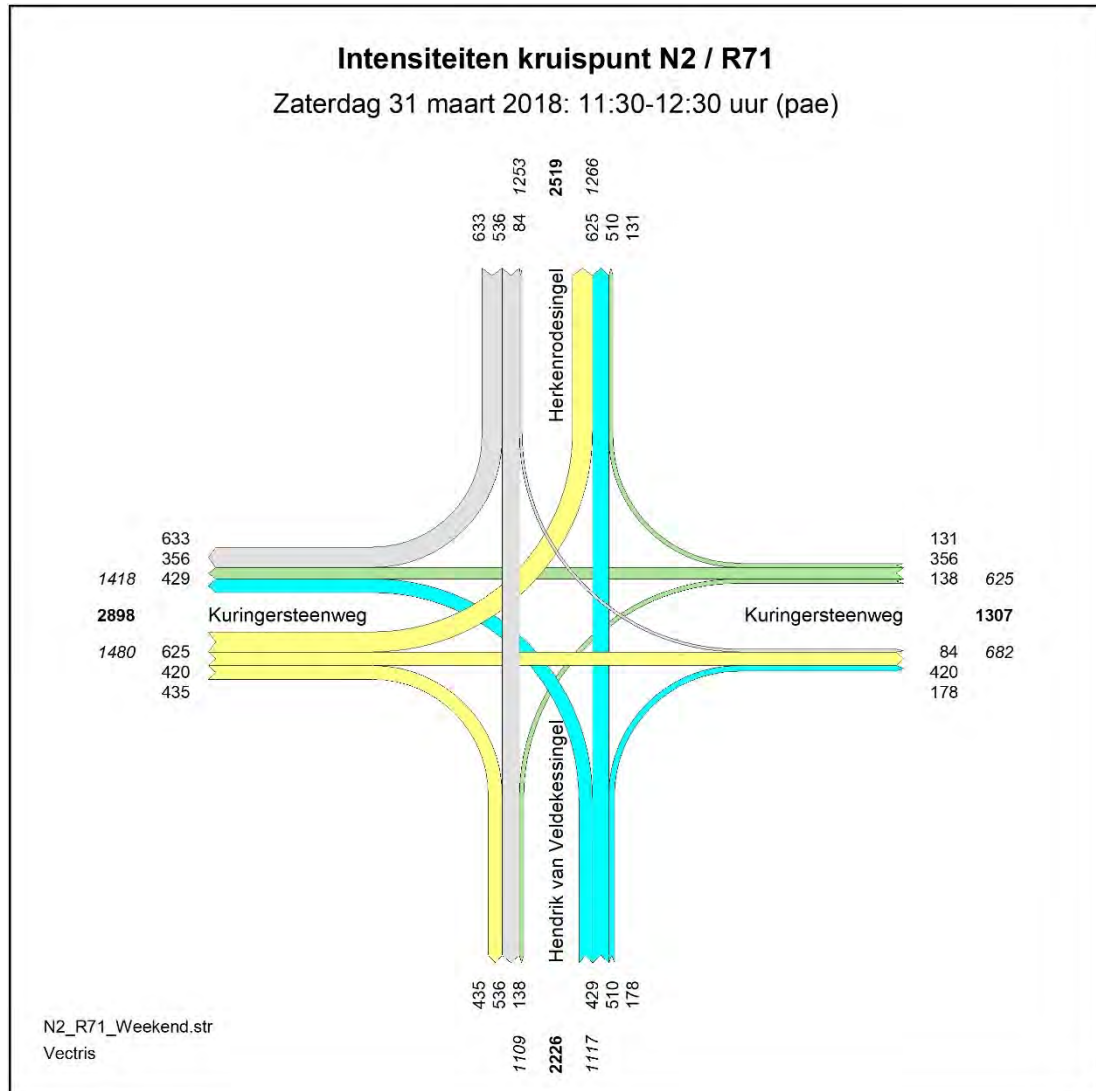
KRUISPUNT N2 / R71

Zowel de Herkenrodesingel en de Kuringersteenweg kennen intensiteiten van meer dan 3000 pae. De grootste bewegingen zijn tussen de Herkenrodesingel en de Kuringersteenweg, en deze die op de ring blijven. De richtingen in en uit het centrum zijn beperkter.



Figuur 25: verkeersintensiteit kruispunt N2/R71 avondspits 29/3/2018

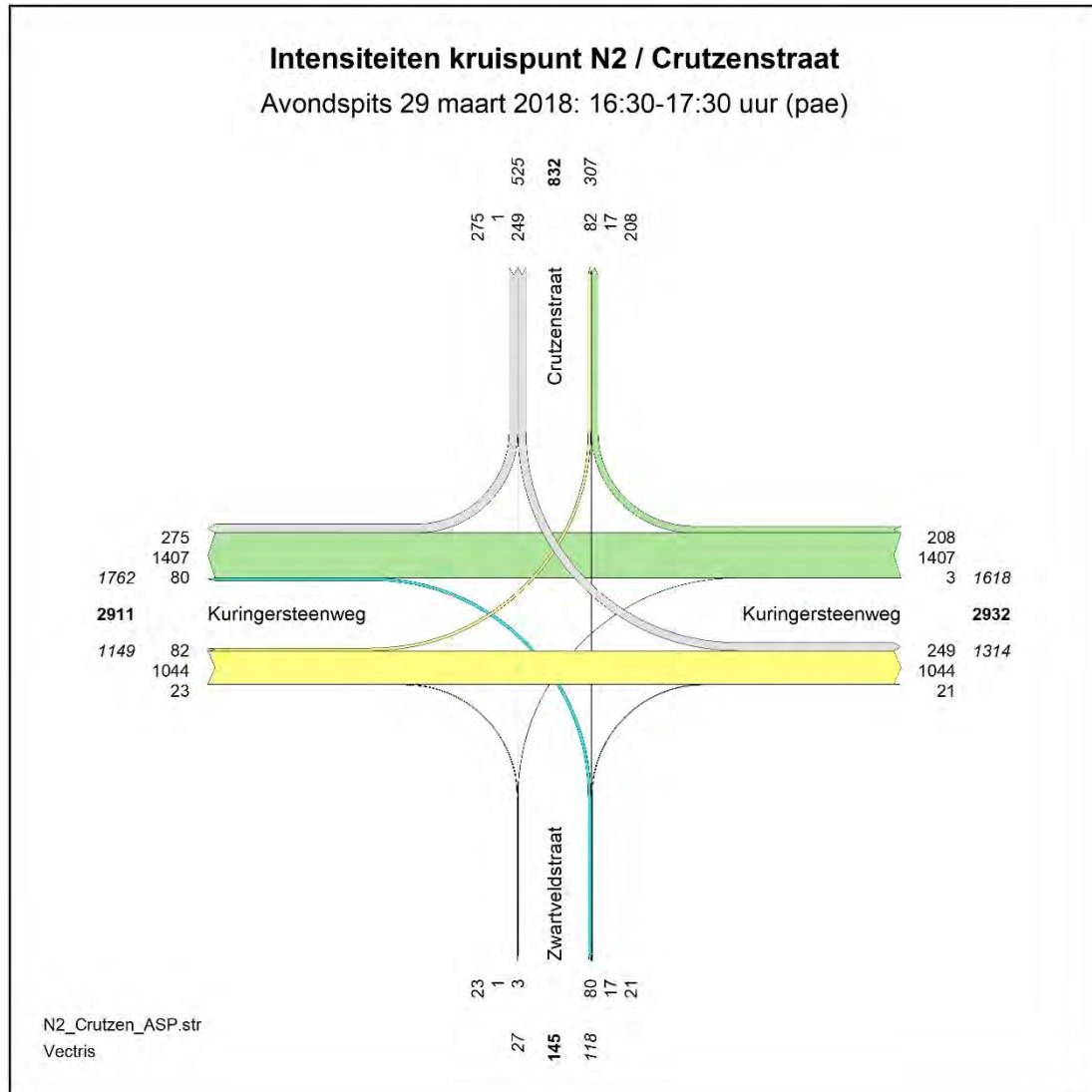
In het weekend zijn de verkeersintensiteiten lager, maar dezelfde takken kennen het meeste verkeer.



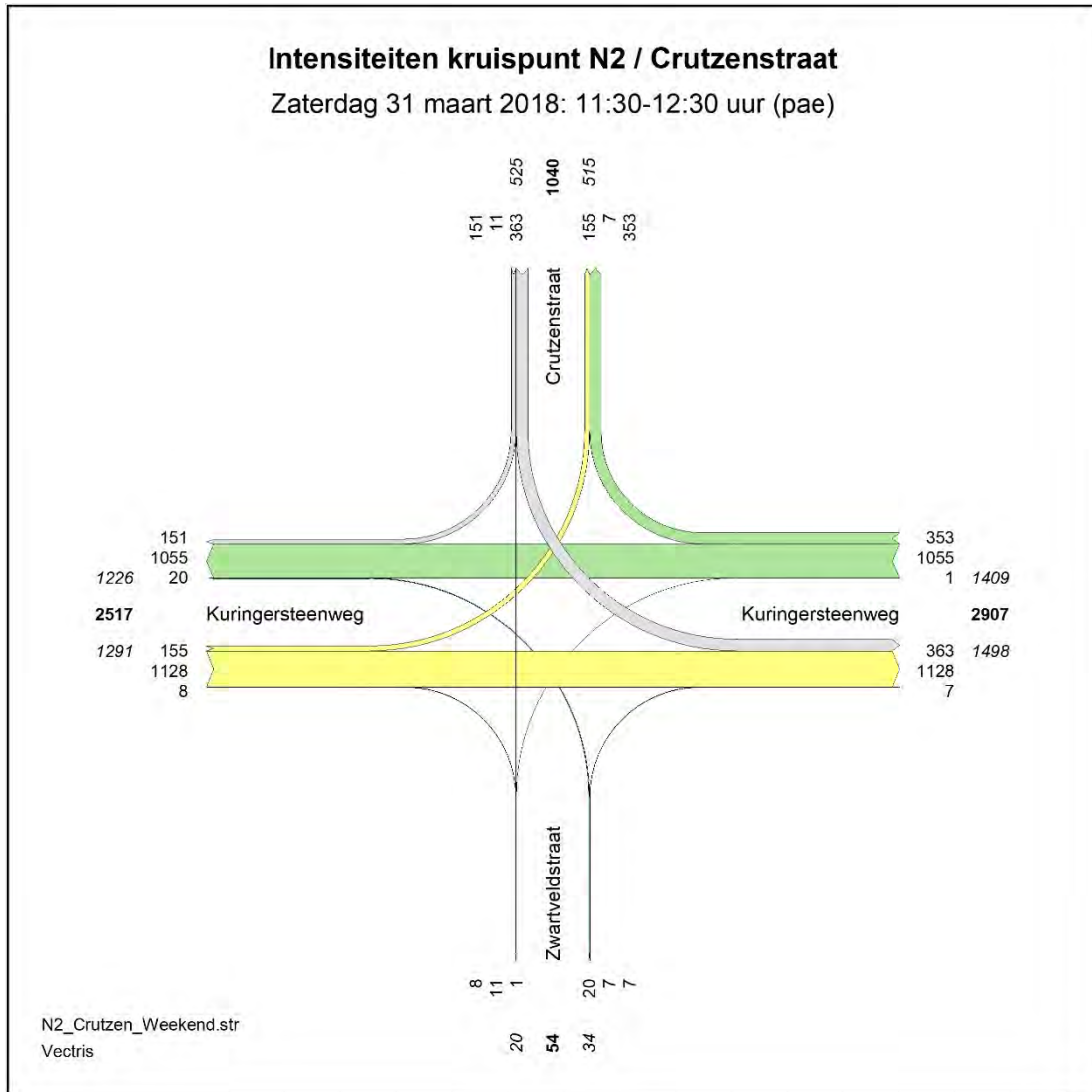
Figuur 26: verkeersintensiteit kruispunt N2/R71 middag 31/3/2018

KRUISPUNT N2 / CRUTZENSTRAAT

De stromen op de Kuringersteenweg zijn groot. Naar de andere takken (Crutzenstraat en Zwartveldstraat) zijn er minder bewegingen. In 2018 was Zwartveldstraat nog maar net gerealiseerd, maar wel reeds in gebruik.



Figuur 27: verkeersintensiteit kruispunt N2/Kuringersteenweg avondspits 29/3/2018

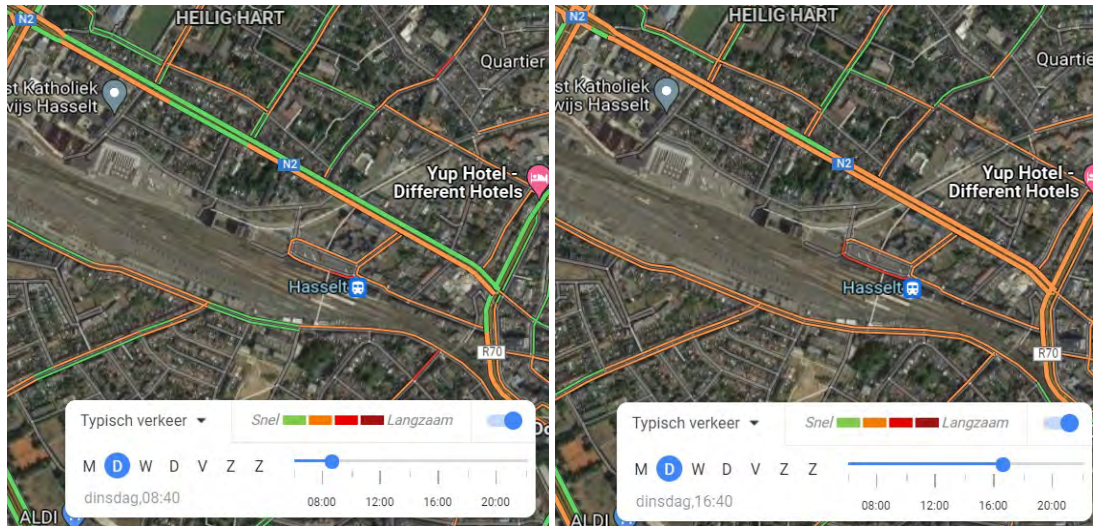


Figuur 28: verkeersintensiteit kruispunt N2/Kuringersteenweg middag 31/3/2018

TRAGHEIDSKAARTEN GOOGLE TRAFFIC

Een andere indicatie van het gebruik kan afgeleid worden aan de hand van onderstaande traagheidskaarten. Deze zijn mogelijks licht beïnvloed door de Covid-19 situatie.

Er zijn vertragingen waar te nemen op de N2 in ochtend en avondspitsen in de straten in de omgeving van het station, vermoedelijk spelen de aankomende en vertrekkende bussen hier een grote rol in.



Figuur 29: traagheidskaarten ochtendspits (links) en avondspits (rechts) (Google traffic)

2.4. VERKEERSVEILIGHEID EN –LEEFBAARHEID

De verkeersleefbaarheid wordt afgeleid uit tal van factoren: de verkeersintensiteiten, het aandeel vrachtverkeer of bussen, de oversteekbaarheid en de infrastructuur. De traagheidskaarten toonden dat tijdens de spitsuren vertragingen kunnen optreden, wat aantoont dat er vrij veel verkeer is in de stationsomgeving. Vooral het aantal bussen is eigen aan de omgeving. De verkeersleefbaarheid is vrij laag gezien de aandacht naar gemotoriseerd verkeer in de omgeving.

De oversteekbaarheid is vrij laag in de stationsomgeving, er zijn zebrapaden en gearceerde vakken om de aandacht op de voetgangers te vestigen. Op de N2 is de oversteekbaarheid goed.

De actieve weggebruikers hebben momenteel in de omgeving van het station weinig ruimte.

De verkeersveiligheid wordt ingeschat op basis van onderstaande ongevallenkaart. In de periode van 2014 tot maart 2020 werden er 11 ongevallen met gewonden geregistreerd in de Bampslaan. Op de N2 deden zich in dezelfde periode 36 geregistreerde ongevallen voor waarvan 10 in 2019 waren dit vooral ongevallen tussen fietsers en autobestuurders.



Figuur 30: ongevallenkaart Bampslaan (Accidents Flandres)



Figuur 31: ongevallenkaart N2 (Accidents Flandres)

2.5. CONCLUSIE BEREIKBAARHEID PROJECT

De stationsomgeving is goed bereikbaar voor voetgangers. Er zijn overal voetpaden aanwezig, maar de actuele organisatie van het stationsplein levert veel conflicten op met andere modi. Soms is er ook gebrek aan capaciteit (bv. aan uitgang voetgangerstunnel busperons en de wandelroute naar de stad, begin Koning Albertlaan).

Fietsers hebben een behoorlijk netwerk aan bovenlokaal functionele fietsroutes ter beschikking. De fietspaden zijn echter niet conform het fietsvademeccum. Er zijn 2 eerder kleine fietsstallingen aanwezig in de stationsomgeving waarvan één niet overdekt. De fietsroute naar de fietsenstalling naast de onderdoorgang is onduidelijk.

Uiteraard is de bereikbaarheid met het openbaar vervoer zeer goed door de aanwezigheid van een uitgebreid aanbod.

De verkeersleefbaarheid en veiligheid worden laag gezien de aanwezigheid van het grote aantal bussen en de afwezigheid van duidelijk voetpaden/oversteekzones op het plein. De verkeersinfrastructuur is vooral gericht op gemotoriseerd verkeer. Dit maakt de weginfrastructuur onveilig voor de actieve weggebruiker.

3

MOBILITEITSPROFIEL

3.1. PROGRAMMA & REKENMETHODE

3.1.1. PROGRAMMA

Volgende 'mogelijke' oppervlaktes werden vastgelegd voor het RUP Stationsomgeving.

Zone	Wonen	Kantoor	Recreatie	Horeca	Handel	Ambachten - KMO	Openbaar nut/ gemeenschapsvoorzieningen	TOTAAL
Transferium	Max. 6000 m ² studentenkoten	Max. 4800 m ²	/	Max. 1200 m ² reizigerfuncties		/	Min. 400 m ² - Max. 1200 m ²	Max. 6000 m ²
Cordeel	Max. 4000 m ²	Max. 8000 m ²	/	Max. 8000 m ² (hotel)	Max. 400 m ²	/	Max. 8000 m ²	Max. 16000 m ²
De Strip	Max. 9000 m ²	Max. 13000 m ²	Max. 6000 m ²	Max. 8000 m ² (hotel)	Max. 400 m ²	/	Max. 12000 m ²	Max. 24000 m ²
	<i>Min. 2500 m² buurtversterkende functies (recreatie of openbaar nut)</i>							
Oude loods	/	/	Max. 1500 m ² (buurtfunctie)	Max. 200 m ² (buurtfunctie)	/	/	Max. 2000 m ²	Max. 2.200 m ²
Site Olympia	/	/	Max. 10000 m ²	/	/	Max. 10000 m ²	/	Max. 10000 m ²
Site Byvoet	/	/	Max. 1000 m ²	/	/	Max. 5600 m ²	/	Max. 5600 m ²
Site Weyns - Office Center	/	/	Max. 2000 m ²	/	/	Max. 10000 m ²	/	Max. 10000 m ²
Busstation	/	Max. 2500 m ²	/	/	/	/	Max. 2500 m ²	Max. 2500 m ²

Tabel 2: invulling stationsomgeving

3.1.2. REKENMETHODE

De berekeningen gebeurden volgens het Richtlijnenboek Mobiliteitseffectenstudies, Mobiliteitstoets en MOBER. Hiervan werden locatiespecifieke kencijfers gebruikt i.v.m. het aantal bewoners, werknemers en bezoekers, als ook kencijfers betreffende aanwezigheidspercentage, modal split en ritdistributie. Tevens werden gegevens over de modal split verkeer van de Federale Diagnostiek Woon-Werkverkeer gebruikt en het Onderzoek Verplaatsingsgedrag van de Vlaamse Overheid. Voor sommige programma's die niet worden opgenomen in het Richtlijnenboek, werd gebruik gemaakt van kencijfers uit De Crow (2012) over verkeersgeneratie en parkeerbehoefte voor personenwagens.

