



HASSELT
HEEFT
HET.

EMR Workshop
29/03/2023

Hasselt projects



HASSELT
HEEFT
HET.

mobility in Hasselt

29/03/2023



HASSELT
HEEFT
HET.

1. INTRODUCTION TO HASSELT

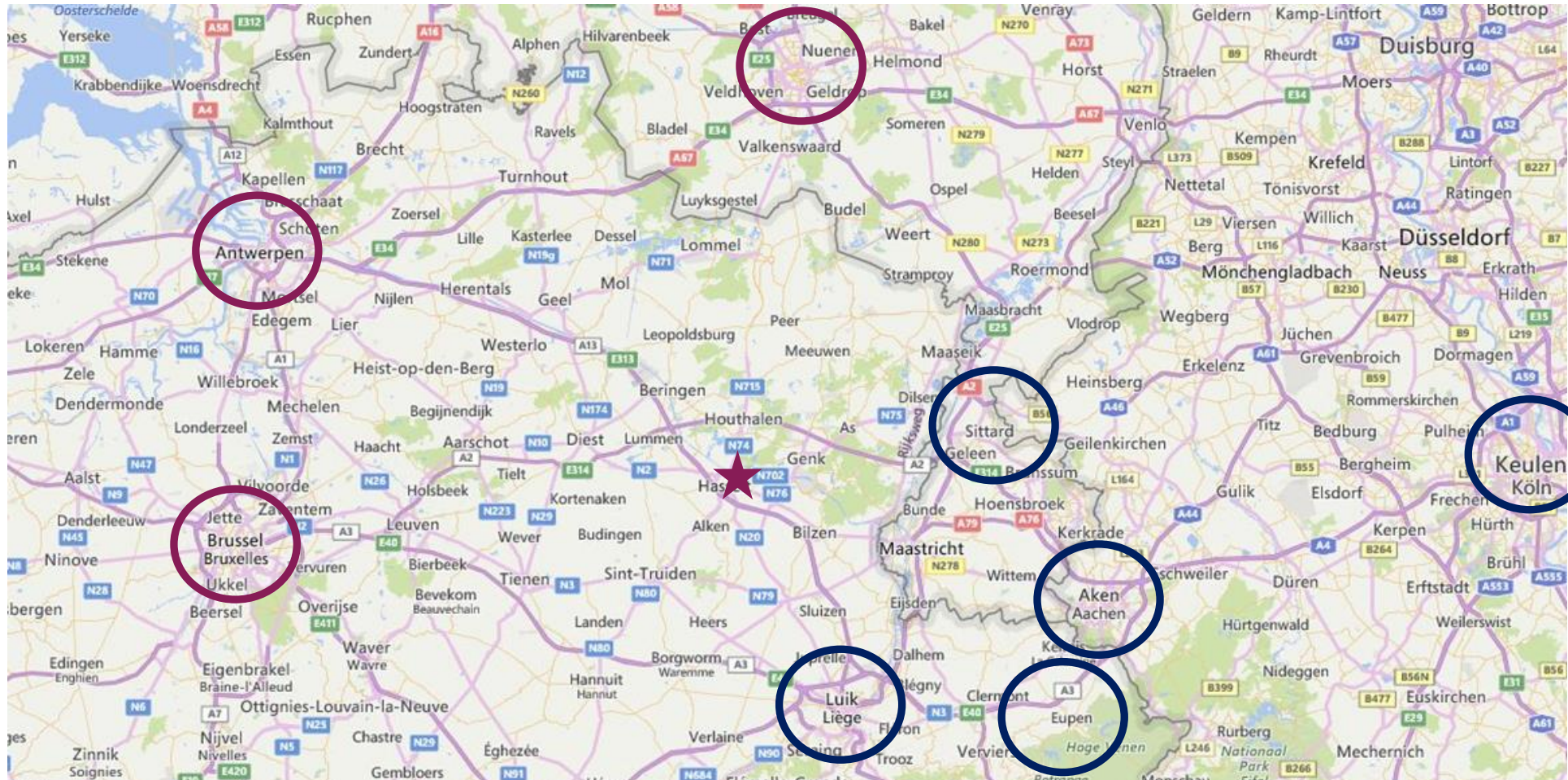