MODAL SPLIT

Onderstaande tabel toont de modal split voor de verschillende functies en de bron van deze informatie.

Functie	Specificatie	Fiets	Openbaar vervoer	Auto	Bron
Wonen	Appartement	20%	7%	42%	Richtlijnenboek p. 154
	Studentenhuisvesting	72%	18%	0%	Studentenenquête Gent 2017
Bezoekers thuis	Appartement	15%	4%	44%	Richtlijnenboek p. 161
	Studentenhuisvesting	65%	18%	1%	Studentenenquête Gent 2017
Woon-werk	Kantoren / KMO / Openbaar nut / Handel	14%	12%	69%	Federale Diagnostiek 2017
	Recreatie algemeen / Sport / Buurtfunctie	5%	35%	47%	Richtlijnenboek p. 220
	Horeca buurtfunctie	30%	35%	30%	Richtlijnenboek p. 229
	Onderwijs	13%	17%	64%	Richtlijnenboek p. 223
Zakelijke verplaatsingen	Kantoren / KMO / Openbaar Nut	6%	3%	69%	Richtlijnenboek p. 176
Studenten	Middelbare school (13 - 17 jaar)	37%	32%	20%	Richtlijnenboek p. 235
	Universiteitscampus (18 - 24 jaar)	27%	35%	9% <i>als passagier</i>	Richtlijnenboek p. 235
	Volwassenenonderwijs (> 25 jaar)	15%	12%	52%	Richtlijnenboek p. 235
Klanten handel	Handel	20%	6%	38%	Richtlijnenboek p. 206
Klanten horeca	Hotel	5%	30%	50%	Aanname
	Horeca buurtfunctie	45%	30%	5% <i>30% auto + 20% taxi</i>	Aanname
	Stationsuitbatingen	5%	75%	0%	Aanname
Klanten recreatie	Recreatie algemeen / sport	20%	6%	30%	Richtlijnenboek p. 222
	Buurtfunctie	40%	20%	5%	Aanname

Tabel 3: modal split

VERKEERSGENERATIE

Het aantal personen wordt voor verschillende functie apart berekend in verhouding tot de BVO, wat bij de aparte profielen zal getoond worden. In sommige gevallen (kantoren en KMO) wordt vervolgens een gelijktijdige aanwezigheid berekend.

De verkeersgeneratie voor de verschillende modi (fietsers, openbaar vervoer, auto) wordt berekend door het aantal personen (bewoners, werknemers, bezoekers) te vermenigvuldigen met het aandeel (%) van desbetreffende modus in de modal split. Om de verkeersgeneratie in ochtend- en avondspits te berekenen, wordt dit getal vermenigvuldigd met het aandeel (%) verkeersbewegingen in deze pieken (op basis van kencijfers uit onderzoek verplaatsingsgedrag).

PARKEERVRAAG

De parkeervraag wordt doorgaans berekend door te berekenen hoeveel mensen per dag met de auto of met de fiets gaan, en mee te nemen hoelang zij blijven staan. Bij kantoren wordt er bijvoorbeeld van uitgegaan dat de werknemers de hele dag blijven, maar bezoekers gemiddeld 2 uur blijven. Op de parkings van de bezoekers is er dus rotatie mogelijk.

Een uitzondering bestaat bij woonfuncties, waar er wordt er gerekend met het aantal mensen dat er zou wonen en dit te vermenigvuldigen met het personenwagenbezit per inwoner. Voor fietsenstallingen wordt er gerekend met 1 fiets per bewoner.

Omdat er in dit RUP normen worden voorgesteld voor parkeren per functie (en meestal per 100 m²) geven we bij elke functie ook dit getal in ogenschouw.

MAXIMUMSCENARIO VERKEERSGENERATIE

Op basis van de mogelijke invullingen volgend de voorschriften in het RUP werd per deelzone een maximumscenario uitgerekend voor de verkeersgeneratie en parkeerbehoefte. Het maximumscenario werd ingevuld door een mobiliteitsprofiel op te maken per 1000 m² en daar de autobewegingen in de ochtend- en avondspits bij elkaar op te tellen.

3.2. WONEN

3.2.1. APPARTEMENTEN

Voor wonen wordt een appartement van gemiddeld 100 m² gerekend, m.a.w. 10 appartementen per 1000 m² bvo. In Hasselt wonen er gemiddeld 1,66 bewoners per appartement, of 17 bewoners per 1000 m² bvo. Er is een wagenbezit van 0,582 per inwoner in Hasselt. Voor het aantal parkeerplaatsen is dat 10 auto's per 1000 m² of 1 per app.

APPARTEMENTEN					
0	eengezinswoningen		10	appartementen	
BEWONERS		BEZOEKERS		TOTAAL	
AANTAL PERSONEN					
2,40	1,66 bewoners per ééngezinwoning en app.		0,25	bezoekers per woonunit per dag	
17	bewoners		3	bezoekers per dag	
				19	personen per dag
AANTAL VERPLAATSINGEN PER DAG					
2,31	verplaatsingen per bewoner per dag		2	verplaatsingen per bezoeker	
38	verplaatsingen per dag		5	verplaatsingen per dag	
				43	verplaatsingen per dag
VERPLAATSINGEN PER MODAL SPLIT					
42%	autobestuurder		44%	autobestuurder	
7%	openbaar vervoer		4%	openbaar vervoer	
20%	(brom)fiets		15%	(brom)fiets	
16	autoverplaatsingen		2	autoverplaatsingen	
3	OV-verplaatsingen		0	OV-verplaatsingen	
8	(brom)fietsverplaatsingen		1	(brom)fietsverplaatsingen	
				18	autoverplaatsingen per dag
				3	OV-verplaatsingen per dag
				8	(brom)fietsverplaatsingen per dag
AANTAL VERPLAATSINGEN IN OCHTENDSPITSUUR					
3%	16% aandeel in en uit		3%	1% aandeel in en uit	
0	1 autoverplaatsingen in en uit		0	0 autoverplaatsingen in en uit	
0	0 OV-verplaatsingen in en uit		0	0 OV-verplaatsingen in en uit	
0	1 (brom)fietsverplaatsingen in en uit		0	0 (brom)fietsverplaatsingen in en uit	
				0	1 autoverplaatsingen in en uit
				0	0 OV-verplaatsingen in en uit
				0	1 (brom)fietsverplaatsingen in en uit
AANTAL VERPLAATSINGEN IN AVONDSPITSUUR					
14%	5% aandeel in en uit		8%	12% aandeel in en uit	
1	0 autoverplaatsingen in en uit		0	0 autoverplaatsingen in en uit	
0	0 OV-verplaatsingen in en uit		0	0 OV-verplaatsingen in en uit	
1	0 (brom)fietsverplaatsingen in en uit		0	0 (brom)fietsverplaatsingen in en uit	
				1	0 autoverplaatsingen in en uit
				0	0 OV-verplaatsingen in en uit
				1	0 (brom)fietsverplaatsingen in en uit
AANTAL PARKEERPLAATSEN					
0,582	auto's per inwoner		2	rotatie per parkeerplaats	
10	aantal autoparkeerplaatsen		1	aantal autoparkeerplaatsen	
17	aantal fietsparkeerplaatsen		0	aantal fietsparkeerplaatsen	
				10	aantal autoparkeerplaatsen
				17	aantal fietsparkeerplaatsen

Tabel 4: mobiliteitsprofiel appartementen per 1000 m²

3.2.2. STUDENTENHUISVESTING

Er wordt 25 m² bvo per studentenkamer gerekend (inclusief gemeenschappelijke ruimtes), met een gemiddelde van 1,08 studenten per kot (1 op 12 kamers een kamer voor twee personen). De modal splits voor bezoekers en bewoners zijn gebaseerd op een studentenequête van de Stad Gent over mobiliteit bij studenten. Gent heeft in het algemeen een duurzamere modal split dan Hasselt, maar aangezien de studentenkoten hier vlak bij het station zouden komen, wordt er aangenomen dat deze modal split de realiteit benadert.

STUDENTENKAMERS					
40	studentenkamers	1000	m ² bvo		
BEWONERS		BEZOEKERS		TOTAAL	
AANTAL PERSONEN					
1,08	bewoners per studentenkot	0,25	bezoekers per kamer per dag		
43	bewoners	10	bezoekers per dag	53	personen per dag
AANTAL VERPLAATSINGEN PER DAG					
3	verplaatsingen per bewoner per dag	2	verplaatsingen per bezoeker		
129	verplaatsingen per dag	20	verplaatsingen per dag	149	verplaatsingen per dag
VERPLAATSINGEN PER MODAL SPLIT					
72,1%	(brom)fiets	64,8%	(brom)fiets		
17,9%	openbaar vervoer	18,3%	openbaar vervoer		
0,4%	autobestuurder	1,4%	autobestuurder		
93	(brom)fietsverplaatsingen	13	(brom)fietsverplaatsingen	106	(brom)fietsverplaatsingen per dag
23	OV-verplaatsingen	4	OV-verplaatsingen	27	OV-verplaatsingen per dag
1	autoverplaatsingen	0	autoverplaatsingen	1	autoverplaatsingen per dag
AANTAL VERPLAATSINGEN IN OCHTENDSPITSUUR					
3%	16% aandeel in en uit	3%	1% aandeel in en uit		
1	7 (brom)fietsverplaatsingen in en uit	0	0 (brom)fietsverplaatsingen in en uit	1	7 (brom)fietsverplaatsingen in en uit
0	2 OV-verplaatsingen in en uit	0	0 OV-verplaatsingen in en uit	0	2 OV-verplaatsingen in en uit
0	0 autoverplaatsingen in en uit	0	0 autoverplaatsingen in en uit	0	0 autoverplaatsingen in en uit
AANTAL VERPLAATSINGEN IN AVONDSPITSUUR					
14%	5% aandeel in en uit	8%	12% aandeel in en uit		
6	2 (brom)fietsverplaatsingen in en uit	1	1 (brom)fietsverplaatsingen in en uit	7	3 (brom)fietsverplaatsingen in en uit
2	1 OV-verplaatsingen in en uit	0	0 OV-verplaatsingen in en uit	2	1 OV-verplaatsingen in en uit
0	0 autoverplaatsingen in en uit	0	0 autoverplaatsingen in en uit	0	0 autoverplaatsingen in en uit
AANTAL PARKEERPLAATSEN					
0,07	auto's per inwoner	2	rotatie per parkeerplaats		
43	aantal fietsparkeerplaatsen	3	aantal fietsparkeerplaatsen	46	aantal fietsparkeerplaatsen
3	aantal autoparkeerplaatsen	0	aantal autoparkeerplaatsen	4	aantal autoparkeerplaatsen

Tabel 5: mobiliteitsprofiel studentenwoningen

3.3. KANTOREN

3.3.1. KANTOREN ZONDER BALIEFUNCTIE

Op 1000 m² bvo aan kantoren zonder baliefunctie, zouden er o.b.v. kencijfers uit het Richtlijnenboek (p. 166) 35 werknemers aanwezig zijn. Samen met bezoekers zou het komen op 42 personen per dag.

Volgens deze berekeningswijze leidt dit tot een parkeerbehoefte van 25 ppl per 1000 m² of 2,5 ppl per 100 m².

KANTOREN ZONDER BALIEFUNCTIE					
1000 m ² bvo		800 m ² nvo			
PERONEEL			BEZOEKERS		TOTAAL
AANTAL PERSONEN					
5,5	werknemers per 100 m ² nvo	0,2	bezoekers per werknemer per dag		
35	aanwezige werknemers (80%)	7	bezoekers per dag	42 personen per dag	
AANTAL VERPLAATSINGEN PER DAG					
2,1	verplaatsingen per werknemer per dag	2	verplaatsingen per bezoeker		
74	verplaatsingen per dag	14	verplaatsingen per dag	88 verplaatsingen per dag	
VERPLAATSINGEN PER MODAL SPLIT					
69%	autobestuurder	69%	autobestuurder		
12%	openbaar vervoer	3%	openbaar vervoer		
14%	(brom)fiets	6%	(brom)fiets		
51	autoverplaatsingen	10	autoverplaatsingen	60	autoverplaatsingen per dag
9	OV-verplaatsingen	0	OV-verplaatsingen	9	OV-verplaatsingen per dag
10	(brom)fietsverplaatsingen	1	(brom)fietsverplaatsingen	11	(brom)fietsverplaatsingen per dag
AANTAL VERPLAATSINGEN IN OCHTENDSPITSUUR					
34%	1% aandeel in en uit	10%	4% aandeel in en uit		
9	0 autoverplaatsingen in en uit	0	0 autoverplaatsingen in en uit	9	0 autoverplaatsingen in en uit
2	0 OV-verplaatsingen in en uit	0	0 OV-verplaatsingen in en uit	2	0 OV-verplaatsingen in en uit
2	0 (brom)fietsverplaatsingen in en uit	0	0 (brom)fietsverplaatsingen in en uit	2	0 (brom)fietsverplaatsingen in en uit
AANTAL VERPLAATSINGEN IN AVONDSPITSUUR					
1%	22% aandeel in en uit	4%	9% aandeel in en uit		
0	6 autoverplaatsingen in en uit	0	0 autoverplaatsingen in en uit	0	6 autoverplaatsingen in en uit
0	1 OV-verplaatsingen in en uit	0	0 OV-verplaatsingen in en uit	0	1 OV-verplaatsingen in en uit
0	1 (brom)fietsverplaatsingen in en uit	0	0 (brom)fietsverplaatsingen in en uit	0	1 (brom)fietsverplaatsingen in en uit
AANTAL PARKEERPLAATSEN					
		2,0	verblijfsduur (in uur)		
24	aantal autoparkeerplaatsen	1	aantal autoparkeerplaatsen	25	aantal autoparkeerplaatsen
5	aantal fietsparkeerplaatsen	0	aantal fietsparkeerplaatsen	5	aantal fietsparkeerplaatsen

Figuur 32: mobiliteitsprofiel kantoren zonder baliefunctie

3.3.2. KANTOREN MET BALIEFUNCTIE

Er kan uitgegaan worden van 2,5 – 4,0 werknemers per 100 m² nvo, of 3,3 gemiddeld, met een aanwezigheidspercentage van 80% (Richtlijnenboek, p. 180). Het aantal bezoekers per werknemer varieert veel, maar het Richtlijnenboek neemt voor bijvoorbeeld een stadskantoor 3,5 bezoekers per werknemer.

De modal split en ritdistributie zijn dezelfde als deze voor kantoren met baliefunctie.

Voor parkeren leidt dit tot 27 ppl per 1000 m² of 2,7 ppl per 100m²

KANTOREN ZONDER BALIEFUNCTIE					
1000	m ² bvo	800	m ² nvo		
PERSONEEL		BEZOEKERS		TOTAAL	
AANTAL PERSONEN					
3,3	werknemers per 100 m ² nvo	3,5	bezoekers per werknemer per dag		
21	aanwezige werknemers (80%)	73	bezoekers per dag	94	personen per dag
AANTAL VERPLAATSINGEN PER DAG					
2,1	verplaatsingen per werknemer per dag	2	verplaatsingen per bezoeker		
44	verplaatsingen per dag	146	verplaatsingen per dag	190	verplaatsingen per dag
VERPLAATSINGEN PER MODAL SPLIT					
69%	autobestuurder	69%	autobestuurder		
12%	openbaar vervoer	3%	openbaar vervoer		
14%	(brom)fiets	6%	(brom)fiets		
30	autoverplaatsingen	101	autoverplaatsingen	131	autoverplaatsingen per dag
5	OV-verplaatsingen	4	OV-verplaatsingen	10	OV-verplaatsingen per dag
6	(brom)fietsverplaatsingen	9	(brom)fietsverplaatsingen	15	(brom)fietsverplaatsingen per dag
AANTAL VERPLAATSINGEN IN OCHTENDSPITSUUR					
34%	1% aandeel in en uit	10%	4% aandeel in en uit		
5	0 autoverplaatsingen in en uit	5	2 autoverplaatsingen in en uit	10	2 autoverplaatsingen in en uit
1	0 OV-verplaatsingen in en uit	0	0 OV-verplaatsingen in en uit	1	0 OV-verplaatsingen in en uit
1	0 (brom)fietsverplaatsingen in en uit	0	0 (brom)fietsverplaatsingen in en uit	1	0 (brom)fietsverplaatsingen in en uit
AANTAL VERPLAATSINGEN IN AVONDSPITSUUR					
1%	22% aandeel in en uit	4%	9% aandeel in en uit		
0	3 autoverplaatsingen in en uit	2	5 autoverplaatsingen in en uit	2	8 autoverplaatsingen in en uit
0	1 OV-verplaatsingen in en uit	0	0 OV-verplaatsingen in en uit	0	1 OV-verplaatsingen in en uit
0	1 (brom)fietsverplaatsingen in en uit	0	0 (brom)fietsverplaatsingen in en uit	0	1 (brom)fietsverplaatsingen in en uit
AANTAL PARKEERPLAATSEN					
		2,0	verblijfsduur (in uur)		
14	aantal autoparkeerplaatsen	13	aantal autoparkeerplaatsen	27	aantal autoparkeerplaatsen
3	aantal fietsparkeerplaatsen	1	aantal fietsparkeerplaatsen	4	aantal fietsparkeerplaatsen

Figuur 33: mobiliteitsprofiel kantoren met baliefunctie

3.4. RECREATIE

3.4.1. BUURTFUNCTIES

Op de site van de huidige oude loods zou een buurthuis van max. 1500 m² kunnen komen. Voor bezoekers werd een fietsgedomineerde modal split gekozen aangezien de activiteit op de buurt is gericht. Het aantal bezoekers per dag is een aanname voor een dag zonder feest, met daarbij huiswerkbegeleiding, activiteiten voor lokale vereniging, en kleine workshopsinitiaties.

BUURTHUIS					
1000	m ² bvo				
PERSONEEL		BEZOEKERS		TOTAAL	
AANTAL PERSONEN					
1	werknemers	67	bezoekers per dag	68	personen per dag
AANTAL VERPLAATSINGEN PER DAG					
2	verplaatsingen per werknemer per dag	2	verplaatsingen per bezoeker		
3	verplaatsingen per dag	133	verplaatsingen per dag	136	verplaatsingen per dag
VERPLAATSINGEN PER MODAL SPLIT					
47%	autobestuurder	5%	autobestuurder		
35%	openbaar vervoer	20%	openbaar vervoer		
5%	(brom)fiets	40%	(brom)fiets		
1	autoverplaatsingen	0	autoverplaatsingen	1	autoverplaatsingen per dag
1	OV-verplaatsingen	27	OV-verplaatsingen	28	OV-verplaatsingen per dag
0	(brom)fietsverplaatsingen	53	(brom)fietsverplaatsingen	53	(brom)fietsverplaatsingen per dag
AANTAL VERPLAATSINGEN IN OCHTENDSPITSUUR					
5%	0% aandeel in en uit	0%	0% aandeel in en uit		
0	0 autoverplaatsingen in en uit	0	0 autoverplaatsingen in en uit	0	0 autoverplaatsingen in en uit
0	0 OV-verplaatsingen in en uit	0	0 OV-verplaatsingen in en uit	0	0 OV-verplaatsingen in en uit
0	0 (brom)fietsverplaatsingen in en uit	0	0 (brom)fietsverplaatsingen in en uit	0	0 (brom)fietsverplaatsingen in en uit
AANTAL VERPLAATSINGEN IN AVONDSPITSUUR					
7%	7% aandeel in en uit	8%	8% aandeel in en uit		
0	0 autoverplaatsingen in en uit	0	0 autoverplaatsingen in en uit	0	0 autoverplaatsingen in en uit
0	0 OV-verplaatsingen in en uit	1	1 OV-verplaatsingen in en uit	1	1 OV-verplaatsingen in en uit
0	0 (brom)fietsverplaatsingen in en uit	2	2 (brom)fietsverplaatsingen in en uit	2	2 (brom)fietsverplaatsingen in en uit
AANTAL PARKEERPLAATSEN					
		3,0	verblijfsduur (in uur)		
1	aantal autoparkeerplaatsen	1	aantal autoparkeerplaatsen	2	aantal autoparkeerplaatsen
0	aantal fietsparkeerplaatsen	10	aantal fietsparkeerplaatsen	10	aantal fietsparkeerplaatsen

Tabel 6: mobiliteitsprofiel buurthuis

3.4.2. RECREATIE ALGEMEEN

Het aantal bezoekers die met de auto komen en de autoparkeervraag werd o.b.v. cijfers van De Crow (pp. 287 – 298) berekend voor verschillende recreatiefunctie (zie onderstaande tabel). Hiervan werd een gemiddelde genomen. O.b.v. de modal split en het aandeel bezoekers (%) in de verkeersgeneratie en parkeerbehoefte, werd ook de verkeersgeneratie en de parkeervraag van de andere modi afgeleid. De ritdistributie is deze van een ontspanningsgerelateerde verplaatsingen (Richtlijnenboek, p. 224).

Per 1000 m ²	Parkeerkcijfers		Verkeersgeneratie		Aandeel bezoekers	
	Min	Max	Min	Max	Parkeer	Verkeer
Bibliotheek	2	7	3	5	97%	99%
Bioscoop	22	42	35	67	94%	95%
Theater/Schouwburg	58	88	77	117	87%	84%
Casino	52	62	127	152	86%	82%
Sauna	20	30	35	53	99%	98%
Indoorspeeltuin klein	4	54	8	93	97%	98%
Bowling	11	21	64	122	89%	94%
Biljart	6	11	40	76	87%	94%
Dansstudio	10	20	39	77	93%	94%
Fitnesscentrum	12	22	66	121	90%	94%
Sportzaal	8	13	38	61	94%	98%
Tennishal	2	4	13	28	87%	95%
Squashhal	15	17	139	158	84%	95%
Recreatie algemeen	21,9		64,8		91%	94%
Recreatie sport	12,3		74,4		89%	95%

Tabel 7: Parkeerkcijfers en cijfers verkeersgeneratie voor stedelijke gebieden – centrum / schil centrum (bron: De Crow, 2012, pp. 287 – 298)

RECREATIE					
1000	m² bvo				
PERSONEEL		BEZOEKERS		TOTAAL	
AANTAL PERSONEN					
4	werknemers	101	bezoekers per dag	106	personen per dag
AANTAL VERPLAATSINGEN PER DAG					
2	verplaatsingen per werknemer per dag	2	verplaatsingen per bezoeker		
8	verplaatsingen per dag	203	verplaatsingen per dag	211	verplaatsingen per dag
VERPLAATSINGEN PER MODAL SPLIT					
47%	autobestuurder	30%	autobestuurder		
35%	openbaar vervoer	6%	openbaar vervoer		
5%	(brom)fiets	20%	(brom)fiets		
4	autoverplaatsingen	61	autoverplaatsingen	65	autoverplaatsingen per dag
3	OV-verplaatsingen	12	OV-verplaatsingen	15	OV-verplaatsingen per dag
0	(brom)fietsverplaatsingen	41	(brom)fietsverplaatsingen	41	(brom)fietsverplaatsingen per dag
AANTAL VERPLAATSINGEN IN OCHTENDSPITSUUR					
3%	0%	aandeel in en uit	3%	0%	aandeel in en uit
0	0	autoverplaatsingen in en uit	1	0	autoverplaatsingen in en uit
0	0	OV-verplaatsingen in en uit	0	0	OV-verplaatsingen in en uit
0	0	(brom)fietsverplaatsingen in en uit	1	0	(brom)fietsverplaatsingen in en uit
1	0	autoverplaatsingen in en uit		1	0
0	0	OV-verplaatsingen in en uit		0	0
0	0	(brom)fietsverplaatsingen in en uit		1	0
AANTAL VERPLAATSINGEN IN AVONDSPITSUUR					
9%	7%	aandeel in en uit	9%	7%	aandeel in en uit
0	0	autoverplaatsingen in en uit	3	2	autoverplaatsingen in en uit
0	0	OV-verplaatsingen in en uit	1	0	OV-verplaatsingen in en uit
0	0	(brom)fietsverplaatsingen in en uit	2	1	(brom)fietsverplaatsingen in en uit
3	2	autoverplaatsingen in en uit		3	2
1	1	OV-verplaatsingen in en uit		1	1
2	1	(brom)fietsverplaatsingen in en uit		2	1
AANTAL PARKEERPLAATSEN					
		65%	aanwezigheid drukste moment		
2	aantal autoparkeerplaatsen	20	aantal autoparkeerplaatsen	22	aantal autoparkeerplaatsen
0	aantal fietsparkeerplaatsen	13	aantal fietsparkeerplaatsen	13	aantal fietsparkeerplaatsen

Tabel 8: mobiliteitsprofiel recreatie

3.4.3. SPORT RECREATIE

De verkeersgeneratie en parkeervraag werd op zelfde wijze als bij de algemene recreatie berekend, maar met enkel de recreatie-activiteiten die als sport kunnen worden beschouwd. Het aandeel in ochtendspits is gebaseerd op de ritdistributie voor een sportcentrum (Richtlijnenboek, p. 225)

SPORT RECREATIE										
1000		m ² bvo								
PERONEEL				BEZOEKERS			TOTAAL			
AANTAL PERSONEN										
3	werknemers			118	bezoekers per dag		121	personen per dag		
AANTAL VERPLAATSINGEN PER DAG										
2	verplaatsingen per werknemer per dag			2	verplaatsingen per bezoeker					
7	verplaatsingen per dag			235	verplaatsingen per dag		242	verplaatsingen per dag		
VERPLAATSINGEN PER MODAL SPLIT										
47%	autobestuurder			30%	autobestuurder					
35%	openbaar vervoer			6%	openbaar vervoer					
5%	(brom)fiets			20%	(brom)fiets					
3	autoverplaatsingen			71	autoverplaatsingen		74	autoverplaatsingen per dag		
2	OV-verplaatsingen			14	OV-verplaatsingen		16	OV-verplaatsingen per dag		
0	(brom)fietsverplaatsingen			47	(brom)fietsverplaatsingen		47	(brom)fietsverplaatsingen per dag		
AANTAL VERPLAATSINGEN IN OCHTENDSPITSUUR										
6%	3%	aandeel in en uit		6%	3%	aandeel in en uit				
0	0	autoverplaatsingen in en uit		2	1	autoverplaatsingen in en uit		2	1	autoverplaatsingen in en uit
0	0	OV-verplaatsingen in en uit		0	0	OV-verplaatsingen in en uit		0	0	OV-verplaatsingen in en uit
0	0	(brom)fietsverplaatsingen in en uit		1	1	(brom)fietsverplaatsingen in en uit		1	1	(brom)fietsverplaatsingen in en uit
AANTAL VERPLAATSINGEN IN AVONDSPITSUUR										
8%	7%	aandeel in en uit		8%	7%	aandeel in en uit				
0	0	autoverplaatsingen in en uit		3	2	autoverplaatsingen in en uit		3	3	autoverplaatsingen in en uit
0	0	OV-verplaatsingen in en uit		1	0	OV-verplaatsingen in en uit		1	1	OV-verplaatsingen in en uit
0	0	(brom)fietsverplaatsingen in en uit		2	2	(brom)fietsverplaatsingen in en uit		2	2	(brom)fietsverplaatsingen in en uit
AANTAL PARKEERPLAATSEN										
				30%	aanwezigheid drukste moment					
2	aantal autoparkeerplaatsen			11	aantal autoparkeerplaatsen		12	aantal autoparkeerplaatsen		
0	aantal fietsparkeerplaatsen			7	aantal fietsparkeerplaatsen		7	aantal fietsparkeerplaatsen		

Tabel 9. mobiliteitsprofiel sportrecreatie

3.5. HORECA

3.5.1. HOTEL

Op 1000 m² zouden zo'n 15 hotelkamers geplaatst kunnen worden (o.b.v. vroegere studies van VECTRIS). Voor een driesterrenhotel zou het VTE per kamer 0,26 zijn (Richtlijnenboek, p. 228). Op piekmomenten zou het aanwezigheidspercentage 100% zijn (Richtlijnenboek, p. 228). Aangezien de berekening gedaan wordt voor een werkdag, wordt dit op 80% gezet. Er zouden voor een driesterrenhotel 0,8 – 1,6 bezoekers per kamer zijn (Richtlijnenboek, p. 230). Het gemiddelde 1,2 wordt genomen.

HOTEL					
15	aantal kamers	1000	m ² bvo		
PERSONEEL		BEZOEKERS		TOTAAL	
AANTAL PERSONEN					
0,26	VTE/kamer	1,2	bezettingsgraad/kamer (gem.)		
3	werknemers (80% aanwezigheid)	18	bezoekers	21	personen per dag
AANTAL VERPLAATSINGEN PER DAG					
2	verplaatsingen per werknemer per dag	2	verplaatsingen per bezoeker		
6	verplaatsingen per dag	36	verplaatsingen per dag	42	verplaatsingen per dag
VERPLAATSINGEN PER MODAL SPLIT					
60%	autobestuurder	30%	autobestuurder		
30%	openbaar vervoer	30%	openbaar vervoer		
4%	(brom)fiets	5%	(brom)fiets		
		20%	taxi		
4	autoverplaatsingen	18	autoverplaatsingen (incl. taxi)	22	autoverplaatsingen per dag
2	OV-verplaatsingen	11	OV-verplaatsingen	13	OV-verplaatsingen per dag
0	(brom)fietsverplaatsingen	2	(brom)fietsverplaatsingen	2	(brom)fietsverplaatsingen per dag
AANTAL VERPLAATSINGEN IN OCHTENDSPITSUUR					
3%	3% aandeel in en uit	0%	13% aandeel in en uit		
0	0 autoverplaatsingen in en uit	0	1 autoverplaatsingen in en uit	0	1 autoverplaatsingen in en uit
0	0 OV-verplaatsingen in en uit	0	1 OV-verplaatsingen in en uit	0	1 OV-verplaatsingen in en uit
0	0 (brom)fietsverplaatsingen in en uit	0	0 (brom)fietsverplaatsingen in en uit	0	0 (brom)fietsverplaatsingen in en uit
AANTAL VERPLAATSINGEN IN AVONDSPITSUUR					
3%	3% aandeel in en uit	7%	7% aandeel in en uit		
0	0 autoverplaatsingen in en uit	0	1 autoverplaatsingen in en uit	0	1 autoverplaatsingen in en uit
0	0 OV-verplaatsingen in en uit	0	1 OV-verplaatsingen in en uit	0	1 OV-verplaatsingen in en uit
0	0 (brom)fietsverplaatsingen in en uit	0	0 (brom)fietsverplaatsingen in en uit	0	0 (brom)fietsverplaatsingen in en uit
AANTAL PARKEERPLAATSEN					
2	aantal autoparkeerplaatsen	5	aantal autoparkeerplaatsen (excl. taxi)	7	aantal autoparkeerplaatsen
0	aantal fietsparkeerplaatsen	1	aantal fietsparkeerplaatsen	1	aantal fietsparkeerplaatsen

Figuur 34: mobiliteitsprofiel hotel

3.5.2. HORECA BUURTFUNCTIE

De modal split voor café en restaurant voor werknemers is deze voor werknemers voor het verschaffen van “accommodatie en maaltijden” (Richtlijnenboek, p. 229). Bezoekers zullen veel jongeren en buurtbewoners zijn, waardoor het aandeel auto's beperkt zal blijven. Er wordt gerekend op 5% autobestuurders, 30% openbaar vervoer en 45% met de fiets. Voor het aantal werknemers werd er aangenomen dat dit per 1000 m² hetzelfde is als bij horeca, het aantal bezoekers wordt iets hoger geschat.

HORECA BUURTFUNCTIE					
1000	m ² bvo				
PERSONEEL		BEZOEKERS		TOTAAL	
AANTAL PERSONEN					
18	werknemers aanwezig	600	bezoekers per dag	618	personen per dag
AANTAL VERPLAATSINGEN PER DAG					
2	verplaatsingen per werknemer per dag	2	verplaatsingen per bezoeker		
36	verplaatsingen per dag	1200	verplaatsingen per dag	1236	verplaatsingen per dag
VERPLAATSINGEN PER MODAL SPLIT					
30%	autobestuurder	5%	autobestuurder		
35%	openbaar vervoer	30%	openbaar vervoer		
30%	(brom)fiets	45%	(brom)fiets		
11	autoverplaatsingen	60	autoverplaatsingen	71	autoverplaatsingen per dag
13	OV-verplaatsingen	360	OV-verplaatsingen	373	OV-verplaatsingen per dag
11	(brom)fietsverplaatsingen	540	(brom)fietsverplaatsingen	551	(brom)fietsverplaatsingen per dag
AANTAL VERPLAATSINGEN IN OCHTENDSPITSUUR					
0%	0% aandeel in en uit	0%	0% aandeel in en uit		
0	0 autoverplaatsingen in en uit	0	0 autoverplaatsingen in en uit	0	0 autoverplaatsingen in en uit
0	0 OV-verplaatsingen in en uit	0	0 OV-verplaatsingen in en uit	0	0 OV-verplaatsingen in en uit
0	0 (brom)fietsverplaatsingen in en uit	0	0 (brom)fietsverplaatsingen in en uit	0	0 (brom)fietsverplaatsingen in en uit
AANTAL VERPLAATSINGEN IN AVONDSPITSUUR					
5%	25% aandeel in en uit	10%	30% aandeel in en uit		
0	1 autoverplaatsingen in en uit	3	9 autoverplaatsingen in en uit	3	10 autoverplaatsingen in en uit
0	2 OV-verplaatsingen in en uit	18	54 OV-verplaatsingen in en uit	18	56 OV-verplaatsingen in en uit
0	1 (brom)fietsverplaatsingen in en uit	27	81 (brom)fietsverplaatsingen in en uit	27	82 (brom)fietsverplaatsingen in en uit
AANTAL PARKEERPLAATSEN					
		3,00	verblijfsduur		
5	aantal autoparkeerplaatsen	11	aantal autoparkeerplaatsen	17	aantal autoparkeerplaatsen
5	aantal fietsparkeerplaatsen	101	aantal fietsparkeerplaatsen	107	aantal fietsparkeerplaatsen

Tabel 10: mobiliteitsprofiel horeca buurthuis

3.5.3. STATIONSUITBATINGEN

Er zouden stationsuitbatingen mogelijk zijn, waar reizigers bij het station een snelle hap, een drankje of een tijdschrift kunnen kopen. De modal split voor werknemers is deze voor werknemers voor het verschaffen van “accommodatie en maaltijden” (Richtlijnenboek, p. 229). Voor bezoekers wordt er verwacht dat 75% het openbaar vervoer heeft genomen, 5% langskomt met de fiets en de overige mensen te voet komt. Auto’s worden op 0% gezet. Het aantal werknemers wordt gelijkaardig aan horeca geschat en het aantal bezoekers wordt op 3000 gezet per 1000 m².

Ritdistributies zijn gebaseerd op verdelingen van Google Maps voor bestaande uitbatingen aan het station van Hasselt.

TO-GO uitbatingen					
1000	m ² bvo				
PERSONEEL		BEZOEKERS		TOTAAL	
AANTAL PERSONEN					
1,80	werknemers per 100 m ²				
18	werknemers		3000	bezoekers	
			3018	personen per dag	
AANTAL VERPLAATSINGEN PER DAG					
2	verplaatsingen per werknemer per dag		2	verplaatsingen per bezoeker	
65	verplaatsingen per dag		6000	verplaatsingen per dag	
			6036	verplaatsingen per dag	
VERPLAATSINGEN PER MODAL SPLIT					
60%	autobestuurder		0%	autobestuurder	
30%	openbaar vervoer		75%	openbaar vervoer	
4%	(brom)fiets		5%	(brom)fiets	
11	autoverplaatsingen		0	autoverplaatsingen	
5	OV-verplaatsingen		2250	OV-verplaatsingen	
1	(brom)fietsverplaatsingen		150	(brom)fietsverplaatsingen	
			11	autoverplaatsingen per dag	
			2255	OV-verplaatsingen per dag	
			151	(brom)fietsverplaatsingen per dag	
AANTAL VERPLAATSINGEN IN OCHTENDSPITSUUR					
10%	10% aandeel in en uit		13%	13% aandeel in en uit	
1	1 autoverplaatsingen in en uit		0	0 autoverplaatsingen in en uit	
0	0 OV-verplaatsingen in en uit		146	146 OV-verplaatsingen in en uit	
0	0 (brom)fietsverplaatsingen in en uit		10	10 (brom)fietsverplaatsingen in en uit	
			1	1 autoverplaatsingen in en uit	
			147	147 OV-verplaatsingen in en uit	
			10	10 (brom)fietsverplaatsingen in en uit	
AANTAL VERPLAATSINGEN IN AVONDSPITSUUR					
10%	10% aandeel in en uit		7%	7% aandeel in en uit	
1	1 autoverplaatsingen in en uit		0	0 autoverplaatsingen in en uit	
0	0 OV-verplaatsingen in en uit		79	79 OV-verplaatsingen in en uit	
0	0 (brom)fietsverplaatsingen in en uit		5	5 (brom)fietsverplaatsingen in en uit	
			1	1 autoverplaatsingen in en uit	
			79	79 OV-verplaatsingen in en uit	
			5	5 (brom)fietsverplaatsingen in en uit	
AANTAL PARKEERPLAATSEN					
			0,10	verblijfsduur/u	
11	aantal autoparkeerplaatsen		0	aantal autoparkeerplaatsen	
3	aantal fietsparkeerplaatsen		15	aantal fietsparkeerplaatsen	
			11	aantal autoparkeerplaatsen	
			18	aantal fietsparkeerplaatsen	

Tabel 11: mobiliteitsprofiel TO-GO uitbatingen

3.6. DETAILHANDEL

Het gemiddeld VTE per 100 m² voor winkels is 0,81 (Richtlijnenboek, p. 201). Het aantal bezoekers is gemiddeld 30,8 per 100 m².

Het aandeel bezoekers in de ochtend bedraagt 5% van de in-bewegingen en 3% uitbewegingen, in de avondspits is dit 8% in en 10% uit (Richtlijnenboek, p. 214). Voor werknemers werden aannames gedaan.

Voor het aantal parkeerplaatsen leidt dit tot 27 ppl per 1000 m² of 2,7 per 100 m².

HANDEL (detailhandel, gemiddelde winkel) - WERKDAG					
1000 m ² bvo					
PERSONEEL		BEZOEKERS		TOTAAL	
AANTAL PERSONEN					
0,81	VTE per 100 m ² bvo	30,8	bezoekers per 100 m ² bvo per dag		
8	werknemers	308	bezoekers per dag	316 personen per dag	
AANTAL VERPLAATSINGEN PER DAG					
2	verplaatsingen per werknemer per dag	2	verplaatsingen per bezoeker		
16	verplaatsingen per dag	616	verplaatsingen per dag	632 verplaatsingen per dag	
VERPLAATSINGEN PER MODAL SPLIT					
69%	autobestuurder	38%	autobestuurder		
12%	openbaar vervoer	6%	openbaar vervoer		
14%	(brom)fiets	20%	(brom)fiets	1 vrachtverplaatsingen per dag	
11	autoverplaatsingen	234	autoverplaatsingen	245 autoverplaatsingen per dag	
2	OV-verplaatsingen	37	OV-verplaatsingen	39 OV-verplaatsingen per dag	
2	(brom)fietsverplaatsingen	123	(brom)fietsverplaatsingen	125 (brom)fietsverplaatsingen per dag	
AANTAL VERPLAATSINGEN IN OCHTENDSPITSUUR					
20%	0% aandeel in en uit	5%	3% aandeel in en uit		
1	0 (brom)fietsverplaatsingen in OSP (in en uit)	6	4 (brom)fietsverplaatsingen in OSP (in en uit)	7 4 (brom)fietsverplaatsingen in OSP (in en uit)	
0	0 OV-verplaatsingen in OSP (in en uit)	1	1 OV-verplaatsingen in OSP (in en uit)	1 1 OV-verplaatsingen in OSP (in en uit)	
0	0 autoverplaatsingen in OSP (in en uit)	3	2 autoverplaatsingen in OSP (in en uit)	3 2 autoverplaatsingen in OSP (in en uit)	
AANTAL VERPLAATSINGEN IN AVONDSPITSUUR					
0%	10% aandeel in en uit	8%	10% aandeel in en uit		
0	1 (brom)fietsverplaatsingen in ASP (in en uit)	9	12 (brom)fietsverplaatsingen in ASP (in en uit)	9 12 (brom)fietsverplaatsingen in ASP (in en uit)	
0	0 OV-verplaatsingen in ASP (in en uit)	1	2 OV-verplaatsingen in ASP (in en uit)	1 2 OV-verplaatsingen in ASP (in en uit)	
0	0 autoverplaatsingen in ASP (in en uit)	5	6 autoverplaatsingen in ASP (in en uit)	5 6 autoverplaatsingen in ASP (in en uit)	
AANTAL PARKEERPLAATSEN					
		0,50	verblijfsduur (in uur)		
6	aantal autoparkeerplaatsen	2	aantal autoparkeerplaatsen	7 aantal autoparkeerplaatsen	
1	aantal fietsparkeerplaatsen	1	aantal fietsparkeerplaatsen	2 aantal fietsparkeerplaatsen	

Tabel 12: mobiliteitsprofiel handel

3.7. AMBACHTEN – KMO

Voor KMO's is de netto/brutoverhouding 81%, voor 1000 m² bvo is er dus 810 m² nvo. Per hectare nvo ambachtelijke of kmo-zone/lokaal bedrijventerrein zijn er gemiddeld 61 werknemers, op 6,1 per 100 m² nvo. Het aantal bezoekers wordt op dezelfde manier berekend als bij kantoren. 10% van het aandeel gemotoriseerd verkeer zou vracht zijn.

Voor het aantal parkeerplaatsen is dit 4 per 1000 m² of 0,4 per 100 m².

KMO-BEDRIJVEN					
1000	m ² bvo	810	m ² nvo		
PERSONEEL		BEZOEKERS / LEVERINGEN		TOTAAL	
AANTAL PERSONEN					
0,6	werkenden per 100 m ²	0,2	bezoekers per werknemer per dag		
5	werknemers	1	bezoekers per dag	6	personen per dag
AANTAL VERPLAATSINGEN PER DAG					
2	verplaatsingen per werknemer per dag	2	verplaatsingen per bezoeker		
10	verplaatsingen per dag	3	verplaatsingen per dag	12	verplaatsingen per dag
VERPLAATSINGEN PER MODAL SPLIT					
69%	autobestuurder	69%	gemotoriseerd verkeer (bestuurder)		
12%	openbaar vervoer	10%	aandeel vrachtverkeer		
14%	(brom)fiets	3%	openbaar vervoer		
		6%	(brom)fiets		
7	autoverplaatsingen	0	vrachtverplaatsingen	0	vrachtverplaatsingen per dag
1	OV-verplaatsingen	2	autoverplaatsingen	8	autoverplaatsingen per dag
1	(brom)fietsverplaatsingen	0	OV-verplaatsingen	1	OV-verplaatsingen per dag
		0	(brom)fietsverplaatsingen	2	(brom)fietsverplaatsingen per dag
AANTAL VERPLAATSINGEN IN OCHTENDSPITSUUR					
30%	3% aandeel in ochtend- en avondspitsuur	10%	4% aandeel in ochtend- en avondspitsuur		
1	0 autoverplaatsingen in OSP en ASP	0	0 vrachtverplaatsingen in OSP en ASP	0	0 vrachtverplaatsingen in OSP en ASP
0	0 OV-verplaatsingen in OSP en ASP	0	0 autoverplaatsingen in OSP en ASP	1	0 autoverplaatsingen in OSP en ASP
0	0 (brom)fietsverplaatsingen in OSP en ASP	0	0 OV-verplaatsingen in OSP en ASP	0	0 OV-verplaatsingen in OSP en ASP
		0	0 (brom)fietsverplaatsingen in OSP en ASP	0	0 (brom)fietsverplaatsingen in OSP en ASP
AANTAL VERPLAATSINGEN IN AVONDSPITSUUR					
3%	22% aandeel in ochtend- en avondspitsuur	3%	22% aandeel in ochtend- en avondspitsuur		
0	1 autoverplaatsingen in OSP en ASP	0	0 vrachtverplaatsingen in OSP en ASP	0	0 vrachtverplaatsingen in OSP en ASP
0	0 OV-verplaatsingen in OSP en ASP	0	0 autoverplaatsingen in OSP en ASP	0	1 autoverplaatsingen in OSP en ASP
0	0 (brom)fietsverplaatsingen in OSP en ASP	0	0 OV-verplaatsingen in OSP en ASP	0	0 OV-verplaatsingen in OSP en ASP
		0	0 (brom)fietsverplaatsingen in OSP en ASP	0	0 (brom)fietsverplaatsingen in OSP en ASP
AANTAL PARKEERPLAATSEN					
		4,0	verblijfsduur (in uur)		
3	aantal autoparkeerplaatsen	0	aantal autoparkeerplaatsen	4	aantal autoparkeerplaatsen
1	aantal fietsparkeerplaatsen	0	aantal fietsparkeerplaatsen	1	aantal fietsparkeerplaatsen

Tabel 13: mobiliteitsprofiel Ambachten/KMO

3.8. OPENBARE NUTSVORZIENINGEN

3.8.1. OPENBAAR NUT

Aangezien openbaar nut veel soorten van programma kan inhouden, werd er gekozen om een profiel aan te maken met dezelfde verkeersgeneratie voor kantoren met baliefunctie (infra). Deze hebben veel impact op de ochtend- en avondspits en een grote parkeervraag. Dit werd dus als een soort “worst case scenario” genomen.

3.8.2. TECHNISCHE SCHOOL

Voor de Strip is één van de mogelijke invullingen voor openbaar nut de uitbreiding van de technische school.

Voor een middelbare school wordt er 5,7 – 14,8 m² per leerling gerekend⁴. Aangezien het gaat over een technische school met meer ateliers en dergelijke wordt de bovengrens van deze categorie genomen, er is

⁴ Ouders & Onderwijs. (z.d.). *Grootte van het klaslokaal*. Geraadpleegd op 18 januari 2022, van <https://oudersenonderwijs.nl/kennisbank/schooloverkoepelend/het-schoolgebouw/grootte-van-het-klaslokaal/>

dus meer plaats per leerling. Voor een oppervlakte van 1000 m² zou dit komen op een totaal van 68 leerlingen. Per 10 leerlingen zou er 1 werknemer zijn (Richtlijnenboek, p. 232).

In de ochtendspits zijn er veel inkomende bewegingen (63% in, 1% uit), maar de kinderen gaan grotendeels voor de avondspits naar huis (1% in, 6% uit) (Richtlijnenboek, p. 238).

TECHNISCHE SCHOOL					
1000 m ²					
PERSONEEL		LEERLINGEN		TOTAAL	
AANTAL PERSONEN					
10,0	leerlingen per werknemer (VTE)	14,8	m ² per leerling		
7	werknemers (VTE)	68	totaal aantal leerlingen	74 personen per dag	
AANTAL VERPLAATSINGEN PER DAG					
2	verplaatsingen per werknemer per dag	2	verplaatsingen per leerling		
14	verplaatsingen per dag	135	verplaatsingen per dag	149 verplaatsingen per dag	
VERPLAATSINGEN PER MODAL SPLIT					
13%	(brom)fiets	37%	(brom)fiets		
17%	openbaar vervoer	32%	openbaar vervoer		
64%	autobestuurder	0%	autobestuurder		
1%	autopassagier	20%	autopassagier		
2	(brom)fietsverplaatsingen	50	(brom)fietsverplaatsingen	52 (brom)fietsverplaatsingen per dag	
2	OV-verplaatsingen	43	OV-verplaatsingen	46 OV-verplaatsingen per dag	
9	autoverplaatsingen	27	autoverplaatsingen	36 autoverplaatsingen per dag	
AANTAL VERPLAATSINGEN BEGIN SCHOOL					
63%	1% aandeel in en uit	63%	1% aandeel in en uit		
1	0 (brom)fietsverplaatsingen in en uit	16	0 (brom)fietsverplaatsingen in en uit	16	0 (brom)fietsverplaatsingen in en uit
1	0 OV-verplaatsingen in en uit	14	0 OV-verplaatsingen in en uit	14	0 OV-verplaatsingen in en uit
3	0 autoverplaatsingen in en uit	9	0 autoverplaatsingen in en uit	11	0 autoverplaatsingen in en uit
AANTAL VERPLAATSINGEN EINDE SCHOOL					
1%	6% aandeel in en uit	1%	6% aandeel in en uit		
0	0 (brom)fietsverplaatsingen in en uit	0	2 (brom)fietsverplaatsingen in en uit	0	2 (brom)fietsverplaatsingen in en uit
0	0 OV-verplaatsingen in en uit	0	1 OV-verplaatsingen in en uit	0	1 OV-verplaatsingen in en uit
0	0 autoverplaatsingen in en uit	0	1 autoverplaatsingen in en uit	0	1 autoverplaatsingen in en uit
AANTAL PARKEERPLAATSEN					
1	aantal fietsparkeerplaatsen	25	aantal fietsparkeerplaatsen	26	aantal fietsparkeerplaatsen
4	aantal autoparkeerplaatsen	5	aantal (tijdelijke) autoparkeerplaatsen	4	aantal autoparkeerplaatsen

Tabel 14: mobiliteitsprofiel technische school

3.8.3. UNIVERSITEITCAMPUS

Een andere mogelijkheid voor openbare nutsinvulling voor de Strip is een plek voor de universiteit. De netto/bruto-ratio komt op 81%⁵. Afhankelijk van het type lokaal wordt er gerekend voor 1,1 – 2,8 m² per student⁶. Er wordt gerekend met 2 m² per student met een 75% bezettingsgraad. Dit komt per 1000 m² op 304 studenten. Per 19 leerlingen zou er één werknemers zijn (Richtlijnenboek, p. 232).

Het aandeel voertuigen in ochtend en avondspits werd gebaseerd op een onderzoek van VECTRIS betreffende de verkeersgeneratie van de UHasselt campus in Diepenbeek.

Dit leidt tot 19 ppl per 1000 m² of 1,9 ppl per 100 m².

⁵ Garrett, S. (1998). *Planning for Education: Space Guidelines for Planning Educational Facilities*. Oklahoma State Department of Education.

⁶ Planning Architectural and Engineering Services & Classroom Management Committee. (2016, februari). *Classroom Design Guidelines*. University of Connecticut.

UNIVERSITEITSCAMPUS									
1000	m ² bvo	810	m ² nvo	304	studenten				
PERSONEEL			LEERLINGEN			TOTAAL			
AANTAL PERSONEN									
19,0	leerlingen per werknemer (VTE)								
16	werknemers (VTE)		304	totaal aantal studenten		320	personen per dag		
AANTAL VERPLAATSINGEN PER DAG									
2	verplaatsingen per werknemer per dag		2	verplaatsingen per leerling					
32	verplaatsingen per dag		608	verplaatsingen per dag		639	verplaatsingen per dag		
VERPLAATSINGEN PER MODAL SPLIT									
13%	(brom)fiets		27%	(brom)fiets					
17%	openbaar vervoer		35%	openbaar vervoer					
64%	autobestuurder		9%	autobestuurder					
4	(brom)fietsverplaatsingen		167	(brom)fietsverplaatsingen		171	(brom)fietsverplaatsingen per dag		
5	OV-verplaatsingen		213	OV-verplaatsingen		218	OV-verplaatsingen per dag		
20	autoverplaatsingen		52	autoverplaatsingen		72	autoverplaatsingen per dag		
AANTAL VERPLAATSINGEN OCHTENDSPITS									
21%	4%	aandeel in en uit		21%	4%	aandeel in en uit			
0	0	(brom)fietsverplaatsingen in en uit		18	3	(brom)fietsverplaatsingen in en uit		18	3
1	0	OV-verplaatsingen in en uit		22	4	OV-verplaatsingen in en uit		23	4
2	0	autoverplaatsingen in en uit		5	1	autoverplaatsingen in en uit		8	1
AANTAL VERPLAATSINGEN AVONDSPITS									
6%	13%	aandeel in en uit		6%	13%	aandeel in en uit			
0	0	(brom)fietsverplaatsingen in en uit		5	11	(brom)fietsverplaatsingen in en uit		5	11
0	0	OV-verplaatsingen in en uit		6	14	OV-verplaatsingen in en uit		7	14
1	1	autoverplaatsingen in en uit		2	3	autoverplaatsingen in en uit		2	5
AANTAL PARKEERPLAATSEN									
2	aantal fietsparkeerplaatsen		84	aantal fietsparkeerplaatsen		86	aantal fietsparkeerplaatsen		
10	aantal autoparkeerplaatsen		9	aantal autoparkeerplaatsen		19	aantal autoparkeerplaatsen		

Tabel 15: mobiliteitsprofiel universiteitscampus

3.8.4. VOLWASSENENONDERWIJS

Voor de 'site Cordeel' is één van de opties het inrichten van volwassenenonderwijs.

Het volwassenenonderwijs is op dezelfde wijze berekend als het middelbaar onderwijs. De modal split is echter die voor school-gerelateerde verplaatsingen van volwassenen boven de 25 jaar, het aantal m² per leerling wordt naar de minimale oppervlakte gezet, en het aandeel in ochtend- en avondspits is gebaseerd op Google Maps gegevens over piekmomenten voor andere volwassenenonderwijzen.

VOLWASSENENONDERWIJS									
1000		m ²							
PERSONEEL			LEERLINGEN			TOTAAL			
AANTAL PERSONEN									
10,0	leerlingen per werknemer (VTE)			5,7	m ² per leerling				
18	werknemers (VTE)			175	totaal aantal leerlingen			193	personen per dag
AANTAL VERPLAATSINGEN PER DAG									
2	verplaatsingen per werknemer per dag			2	verplaatsingen per leerling				
35	verplaatsingen per dag			351	verplaatsingen per dag			386	verplaatsingen per dag
VERPLAATSINGEN PER MODAL SPLIT									
13%	(brom)fiets			15%	(brom)fiets				
17%	openbaar vervoer			12%	openbaar vervoer				
64%	autobestuurder			52%	autobestuurder				
5	(brom)fietsverplaatsingen			53	(brom)fietsverplaatsingen			57	(brom)fietsverplaatsingen per dag
6	OV-verplaatsingen			42	OV-verplaatsingen			48	OV-verplaatsingen per dag
22	autoverplaatsingen			182	autoverplaatsingen			205	autoverplaatsingen per dag
AANTAL VERPLAATSINGEN BEGIN SCHOOL									
11%	5%	aandeel in en uit		11%	0%	aandeel in en uit			
0	0	(brom)fietsverplaatsingen in en uit		3	0	(brom)fietsverplaatsingen in en uit		3	0 (brom)fietsverplaatsingen in en uit
0	0	OV-verplaatsingen in en uit		2	0	OV-verplaatsingen in en uit		3	0 OV-verplaatsingen in en uit
1	1	autoverplaatsingen in en uit		10	0	autoverplaatsingen in en uit		11	1 autoverplaatsingen in en uit
AANTAL VERPLAATSINGEN EINDE SCHOOL									
8%	4%	aandeel in en uit		8%	4%	aandeel in en uit			
0	0	(brom)fietsverplaatsingen in en uit		2	1	(brom)fietsverplaatsingen in en uit		2	1 (brom)fietsverplaatsingen in en uit
0	0	OV-verplaatsingen in en uit		2	1	OV-verplaatsingen in en uit		2	1 OV-verplaatsingen in en uit
1	0	autoverplaatsingen in en uit		7	3	autoverplaatsingen in en uit		8	4 autoverplaatsingen in en uit
AANTAL PARKEERPLAATSEN									
2	aantal fietsparkeerplaatsen			26	aantal fietsparkeerplaatsen			29	aantal fietsparkeerplaatsen
11	aantal autoparkeerplaatsen			91	aantal autoparkeerplaatsen			102	aantal autoparkeerplaatsen

Tabel 16: mobiliteitsprofiel volwassenenonderwijs

3.9. TOTAAL VERKEERSGENERATIE EN PARKEERVRAAG

Voor het berekenen van de verkeersgeneratie en parkeervraag werd een maximumscenario opgesteld. Bij de opmaak hiervan werden de programma's gekozen die het meeste autoverkeer genereren. De programma's zijn specifiek dan de paraplu termen (*kantoren, horeca, handel, horeca, openbaar nut*) voor de sites waar er al een goed idee was wat de exacte invulling zou worden.

Het maximumscenario met de huidige modal split genereerd werd gesimuleerd in een Aimsun micro-simulatie om te kijken of er problemen konden ontstaan op het netwerk (infra, hoofdstuk 4).

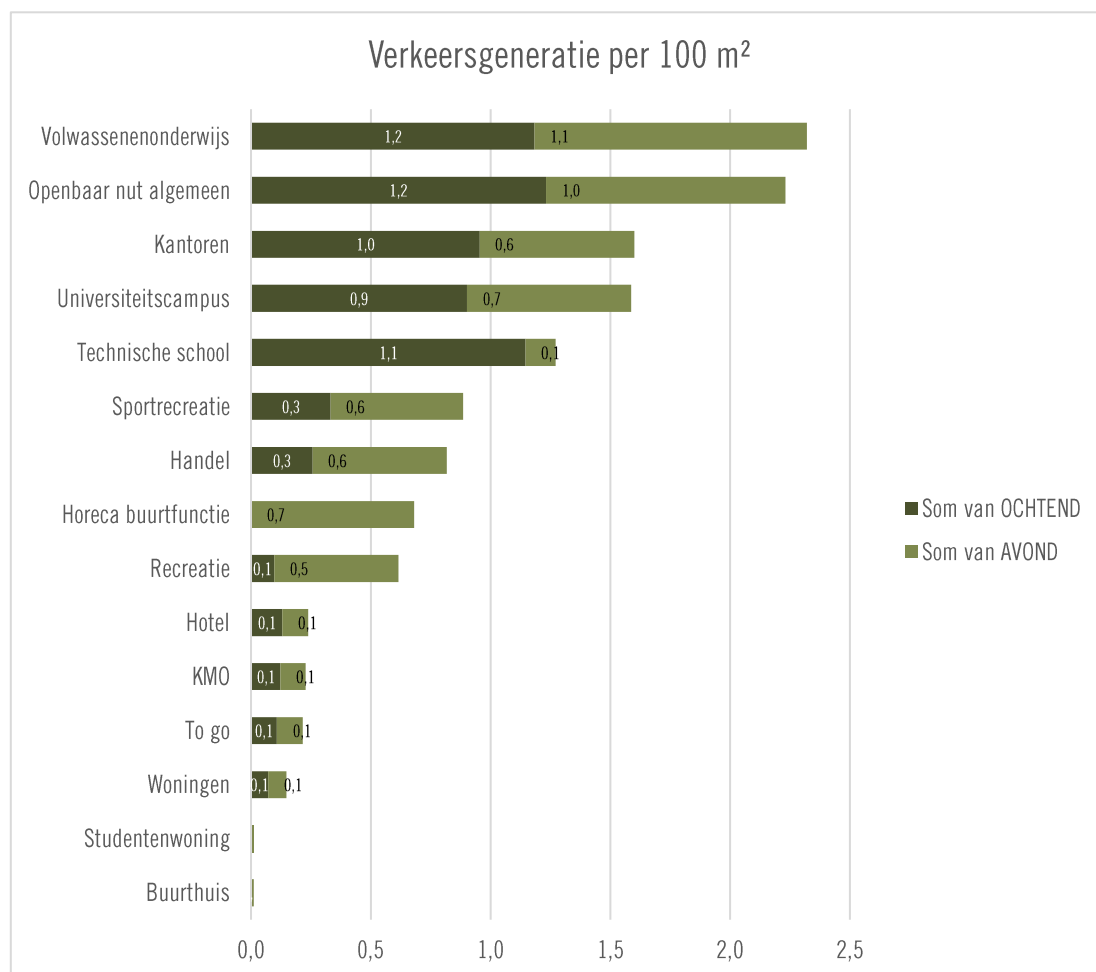
Het project is gesitueerd aan het station, maar hier wordt geen rekening mee gehouden in de berekening van het mobiliteitsprofiel, behalve voor functies die hier specifiek aan gerelateerd kunnen worden (zoals uitbatingen voor het station zelf en overheidskantoren waar werknemers geen bedrijfswagen maar een treinabonnement krijgen). De berekening is gebeurd om te bekijken wat de situatie zou zijn bij het onmiddellijk in gebruik nemen van de site. Dit is eerder een trendscenario dat niet anticipeert op een evolutie richting meer duurzame mobiliteit.

Er werd ook een berekening gedaan met een modal shift naar actieve vervoersmodi en meer openbaar vervoer. In het kader van deze plan-Mober is dit meer relevant voor een RUP met een ruime planningshorizon, die overigens streeft naar het verbeteren van het functioneren van de stationsomgeving op zich (bv. fietsroute over het spoor, betere bereikbaarheid met OV door Spartacuslijnen).

3.9.1. VERKEERSGENERATIE EN PARKEERVRAAG PER 100 M²

VERKEERSGENERATIE

Voor horeca en handel werd aangenomen dat slechts 50% van de verkeersgeneratie nieuwe verkeersgeneratie is, aangezien deze ritten vaak gecombineerd worden met andere activiteiten. De andere activiteiten werden wel gerekend aan 100%, ook de to-go uitbatingen omdat de gecombineerde bewegingen reeds bij het opmaken van het mobiliteitsprofiel van deze functie in acht werden genomen. Deze tabel is gebruikt om per zone de worst case invulling qua ritgeneratie (gemotoriseerd verkeer) te bepalen.

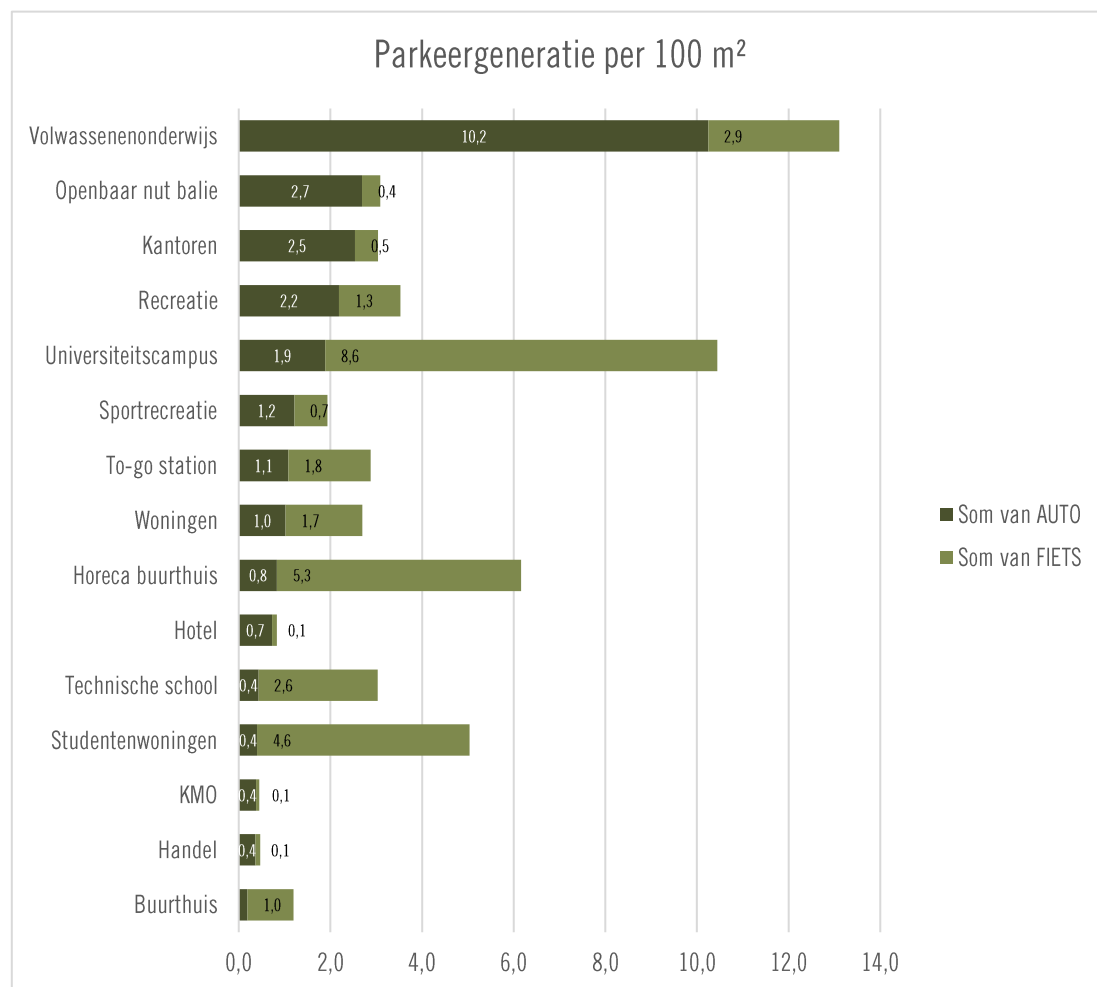


Figuur 35: verkeersgeneratie auto per 100 m² van verschillende functies in ochtend- en avondspits

PARKEERGENERATIE

Volgende toont de parkeergeneratie per 100 m². De volgorde is grotendeels gelijkaardig, maar enkele functies zakken. Zo zal een middelbare school veel verkeer in de ochtendspits veroorzaken, maar de ouders die hun kinderen afzetten blijven niet. Hetzelfde geldt voor sportrecreatie en ouders die hun kinderen daarvoor komen afzetten. Bij handel blijven mensen niet zo lang en zijn de bezoeken vaak gecombineerd.

Deze tabel is gebruikt om per zone de worst case invulling qua parkeervraag te bepalen.



Figuur 36: parkeergeneratie per 100 m²

3.9.2. INVULLING PROGRAMMA

Op basis van deze volgorde werd het maximumscenario ingevuld, rekening houdend met de minimum en maximumvoorwaarden, voor volgend profiel. Dit profiel is zowel qua autobewegingen in de ochtend- en avondspits als voor het aantal autoparkeerplaatsen het maximumscenario.

PROJECT	
m ² BVO	Functie
TRANSFERIUM	
0	Studentenwoningen
4800	Kantoren
0	To-go station
1200	Openbaar nut (baliefunctie)
CORDEEL	
0	Appartementen
8000	Kantoren
0	Hotel
0	Handel
8000	Volwassenenonderwijs
STRIP	
0	Appartementen
13000	Kantoren
0	Recreatie algemeen
0	Hotel
0	Detailhandel
0	Technische school
8500	Universiteitscampus
2500	Buurtfunctie
OUDE HAL	
0	Buurthuis
200	Horeca buurthuis
2000	Openbaar nut
BUSSTATION	
0	Kantoren
2500	Openbaar nut
OLYMPIA	
10000	Sportrecreatie
0	KMO/bedrijvigheid
BYVOET	
1000	Sportrecreatie
4600	KMO/bedrijvigheid
WEYNS	
2000	Sportrecreatie
8000	KMO/bedrijvigheid

Tabel 17: invulling maximumscenario

3.9.3. TOTAAL VERKEERSBEWEGINGEN

Hiervoor werd volgende verkeersbewegingen berekend.

GEBOUW	AUTOBEWEGINGEN				FIETSBEWEGINGEN			
	OCHTENDPIEK		AVONDPIEK		OCHTENDPIEK		AVONDPIEK	
	IN	UIT	IN	UIT	IN	UIT	IN	UIT
TRANSFERIUM	56	5	5	38	10	1	1	7
CORDEEL	163	8	65	78	40	1	18	18
STRIP	205	24	24	145	36	3	8	29
OUDE HAL	20	4	5	17	3	0	3	10
BUSSTATION	25	5	5	20	4	1	1	3
OLYMPIA	22	11	29	26	14	7	19	17
BYVOET	7	2	4	7	2	1	2	2
WEYNS	13	3	7	13	5	2	4	5
TOTAAL	512	63	144	342	114	15	55	91
	574		486		129		145	

Tabel 18: aantal bewegingen en parkeerplaatsen

3.9.4. TOTAAL PARKEREN

De parkeerplaatsen zullen niet allemaal op hetzelfde moment gevuld zijn, omdat verschillende functies hun piek op andere momenten hebben. De aanwezigheidspercentages per moment van de dag staan in volgende tabel.

AANWEZIGHEIDSPERCENTAGES				
FUNCTIE	WERKDAG			
	OVERDAG	MIDDAG	AVOND	
Woningen	50%	60%	100%	<i>Bron</i> <i>Vademecum Duurzaam Parkeren</i>
Studentenwoningen	50%	60%	100%	<i>cfr. Wonen</i>
Kantoren	100%	100%	5%	
KMO	100%	100%	5%	<i>Vademecum Duurzaam Parkeren</i>
Hotel	50%	60%	100%	<i>cfr. Wonen</i>
To-go	100%	100%	0%	<i>Assumptie</i>
Horeca buurthuis	30%	40%	100%	<i>Vademecum Duurzaam Parkeren</i>
Handel	43%	100%	29%	<i>Vademecum Duurzaam Parkeren</i>
Sportrecreatie	30%	50%	100%	<i>Vademecum Duurzaam Parkeren</i>
Recreatie	35%	40%	100%	<i>Assumptie</i>
Buurthuis	30%	40%	100%	<i>Assumptie</i>
Technische school	100%	100%	0%	<i>Vademecum Duurzaam Parkeren</i>
Universiteitscampus	100%	100%	50%	<i>Assumptie</i>
Volwassenenonderwijs	75%	75%	100%	<i>Assumptie</i>
Openbaar nut	100%	100%	30%	<i>Assumptie</i>

Tabel 19: aanwezigheidspercentages per functie

Dit in rekening houdend, komen we op volgende aantallen:

GEBOUW	PPL 100%		PPL x AANWEZIGHEIDSGRAAD					
	AUTO	FIETS	AUTO			FIETS		
			OVERDAG	MIDDAG	AVOND	OVERDAG	MIDDAG	AVOND
TRANSFERIUM	154	29	154	154	16	29	29	3
CORDEEL	1022	269	817	817	830	212	212	231
STRIP	562	125	559	560	89	107	110	39
OUDE HAL	55	19	54	54	18	11	12	13
BUSSTATION	67	10	67	67	20	10	10	3
OLYMPIA	122	72	36	61	122	22	36	72
BYVOET	29	11	21	23	13	5	7	7
WEYNS	54	20	37	42	26	10	13	15
TOTAAL	2067	555	1747	1779	1133	407	429	383

Tabel 20: parkeervraag stationsomgeving

3.10. MODAL SHIFT

Bovenstaande berekeningen houden rekening met een modal split die voor de meeste functies autogedomineerd is en uitgaande van de actuele (beschikbare) kencijfers voor Hasselt. Voor een duurzamere toekomst wordt er gestreefd naar een modal shift, waar de duurzamere vervoersmodi vaker worden gebruikt en de auto vaker achterwege wordt gelaten. Op basis van inzetten op een veilig en toegankelijk fietsnetwerk en een betrouwbaar openbaar vervoerssysteem enerzijds, en een het afraden van autogebruik anderzijds, kan deze modal shift verwezenlijkt worden. Tevens gaat het hier om de stationsomgeving, en kan er verwacht worden dat openbaar vervoer meer gebruikt zal worden om van en naar deze locaties te gaan. Daarom werd er ook een mobiliteitsprofiel opgesteld met een duurzamere modal split. De gebruikte modal splits kunnen in onderstaande tabel gevonden worden.

		Modal split kencijfers			Modal shift		
Functie	Specificatie	Fiets	Openbaar vervoer	Auto	Fiets	Openbaar vervoer	Auto
Wonen	Appartement	20%	7%	42%	25%	15%	35%
	Studentenhuisvesting	72%	18%	0%	72%	18%	0%
Bezoekers thuis	Appartement	15%	4%	44%	20%	10%	35%
	Studentenhuisvesting	65%	18%	1%	65%	18%	1%
Woon-werk	Kantoren / KMO / Openbaar nut / Handel	14%	12%	69%	35%	40%	20%
	Recreatie algemeen / Sport	5%	35%	47%	35%	40%	20%
	Buurtfunctie	20%	40%	35%	40%	40%	15%
	Horeca buurtfunctie	30%	35%	30%	40%	40%	15%
	Onderwijs	13%	17%	64%	35%	40%	20%
Zakelijke verplaatsingen	Kantoren / KMO / Openbaar Nut	6%	3%	69%	10%	20%	50%
Studenten	Middelbare school (13 - 17 jaar)	37%	32%	20% <i>als passagier</i>	45%	45%	5% <i>als passagier</i>
	Universiteitscampus (18 - 24 jaar)	27%	35%	9%	30%	40%	5%
	Volwassenenonderwijs (> 25 jaar)	15%	12%	52%	20%	25%	35%
Klanten handel	Handel	20%	6%	38%	25%	15%	25%
Klanten horeca	Hotel	5%	30%	30% auto + 20% taxi	5%	55%	10% auto + 20% taxi
	Horeca buurtfunctie	45%	30%	5%	45%	30%	5%
	Stationsuitbatingen	5%	75%	0%	5%	75%	0%
Klanten recreatie	Recreatie algemeen / sport	20%	6%	30%	30%	20%	15%
	Buurtfunctie	40%	20%	5%	40%	20%	5%

Figuur 37: modal shift

De modal splits voor woon-werkverkeer kennen een grote dominantie van het openbaar vervoer en fietsen. Dit kan echter slechts met medewerking van de werkgevers, die een mobiliteitsbeleid voeren, met incentives voor fietsen en OV gebruik en ontrading van autogebruik (bv. betalen voor parkeren door eindgebruiker/werknemer). Ook zijn er inspanningen nodig voor de ontwikkelaars die bv. ruimte moeten voorzien voor comfortabel fietsparkeren.

Een belangrijke incentive voor werkgevers is dan ook dat er een beperkt aantal parkeerplaatsen wordt aangeboden (door voorschriften in het RUP), gekoppeld aan een stringent parkeerbeleid in een ruime omgeving (blauwe zone/betalend parkeren). Het verplaatsingsgedrag van bewoners van de woonunits en

bezoekers van de verschillende faciliteiten, kan echter moeilijker beïnvloed worden en de modal shift wordt daarom ook kleiner ingeschat.

Hierdoor wordt in het maximumscenario tot -53% autobewegingen in de ochtendspits en -49% in de avondspits verwacht.

GEBOUW	AUTOBEWEGINGEN				FIETSBEWEGINGEN			
	OCHTENDPIEK		AVONDPIEK		OCHTENDPIEK		AVONDPIEK	
	IN	UIT	IN	UIT	IN	UIT	IN	UIT
TRANSFERIUM	20	3	3	14	25	1	1	17
CORDEEL	80	3	41	34	72	4	26	35
STRIP	81	16	16	61	87	5	10	63
OUDE HAL	10	3	3	10	7	1	3	13
BUSSTATION	13	4	4	11	8	1	1	6
OLYMPIA	11	5	15	13	22	11	29	26
BYVOET	3	1	2	3	5	1	3	4
WEYNS	5	2	3	5	9	3	6	8
TOTAAL	223	36	86	151	234	27	80	172
	259 (-55%)		237 (-51%)		261 (+102%)		252 (+74%)	

Figuur 38: verkeersgeneratie met betere modal split

Voor de parkeerplaatsen komt het op volgende cijfers:

GEBOUW	PPL 100%		PPL x AANWEZIGHEIDSGRAAD					
	AUTO	FIETS	AUTO			FIETS		
			OVERDAG	MIDDAG	AVOND	OVERDAG	MIDDAG	AVOND
TRANSFERIUM	54	71	54	54	7	71	71	6
CORDEEL	583	430	453	453	522	347	347	335
STRIP	220	266	217	218	43	248	251	58
OUDE HAL	28	29	27	27	10	21	23	16
BUSSTATION	33	23	33	33	10	23	23	7
OLYMPIA	60	118	18	30	60	35	59	118
BYVOET	12	20	8	9	6	12	14	12
WEYNS	22	38	14	16	12	21	26	24
TOTAAL	1011 (-51%)	994 (+79%)	823 (-53%)	839 (-53%)	670 (-41%)	779 (+91%)	813 (+89%)	576 (+50%)

Figuur 39: parkeervraag met betere modal split

4

MOBILITEITSEFFECTEN

4.1. PARKEERBALANS

4.1.1. PARKEERNORM

Het Transferium, Cordeel en de Strip zijn gelegen in zones voor multifunctionele ontwikkeling. Voor dit type zone telt:

- **Wonen:** 0,25 ppl per appartement, o.b.v. mobiliteitsanalyse tot 0,5
- **Studentenhuisvesting:** Geen parkeerplaatsen
- **Kantoor:** 0,5 ppl per 100 m² bvo, bij De Strip mogelijk tot 0,75 o.b.v. mobiliteitsanalyse
- **Hotel:** 0 -1 ppl per 6 kamers
- **Restaurant/café:** Geen parkeerplaatsen
- **Andere functies** (recreatie, onderwijs...): o.b.v. mobiliteitsanalyse

De oude loods ligt in een zone voor openbaar nut, waarbij de parkeernorm berekend wordt naar de algemene bepalingen van het RUP:

- **Recreatie:** te bepalen door mobiliteitsanalyse
- **Horeca:** Geen parkeerplaatsen
- **Openbaar nut:** te bepalen door mobiliteitsanalyse

De site Olympia, site Byvoet en Site Weyns liggen in een zone voor gemengde bestemming, waarvoor geldt:

- **Bedrijvigheid:** 0,5 ppl per 100 m², o.b.v. mobiliteitsanalyse tot 1,0
- **Recreatie:** te bepalen door mobiliteitsanalyse

Voor de overbouw van het busstation, gelegen op het openbaar domein, worden geen parkeerplaatsen voorzien.

Zone	Wonen	Kantoor	Recreatie	Horeca	Handel	Ambachten - KMO	Openbaar nut en gemeenschapsvoorzieningen	TOTAAL
Transferium	Max. 6000 m ² studentenkoten 0 ppl	Max. 4800 m ² (op verdiepingen) Max. 24 ppl		Max. 1200 m ² reizigerfuncties 0 ppl			Min. 400 m ² - Max. 1200 m ² Mobiliteitsanalyse	Max. 6000 m ²
Cordeel	Max. 4000 m ² Max. 10 - 20 ppl	Max. 8000 m ² Max. 40 ppl		Max. 8000 m ² (hotel) - 120 kamers Max. 20 ppl	Max. 400 m ² Mobiliteitsanalyse		Max. 8000 m ² Mobiliteitsanalyse	Max. 16000 m ²
De Strip	Max. 9000 m ² Max. 23 - 45 ppl	Max. 13000 m ² Max. 65 - 98 ppl	Max. 6000 m ² Mobiliteitsanalyse	Max. 8000 m ² (hotel) - 120 kamers Max. 20 ppl	Max. 400 m ² Mobiliteitsanalyse		Max. 12000 m ² Mobiliteitsanalyse	Max. 24000 m ²
Oude loods			Max. 1500 m ² (buurtfunctie) Mobiliteitsanalyse	Max. 200 m ² (buurtfunctie) 0 ppl			Max. 2000 m ² Mobiliteitsanalyse	Max. 2.200 m ²
Site Olympia			Max. 10000 m ² Mobiliteitsanalyse			Max. 10000 m ² Max. 50 - 100 ppl	/	Max. 10000 m ²
Site Byvoet			Max. 1000 m ² Mobiliteitsanalyse			Max. 5600 m ² Max. 28 - 56 ppl		Max. 5600 m ²
Site Weyns - Office Center			Max. 2000 m ² Mobiliteitsanalyse			Max. 10000 m ² Max. 50 - 100 ppl		Max. 10000 m ²
Busstation		Max. 2500 m ² Mobiliteitsanalyse					Max. 2500 m ² Mobiliteitsanalyse	Max. 2500 m ²

Tabel 21: parkeernormen RUP

4.1.2. PARKEERVRAAG & AANBOD

ZONES VOOR GEMENGDE BESTEMMINGEN

De sites Olympia, Byvoet en Weyns liggen in zones voor gemengde bestemmingen. De twee mogelijke programma's in deze gebouwen zijn recreatie en KMO.

Recreatie

Voor recreatie moet het aantal parkeerplaatsen worden berekend met behulp van een mobiliteitsanalyse.

KMO – bedrijven

Voor KMO worden 0,5 plaatsen per 100 m² bvo toegestaan, tot en met 1 plaats per 100 m² met behulp van een mobiliteitsanalyse. Het aantal plaatsen berekend in het mobiliteitsprofiel met huidige modal split staat op 0,38. Het aantal plaatsen per 100 m² zit dus goed.

Indien de ambitieuze modal split zou kunnen worden gehanteerd, zouden 0,13 parkeerplaatsen per 100 m² zelfs genoeg kunnen zijn. Dit is echter een gemiddelde en dit kan per soort KMO erg variëren.

MULTIFUNCTIONELE ZONES

In de multifunctionele zones kunnen het Transferium, Cordeel en De Strip worden teruggevonden. Hier is mogelijkheid voor wonen, kantoor, hotel, studentenkamers, recreatie, handel en openbaar nut. Voor wonen, studentenkamers, kantoor en hotel werd een parkeernorm opgelegd. *De parkeerplaatsen voor recreatie, handel en openbaar nut zullen voor nieuwe projecten op basis van mobiliteitsanalyse bepaald moeten worden.*

Wonen

Voor wonen zouden er hier 0,25, of maximaal tot 0,5 auto's per woonunit mogen komen. Met de locatiespecifieke kencijfers werd berekend dat er in Hasselt gemiddeld 1,66 inwoners per appartement zouden wonen. De norm komt dan op 0,15 - 0,30 auto's per persoon. In 2020 had de gemiddelde Vlaming 0,54 auto's per persoon. Omdat deze buurt vlak bij het station gelegen is, en met initiatieven voor autodelen, zou dit parkeeraanbod voldoende kunnen zijn.

Kantoor

Voor kantoren wordt er 0,5 ppl voorzien per 100 m². In het Transferium kan dit op basis van een mobiliteitsanalyse worden opgetrokken tot 0,75.

Met de **huidige modal** split werd er voor kantoren volgende parkeervraag berekend.

- **Kantoren zonder baliefunctie:** er werden 2,53 ppl/100m² berekend. 2,41 ppl afkomstig van werknemers en 0,12 van bezoekers.
- **Kantoren met baliefunctie:** er werden 2,69 ppl/100 m² berekend. 1,43 ppl is afkomstig van werknemers en 1,26 ppl is afkomstig van bezoekers.

Met een **ambitieuze modal** split voor werknemers van 20% auto – 40% openbaar vervoer – 35% fiets en een modal split voor bezoekers van 50% auto – 20 % openbaar vervoer – 10% fietsers, worden volgende cijfers berekend:

- **Kantoren zonder baliefunctie:** er werden 0,79 ppl/100m² berekend. 0,70 ppl afkomstig van werknemers en 0,09 van bezoekers.
- **Kantoren met baliefunctie:** er werden 1,33 ppl/100 m² berekend. 0,42 ppl is afkomstig van werknemers en 0,91 ppl is afkomstig van bezoekers.

De parkeernorm is dus (bewust) streng opgesteld. Voor werknemers alleen zouden deze cijfers met een ambitieuze modal split voldoende plaats bieden indien de norm op 0,75 gezet wordt. Er moet echter ook rekening gehouden worden met de bezoekers, waarvan men het verplaatsingsgedrag minder kan sturen.

Het is beter om parkeren voor bezoekers te bundelen (effcienter gebruik door verhoogde rotatie).

Daarom is voorgesteld dat er naast de bestaande rotatieparking ook een rotatieparking **kan** komen in de Strip, te bepalen aan de hand van een mobiliteitsanalyse. Ook dringt zich een coördinatie op van het beheer van die rotatieparkings (prijzetting, dynamische bewegwijzering,...).

Hotel

Voor hotels is de parkeernorm 1 ppl per 6 kamers. In de berekening van het mobiliteitsprofiel werd gesteld dat er 1,5 kamer per 100 m² past. Deze parkeernorm vertaalt zich dus naar 0,25 ppl per 100 m².

- Met de huidige modal split werd een parkeernood van 0,73 ppl/100 m² berekend.
- Met de ambitieuze modal split met werknemers aan 20% auto – 40% bus – 35% fietsers en bezoekers met 10% auto, 55% openbaar vervoer en 5% fiets, zou het komen op 0,24 ppl/100 m².

Studentenwoningen

Voor studentenwoningen worden geen parkeerplaatsen voorzien.

In het mobiliteitsprofiel werden er 0,32 parkeerplaatsen berekend voor studentenwoningen, waarvan 0,31 voor studenten en 0,1 voor bezoekers. Voor het maximaal aantal studentenwoningen (6000 m²) zou het gaan over 20 parkeerplaatsen. Door een stringent parkeerbeleid in de omgeving (Blauwe zone , betalend) wordt ontwijking in de omgeving vermeden.

ZONE VOOR OPENBAAR NUT

De site van de oude loods is gelegen in een zone voor openbaar nut. Hier is max. 2000 m² openbaar nut mogelijk, en tevens buurtfunctie van max. 1500 m² (recreatie) en horeca van max. 200 m². Voor openbaar nut en recreatie moet het aantal parkeerplaatsen bepaald worden op basis van een mobiliteitsanalyse.

Horeca buurtfunctie

Voor horeca worden er geen parkeerplaatsen voorzien.

Met de huidige modal split wordt een totaal van 0,17 parkeerplaats per 100 m² berekend. Het gaat dus om minder dan 1 nodige parkeerplaats.

OPENBAAR DOMEIN

Het busstation is deel van het openbaar domein. Als hier een gebouw wordt gerealiseerd, worden daar geen parkeerplaatsen voor voorzien.

Dit is een selectiemechanisme voor het soort functies dat hier mogelijk is. Eindgebruikers (bezoekers en personeel) zijn dan aangewezen op rotatieparking(s) in de buurt of park & ride parkings in Hasselt (bv. Grenslandhallen).

4.2. BEREIKBAARHEID ACTIEVE WEGGEBRUIKERS

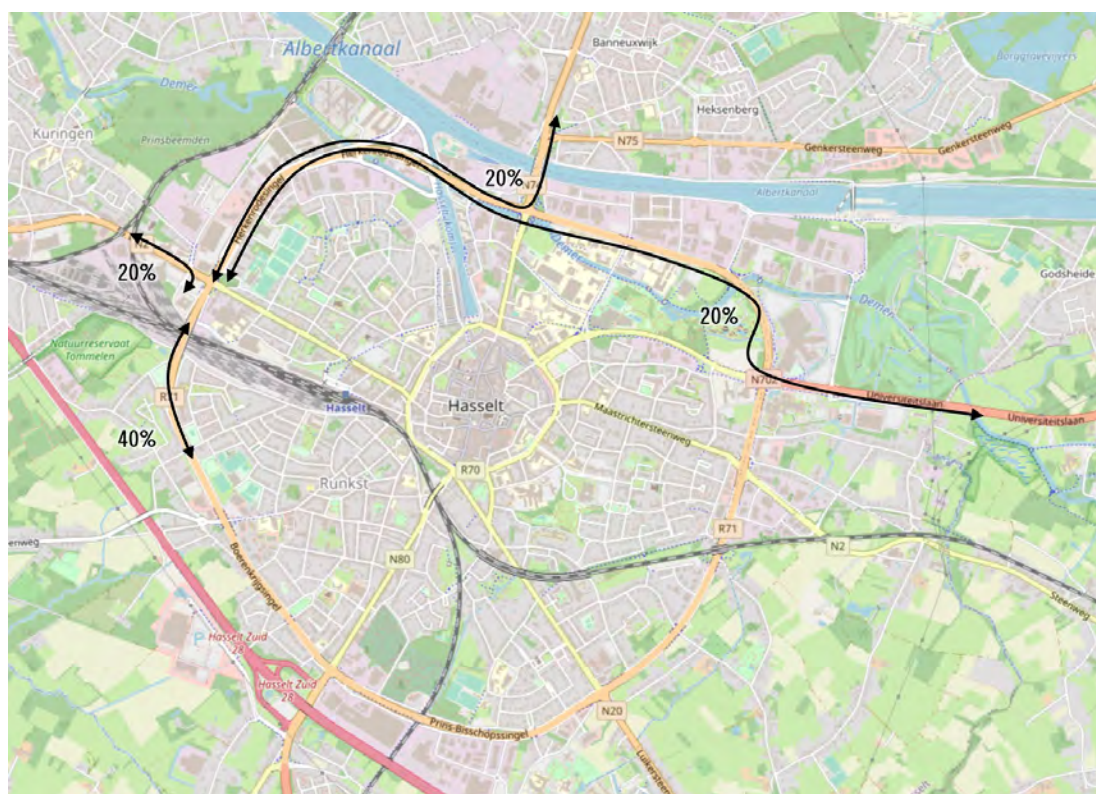
Het RUP voorziet meer ruimte voor de verblijfsfunctie, een groei van het openbaar vervoer en groei van het fietsgebruik. Dit vormt de basis voor maatregelen en een ontwerp dat leidt tot verhoging van de verkeersveiligheid en verhoging van het comfort.

Daarnaast wordt een extra fiets- en wandelbrug over de sporen voorzien die aansluit op de dijk van het Gerechtshof.

4.3. BEREIKBAARHEID GEMOTORISEERD VERKEER

4.3.1. ROUTEKEUZE EN TOEDELING AAN HET NETWERK

De voertuigen die binnen en buiten het projectgebied rijden, werden als volgt op het netwerk gezet.



Tabel 22: toedeling aan het netwerk verkeersbewegingen

In detail ligt de routekeuze af van waar het project zich juist bevindt en of dat het gaat over ingaande of uitgaande bewegingen.

Ingaande bewegingen werden op het netwerk gezet als op volgende figuren:



Figuur 40: routekeuze ingaande bewegingen projecten binnen ring (links) en buiten ring (rechts)

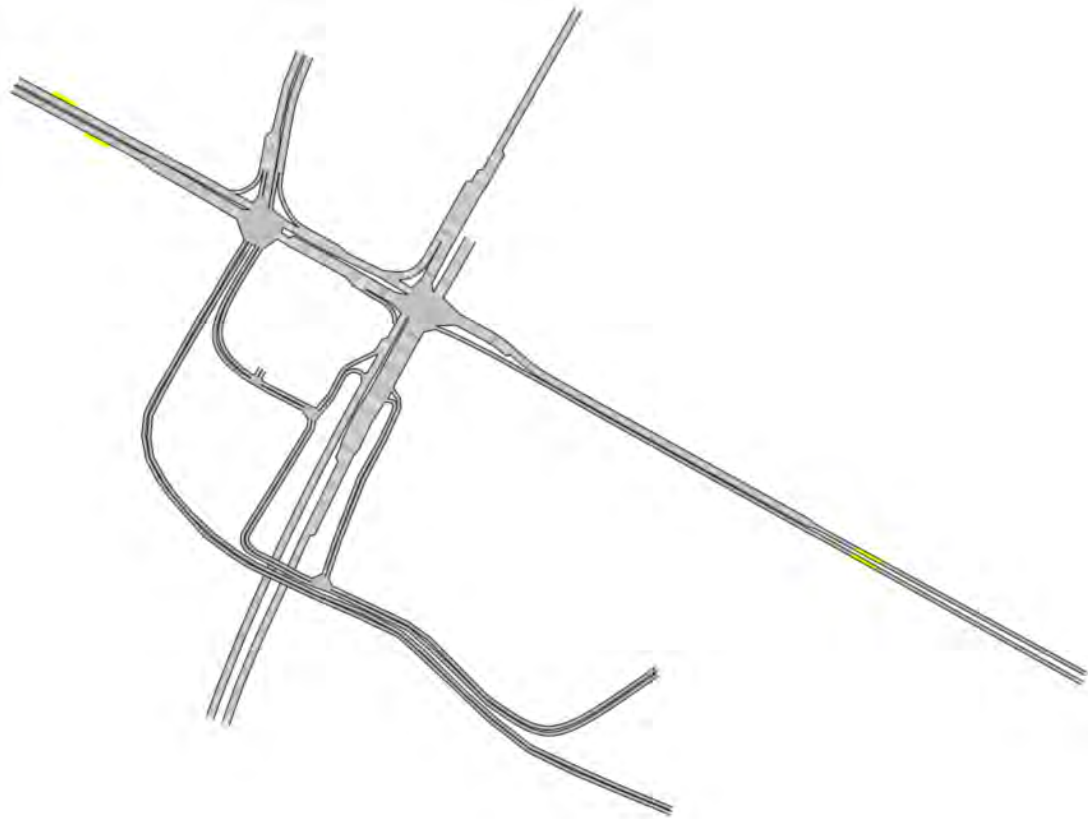
Uitgaande bewegingen als volgt:



Tabel 23: routekeuze uitgaande bewegingen projecten binnen ring (links) en buiten ring (rechts)

4.3.2. VERKEERSAFWIKKELING: MICRO-SIMULATIE

Om de impact van de nieuwe ontwikkelingen op het verkeersnetwerk te achterhalen, werd in de ontwerpfase van het RUP een verkenning gemaakt over de draagkracht van het netwerk en dit met een micro-simulatie in Aimsun. Hierbij werd de avondspits gesimuleerd, de drukste piek. Specifiek werd gekeken op de impact op het kruispunt van de Ring en de Kuringersteenweg, het kruispunt van de Kuringersteenweg en de Crutzenstraat, en de trompetaansluiting tussen de ring en de Bampslaan.



Tabel 24: gesimuleerde netwerk

INPUT

Huidige verkeersintensiteiten

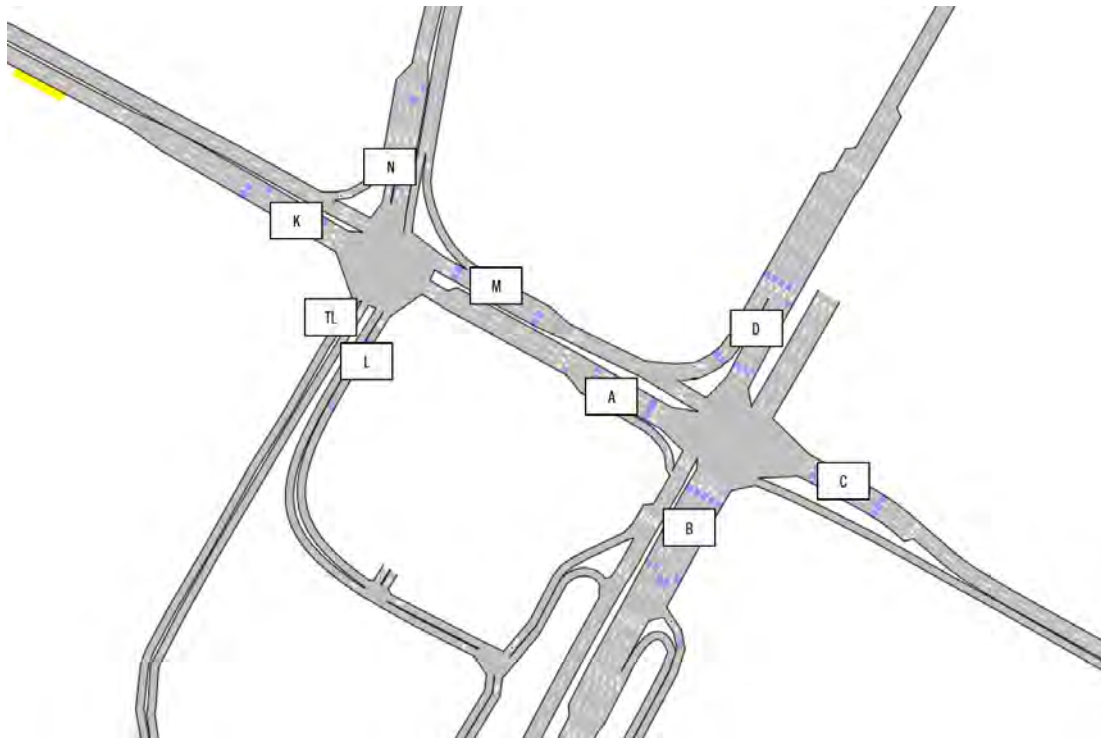
De intensiteiten die bij de tellingen in maart 2018 werden gemeten, worden als basis voor de simulatie op het netwerk gezet.

Nieuwe verkeersgeneratie

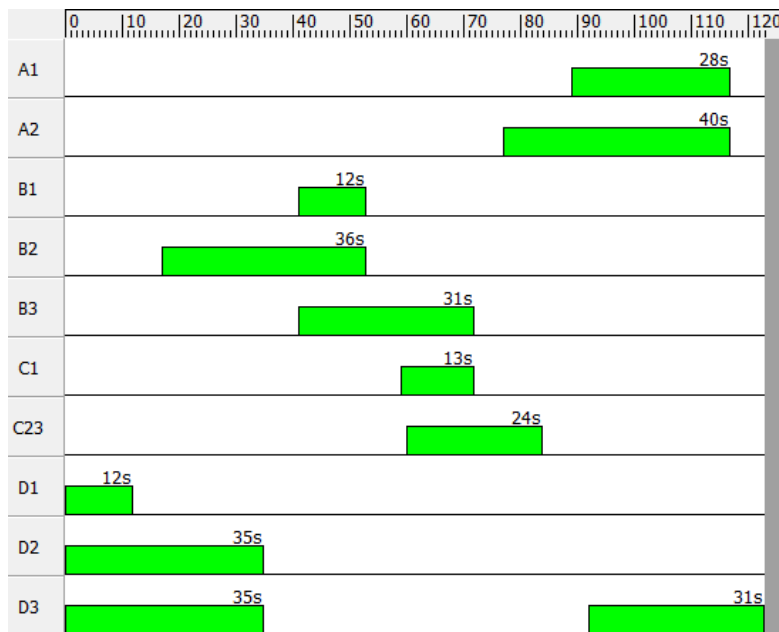
In deze simulatie werd er gerekend met een verkeersgeneratie van 475 voertuigen. Dit komt ongeveer overeen met het aantal voertuigen die bekend wordt met de methode van een MOBER uitgaande van de actuele modal split cijfers (trendmatig).

VRI

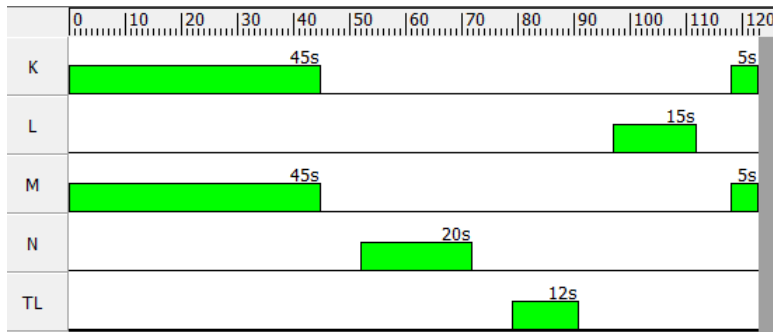
De huidige verkeerslichtenregeling werd op de kruispunten toegepast. In volgende afbeeldingen staan de maximum aantal seconden (met verlenging) die aan elke tak kunnen gegeven worden, tot een maximum van 123 seconden per cyclus.



Figuur 41: verschillende takken op verkeerslichtenregeling



Figuur 42: Verkeerslichtenregeling kruispunt N2 / R71



Figuur 43: verkeerslichtenregeling kruispunt N2 / Crutzenstraat

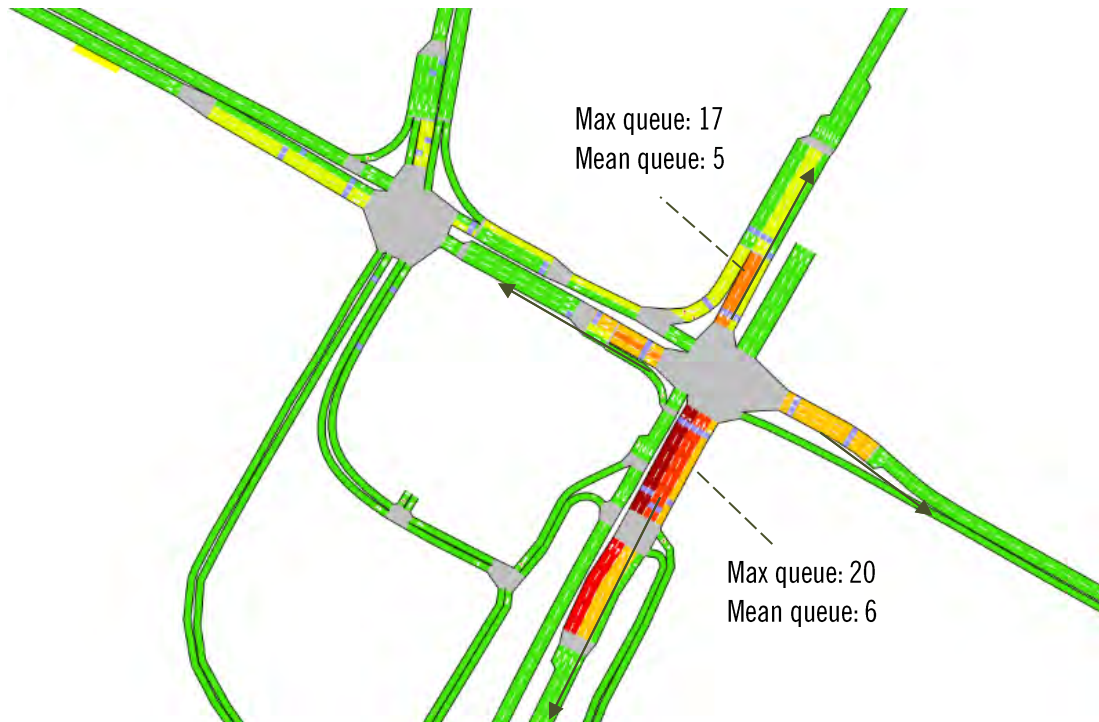
HUIDIGE SITUATIE

Eerst werd de huidige situatie gesimuleerd, zodat kan bekeken worden wat het resultaat is van extra verkeer. Volgende figuur toont de gemiddelde verkeersintensiteiten op de wegsegmenten na 10 runs van de simulatie.



Figuur 44: verkeersintensiteiten simulatie huidige situatie

Als we kijken naar de drukte op het kruispunt (intensiteiten/capaciteit), kleurt het meeste van het netwerk groen. De rode segmenten zijn volzet, waarbij de wachtrijen zich dan nog zullen opstellen op de aansluitende segmenten. De gemiddelde wachtrij op de R71 (noord) is 5 met een maximum tot 17. De gemiddelde wachtrij op de R71 (zuid) is 6 met een maximum tot 20.



Figuur 45: verkeersintensiteit/capaciteit simulatie huidige situatie

De gemeten parameters zijn als volgt:

De term geactualiseerd in onderstaande tabel verwijst naar een instelling in het model waarbij de cyclus dynamisch wordt aangestuurd door het aanbod van verkeer dat op verkeerslussen in het wegdek wordt gedetecteerd.

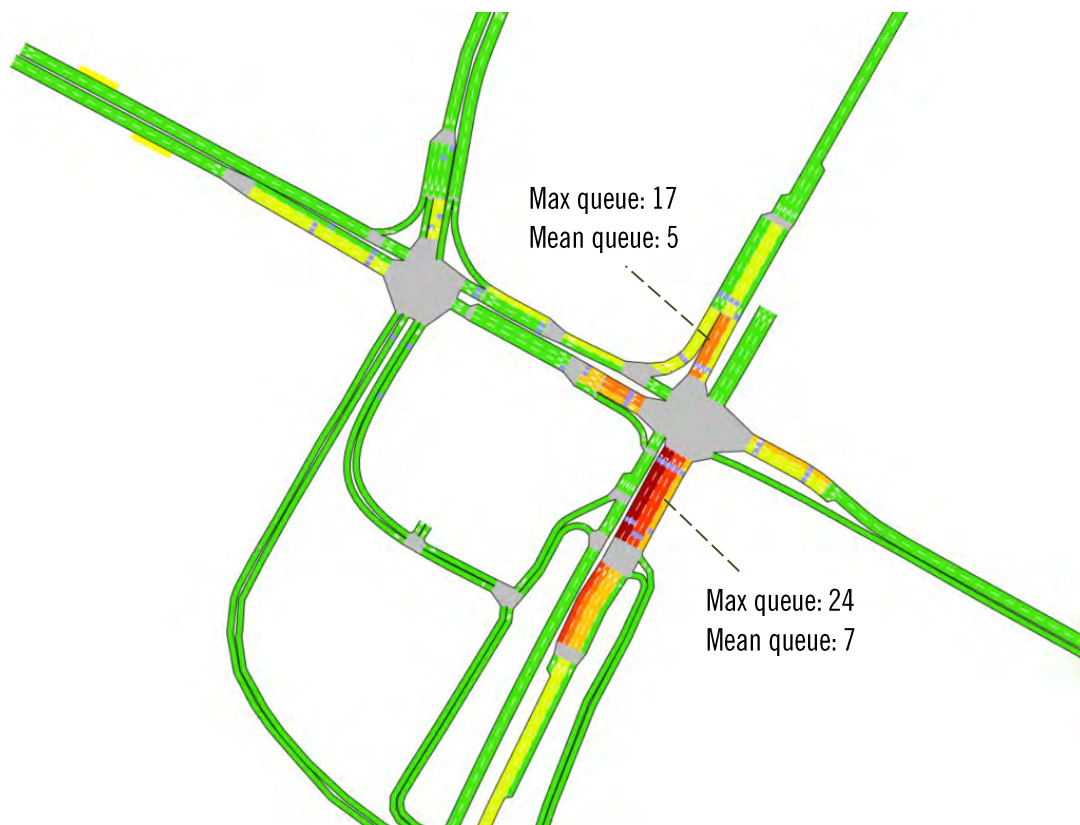
GEACTUALISEERD	Huidig scenario
Modal split	Huidig
Vertraging (sec/km)	111
Gemiddelde wachtrijlengte (vehs)	85
Gemiddeld aantal stops	2,58
Gemiddelde snelheid (km/h)	29
Gemiddelde reistijd (sec/km)	170

Figuur 46: parameters simulatie huidige situatie

Alle parameters hebben betrekking op de volledige simulatie. De wachtrijlengte is dus niet per tak, maar over alle takken tezamen.

TOEKOMSTIGE SITUATIE

In de toekomstige situatie werden er 475 voertuigen bij op het netwerk gezet. Er wordt rekening gehouden met de huidige modal split. In het algemeen verslechteren de parameters licht. De waarden blijven echter goed, en er treden geen problemen op het netwerk op. Al het verkeer van het maximumscenario kan worden afgewikkeld.



Figuur 47: wachtrijlengtes simulatie toekomst met huidige modal split

GEACTUALISEERD	Huidig scenario	Toekomstig scenario	Toekomstig scenario
Modal split	Huidig	Huidig	Modal shift
Vertraging (sec/km)	111	121 (+9%)	73 (-34%)
Gemiddelde wachtrijlengte (vehs)	85	97 (+14%)	45 (-47%)
Gemiddeld aantal stops	2,58	2,76 (+7%)	2,05 (-10%)
Gemiddelde snelheid (km/h)	29	27 (-7%)	33 (+ 14%)
Gemiddelde reistijd (sec/km)	170	181 (+6%)	136 (-20%)

Figuur 48: Parameters simulatie toekomst met huidige modal split

In het proces naar opmaak van deze MOBER werd bij wijze van verkenning ook een scenario gemaakt met nog meer voertuigen (zie sensitiviteitstoets), dan bleken er wel problemen op te duiken, vooral door het extraverkeer naar de Hendrik Van Veldekesingel naar het Noorden. Door deze aansluiting met een verkeerslicht te regelen kon dit worden geredieerd (zie ook sensitiviteitstoets). Deze oefening heeft ook geleid tot het inzicht om door strenge parkeernormen de verkeersgeneratie van de stationsomgeving structureel te beperken.

BESLUIT

Bij een verbeterde modal split voor de nieuwe ontwikkelingen, wordt er dus zeker geen probleem verwacht.

Indien men in heel Hasselt een verbeterde modal shift doorgevoerd krijgt, zou het autogebruik kunnen dalen tot 80% van de huidige cijfers. In dat geval zou er op deze twee kruispunten, zelfs een verbetering tegenover

de huidige toestand plaatsvinden, ook met de toevoeging van de extra verkeersgeneratie (met duurzame modal split).

4.4. VERKEERSLEEFBAARHEID EN –VEILIGHEID

De extra verkeersstromen van de stationsomgeving worden via een aparte route aangetakt op de grote ring en de Kuringesteenweg en kruisen geen fiets- en voetgangerstromen.

Er wordt dan ook geen negatief effect op de verkeersleefbaarheid en veiligheid verwacht.

5

SENSITIVITEITSTOETS

5.1. MODAL SHIFT

Door het vergelijken van het scenario met de huidige modal split en met een duurzame modal split in hoofdstuk 3, werd de sensitiviteit van het aantal verkeersbewegingen en parkeervraag reeds behandeld in hoofdstuk 3.

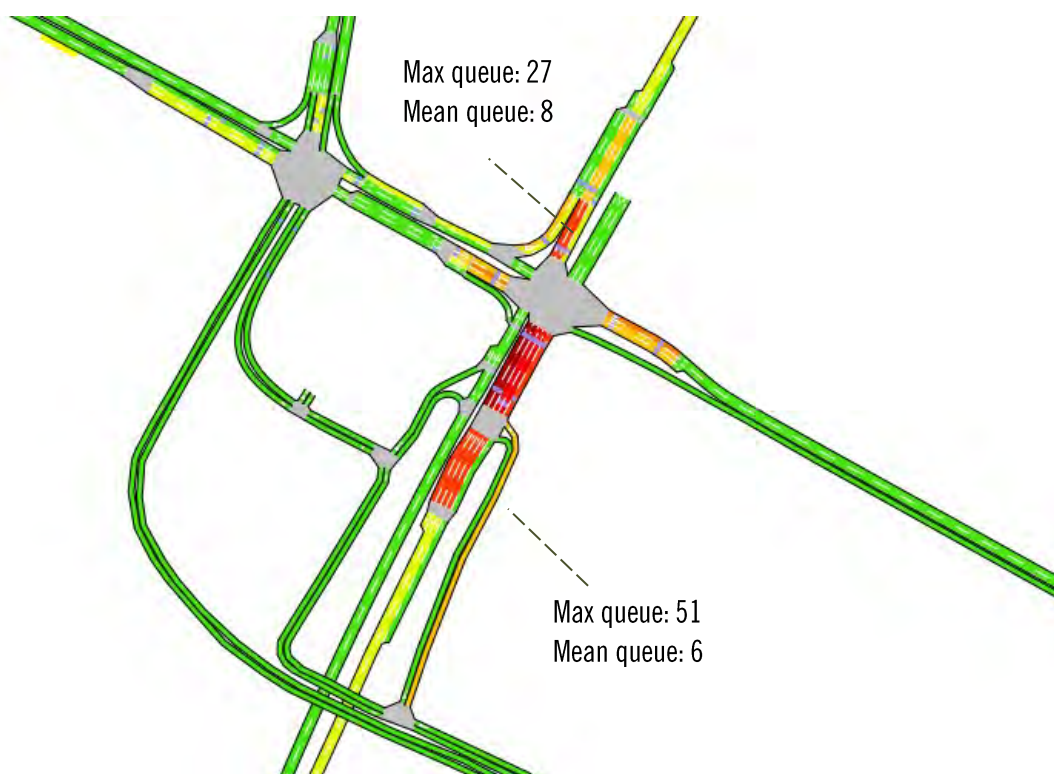
5.2. SIMULATIE - SENSITIVITEIT VAN HET NETWERK

Het simulatiemodel werd ook gerund met 200 extra voertuigen, bij wijze van sensitiviteitstoets. In dit geval zou er wel een probleem optreden. De wachtrijlengte wordt aanzienlijk hoger.

GEACTUALISEERD	Huidig scenario	Sensitiviteitstoets
Modal split	Huidig	Huidig
Vertraging (sec/km)	111	135 (+22%)
Gemiddelde wachtrijlengte (vehs)	85	117 (+38%)
Gemiddeld aantal stops	2,58	3,08 (+19%)
Gemiddelde snelheid (km/h)	29	25 (-14%)
Gemiddelde reistijd (sec/km)	170	197 (+16%)

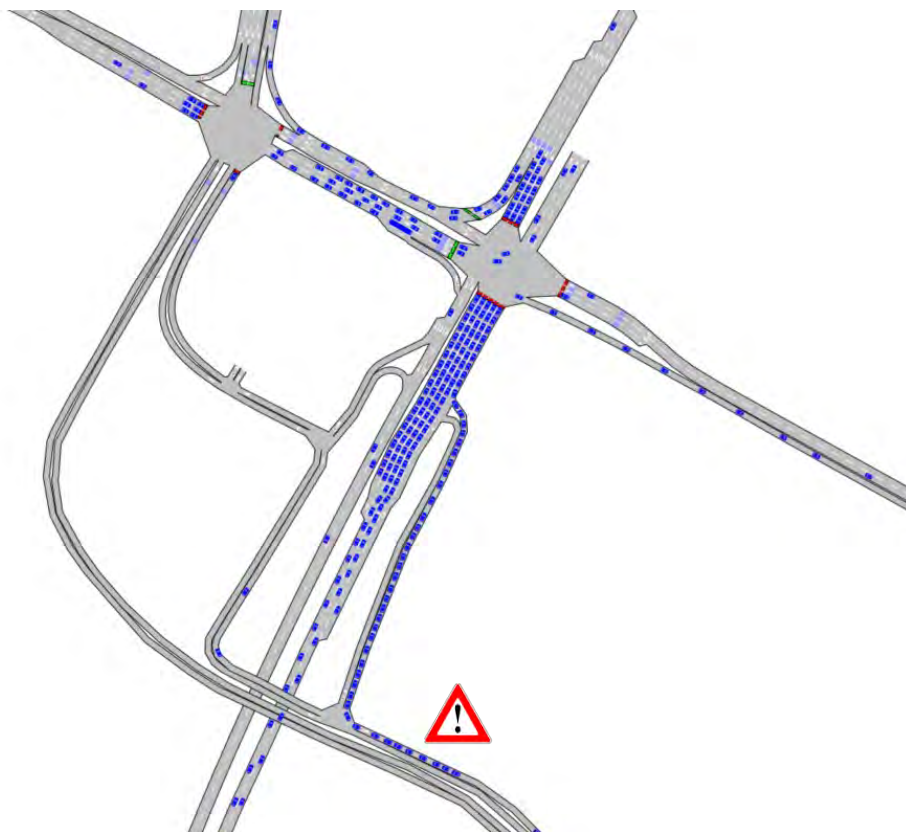
Figuur 49: parameters simulatie sensitiviteitstoets

Het probleem situeert zich dan vooral op de trompetaansluiting aan de Ring.



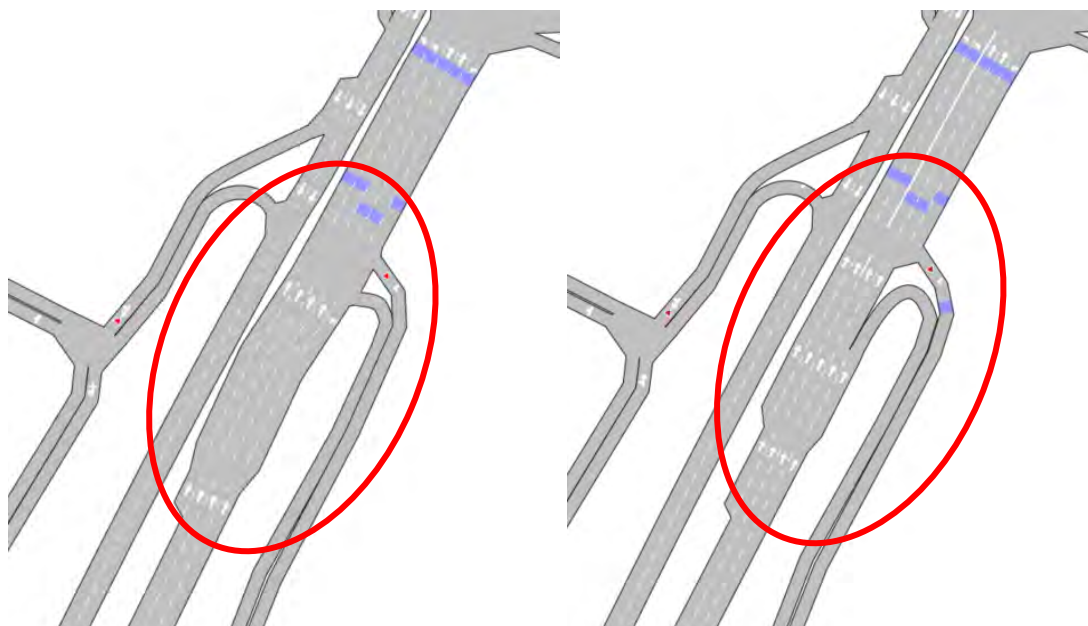
Figuur 50: wachtrijlengtes simulatie toekomst met huidige modal split

In sommige iteraties van de simulatie konden auto's niet altijd goed invoegen, wat een weerslag had op het volgende kruispunt.



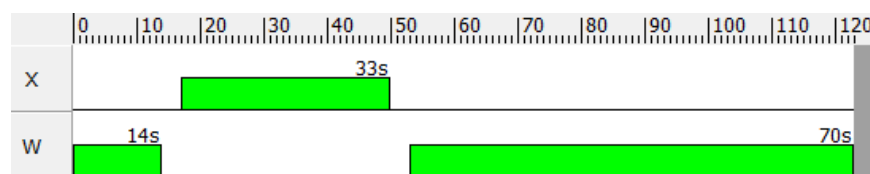
Figuur 51: Screenshot simulatie sensitiviteitstoets

Er werd hier de optie voor een hulplicht aan de aansluiting onderzocht. Er werd een bypass voor links-afslaande bewegingen voorzien.



Figuur 52: aanpassing netwerk voor hulplicht

Dit hulplicht zou volgende lichtenregeling kennen (met maximale verlenging):



Figuur 53: lichtenregeling hulplicht

Om deze lichtenregeling mee te simuleren, werden ze op “MAX-OUT” gezet voor een cyclustijd van 123 seconden.

- Huidige lichten en nieuw hulplicht dienen goed op elkaar afgesteld te zijn met eenzelfde cyclustijd, omdat simulatieprogramma deze koppeling slechts kan behouden indien max-out regeling wordt toegepast. Dit is vast gesteld voor het hele spitsuur.
- Max-out betekent dat alle detectoren een maximale verlengtijd geven van de verschillende takken.
- In de praktijk zullen de indicatoren dus beter scoren dan in deze simulatie.

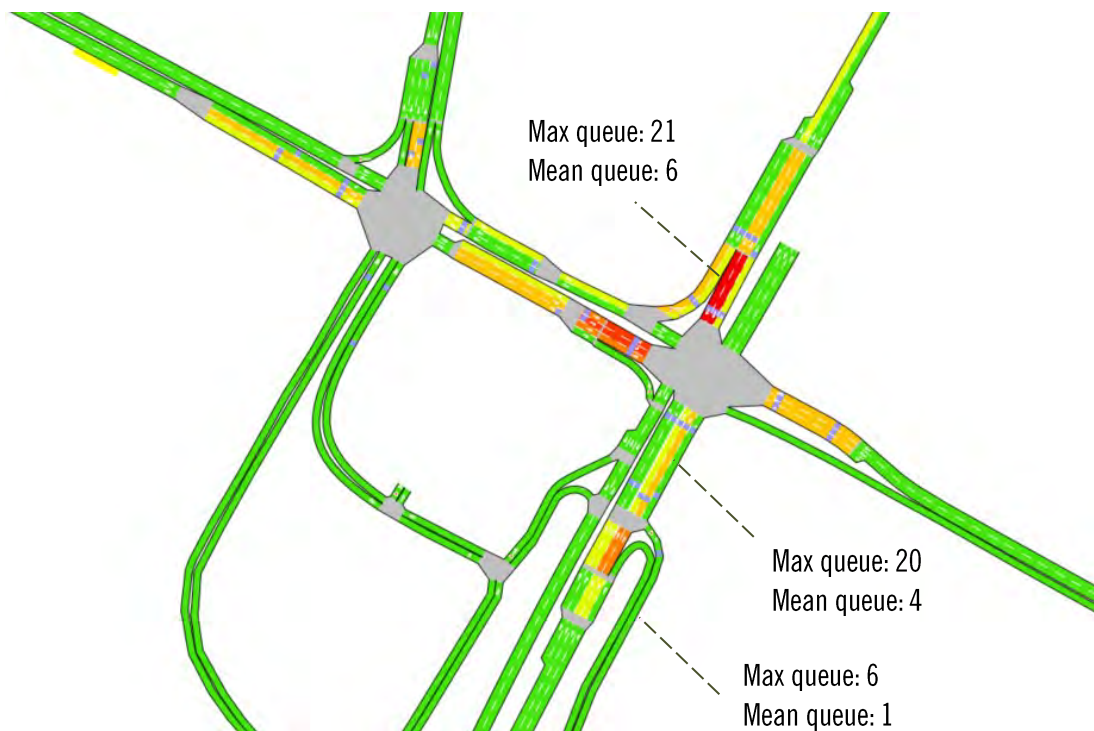
Door alles op MAX-OUT te zetten, verslechteren de parameters omdat de lichtenregeling niet langer geoptimaliseerd is, aangezien alle takken maximaal groen krijgen ook wanneer het niet nodig is.

Geactualiseerd vs. MAX-OUT	Huidig scenario geactualiseerd	Huidig scenario max-out	Maximumscenario geactualiseerd	Maximumscenario max-out
Modal split	Huidige modal split	Huidige modal split	Huidige modal split	Huidige modal split
Vertraging (sec/km)	111	125	135	167
Gemiddelde wachtrijlengte (vehs)	85	93	117	146
Gemiddeld aantal stops	2,58	2,71	3,08	3,32
Gemiddelde reistijd (sec/km)	170	185	197	230
Gemiddelde snelheid (km/h)	29	27	25	24

Geactualiseerd vs. MAX-OUT	Huidig scenario geactualiseerd	Huidig scenario max-out	Maximum scenario geactualiseerd	Maximumscenario max-out
Modal split	Huidige modal split	Huidige modal split	Huidige modal split	Huidige modal split
Vertraging (sec/km)	0%	13%	0%	24%
Gemiddelde wachtrijlengte (vehs)	0%	9%	0%	25%
Gemiddeld aantal stops	0%	5%	0%	8%
Gemiddelde reistijd (sec/km)	0%	9%	0%	17%
Gemiddelde snelheid (km/h)	0%	-7%	0%	-4%

Figuur 54: aanpassing parameters bij max-out

Indien er een hulplicht komt, kan alles afgewikkeld worden met slechts lichte vertragingen t.o.v. het huidige netwerk.



Figuur 55: wachtrijlengtes sensitiviteitstoets

MAX-OUT	Huidig scenario	Sensitiviteitstoets
Modal split	Huidig	Met hulplicht
Vertraging (sec/km)	111	116 (+5%)
Gemiddelde wachtrijlengte (vehs)	89	108 (+21%)
Gemiddeld aantal stops	2,51	2,70 (+8%)
Gemiddelde snelheid (km/h)	28	26 (-8%)
Gemiddelde reistijd (sec/km)	165	178 (+8%)

Figuur 56: parameters simulatie sensitiviteitstoets met verkeerlichtenregeling

6

MILDERENDE EN VERBETERENDE MAATREGELEN

6.1. INFRASTRUCTURELE / VERKEERSTECHNISCHE MAATREGELEN

In principe zijn er geen aanpassingen nodig aan de infrastructuur. Aan het kruispunt van de Korte Breemstraat en de ventwegen (op en afritten) van de Hendrik van Veldekesingel en de ontsluitingsweg naar de stationsomgeving kan de bewegwijzeing herhaalt worden die ook aanwezig is op de singel, aangevuld met de naam van de parkings van de afzonderlijke nieuwe parkings. Dit kan zoekverkeer via de Korte Breemstraat vermijden.



Figuur 57: links: actuele bewegwijzering op Hendrik van Veldekesingel; rechts: actuele bewegwijzering aan aansluitingsweg.

6.2. FLANKERENDE MAATREGELEN

Bij groei of uitbreiding van de bestaande rotatieparking dient overwogen te worden om de bestaande inritten aan stadszijde (Grote Breemstraat) te elimineren en deze parking exclusief aan de 'aansluitingsweg' te koppelen, zodat het aanrijden via Kuringersteenweg en Grote Breemstraat/Goetsbloetsstraat wegvalt.

Gelet op de strenge parkeernorm is een **stringent parkeerbeleid in de ruime omgeving** nodig (minimaal +/- 400 meter rond de ontwikkelingen) met inbegrip van de zone Runkst. Dit om ontwijking van langparkeren naar de omgeving tegen te gaan (stad Hasselt).

Initiatiefnemers kunnen gevraagd worden om voor hun site '**sitevervoersplannen**' op te maken die de huurders/kopers informeren over de maatregelen die ze zelf én de huurders kopers kunnen nemen voor het realiseren van de beoogde modal shift. Dit kan gekoppeld worden aan de verkavelings- of omgevingsvergunningen van de concrete projecten.

Het is aan te bevelen om een **coördinatie-organisme** te installeren die het beheer van eventueel verschillende **rotatieparkings** onderling afstemt (prijzetting, real time info van bezetting en dynamische bewegwijzering).

In een vervolotraject is een **masterplan voor de publieke ruimte** zinvol om het intern functioneren van de intermodale knoop te verbeteren, de kwaliteit voor verblijven en actuele knelpunten te remediëren, Dit ook als ondersteuning van de ambities qua modal shift..

7

BESLUIT

7.1. DE STATIONSOMGEVING EEN A LOCATIE

Qua bereikbaarheid met Openbaar Vervoer is dit een A- Locatie. Een multifunctionele verdichting met personenintensieve functies is hier dan ook op zijn plaats. Er is een perspectief op een nog grotere knooppuntwaarde door de uitbouw van de Spartacuslijnen.

De stationomgeving heeft in zijn omgeving een voldoende fijnmazig voetgangers netwerk om de bereikbaarheid vanuit H Hartwijk , de binnenstad en de wijk Runkst te garanderen. Optimalisatie van de infrastructuur is wel aangewezen.

Het concept voor een nieuwe fiets- en voetgangersbrug over de sporen versterkt zowel de bereikbaarheid van de stationsomgeving als een vermindering van de barièrewerking van de spoorbundel. Dit zorgt ook voor het ontstaan van een nieuwe tangentiële fietsroute binnen de Hasseltse agglomeratie. Bij de dimensionering van fietsinfrastructuur moet rekening gehouden worden met een forse groei.

7.2. MOBILITEITSPROFIEL

In deze MOBER werd een maximumscenario als 'worst case' uitgewerkt waarbij in de brede mogelijkheden voor de concrete programmatische invulling, die functies werden berekend en gesommeerd die het hoogst scoorden qua verkeersgeneratie en parkeervraag.

De parkeernormen in voorschriften van het RUP beperken vervolgens op zeer structurele wijze de beperking van de verkeersgeneratie (auto's). Deze strategie vereist flankerende maatregelen.

In de praktijk kunnen er nog combinaties van functies ontstaan die complementair zijn voor bvb het gebruik van de infrastructuur en parkeervoorzieningen.

7.3. MOBILITEITSEFFECTEN

Door de directe koppeling aan het hoofdwegenet, gescheiden van de bestaande straten en steenweg door de zgn 'aansluitingsweg' én parallelle tracé langs de spoorbundel, geeft de extra generatie van gemotoriseerd verkeer weinig effecten op omgeving. Bij groei/uitbreiding van de bestaande rotatieparking is een exclusieve aantakking aan de aansluitweg aan te bevelen.

De koppeling van de aansluitweg aan het hoofdwegenet kan door de bestaande infrastructuur opgenomen worden.

De bestaande voetgangers en fietsersvoorzieningen dienen verruimd te worden met het oog op de voorziene groei.

VECTRIS®

VITAL DECOSTERSTRAAT 67A – 0201 | 3000 LEUVEN | BELGIË

+32 (0)16 31 91 00 | INFO@VECTRIS.BE | WWW.VECTRIS.BE

11 Bijlage IV

Advies Team Externe veiligheid

Ter attentie van de initiatiefnemer
van het RUP

**Afdeling Gebiedsontwikkeling,
Omgevingsplanning en -Projecten**
Team Externe Veiligheid
Koning Albert II-laan 20 bus 8
1000 BRUSSEL
T 02 553 03 55
seveso@vlaanderen.be

uw bericht van	uw kenmerk	ons kenmerk	bijlagen
		RVR-AV-1290	/
vragen naar /e-mail		telefoonnummer	datum
Barbara Jans Barbara.jans@vlaanderen.be		02 553 74 93	21/10/2020

Betreft: Advies over het (gemeentelijk) RUP Stationsomgeving te Hasselt (startnota dd. 22/10/2020)

Geachte,

Met betrekking tot het in rubriek vermelde onderwerp vindt u hierbij het advies van het Team Externe Veiligheid van mijn directie.

Ter uitvoering van de Seveso-richtlijn¹ moet in het beleid inzake ruimtelijk ordening rekening gehouden worden met de noodzaak om op langetermijnbasis voldoende afstand te laten bestaan tussen Seveso-inrichtingen² enerzijds en aandachtsgebieden³ anderzijds. Deze doelstelling wordt verwezenlijkt door het houden van toezicht op de vestiging van nieuwe Seveso-inrichtingen, op wijzigingen van bestaande Seveso-inrichtingen, en op nieuwe ontwikkelingen rond bestaande Seveso-inrichtingen.

Het advies van het Team Externe Veiligheid heeft specifiek betrekking op het aspect externe mensveiligheid zoals bedoeld in de Seveso-richtlijn, of, m.a.w. op de risico's waaraan mensen in de omgeving van Seveso-inrichtingen (kunnen) blootgesteld worden ten gevolge van de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen in die inrichtingen.

¹ Europese Richtlijn betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn.

² Dit zijn inrichtingen met een zodanige hoeveelheid aan gevaarlijke stoffen op het terrein dat zij vallen onder het toepassingsgebied van de Seveso-richtlijn.

³ Zoals gedefinieerd in het besluit van de Vlaamse Regering houdende nadere regels inzake ruimtelijke veiligheidsrapportage.

Om een inschatting te maken van het aspect externe mensveiligheid, dient voorliggende RUP afgetoetst te worden aan de criteria die werden opgenomen onder de vorm van een beslissingsdiagram in bijlage bij het besluit van de Vlaamse Regering houdende nadere regels inzake de ruimtelijke veiligheidsrapportage [BVR RVR].

Het Team Externe Veiligheid stelt vast dat het aspect 'externe veiligheid' voldoende behandeld werd in de startnota (zie §6.2).

Het Team Externe Veiligheid gaat akkoord met de conclusie en besluiten dat er voor dit gemeentelijk RUP geen ruimtelijk veiligheidsrapport moet worden opgesteld.

Het Team Externe Veiligheid verwacht dus **geen aanzienlijke effecten op het vlak van de externe veiligheid** en treedt hierbij de conclusie uit de startnota bij, meer bepaald dat bij het RUP Stationsomgeving Hasselt **geen ruimtelijk veiligheidsrapport** moet opgemaakt worden.

Het Team Externe Veiligheid vraagt in het algemeen om het aspect externe veiligheid verder mee te nemen in het planproces (d.i. te vermelden in de diverse nota's die het proces genereert), en in het bijzonder om zijn advies te integreren in het ruimtelijk uitvoeringsplan.

Met vriendelijke groeten,

Lina Grooten
Directiehoofd Directie Gebiedsontwikkeling
Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten (GOP)