2. MOBILITY POLICY

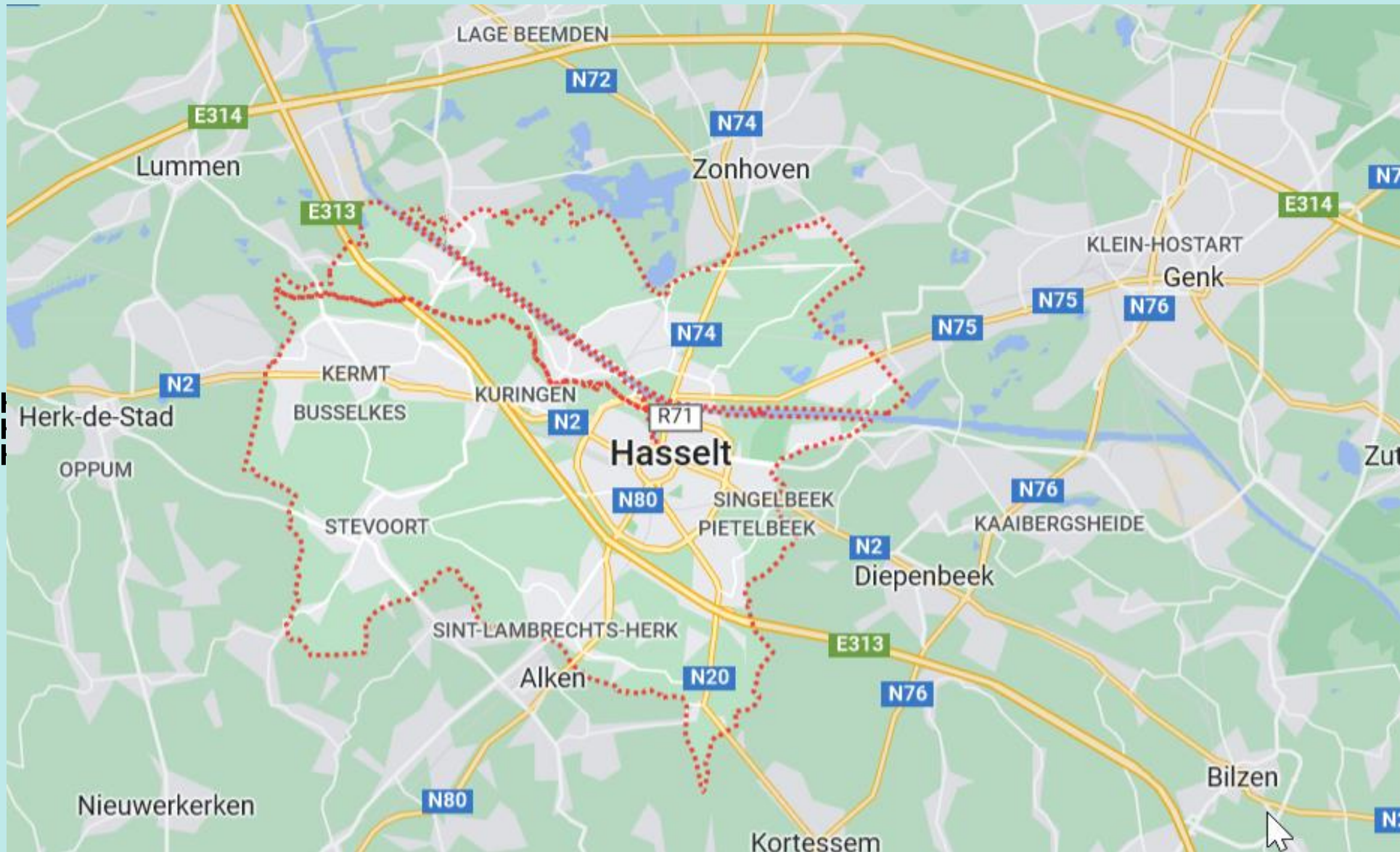
- Pedestrians
- Cyclists
- Public Transport
- Motor vehicles
- accessibility

Introduction to Hasselt



Hasselt in the center of Europe?

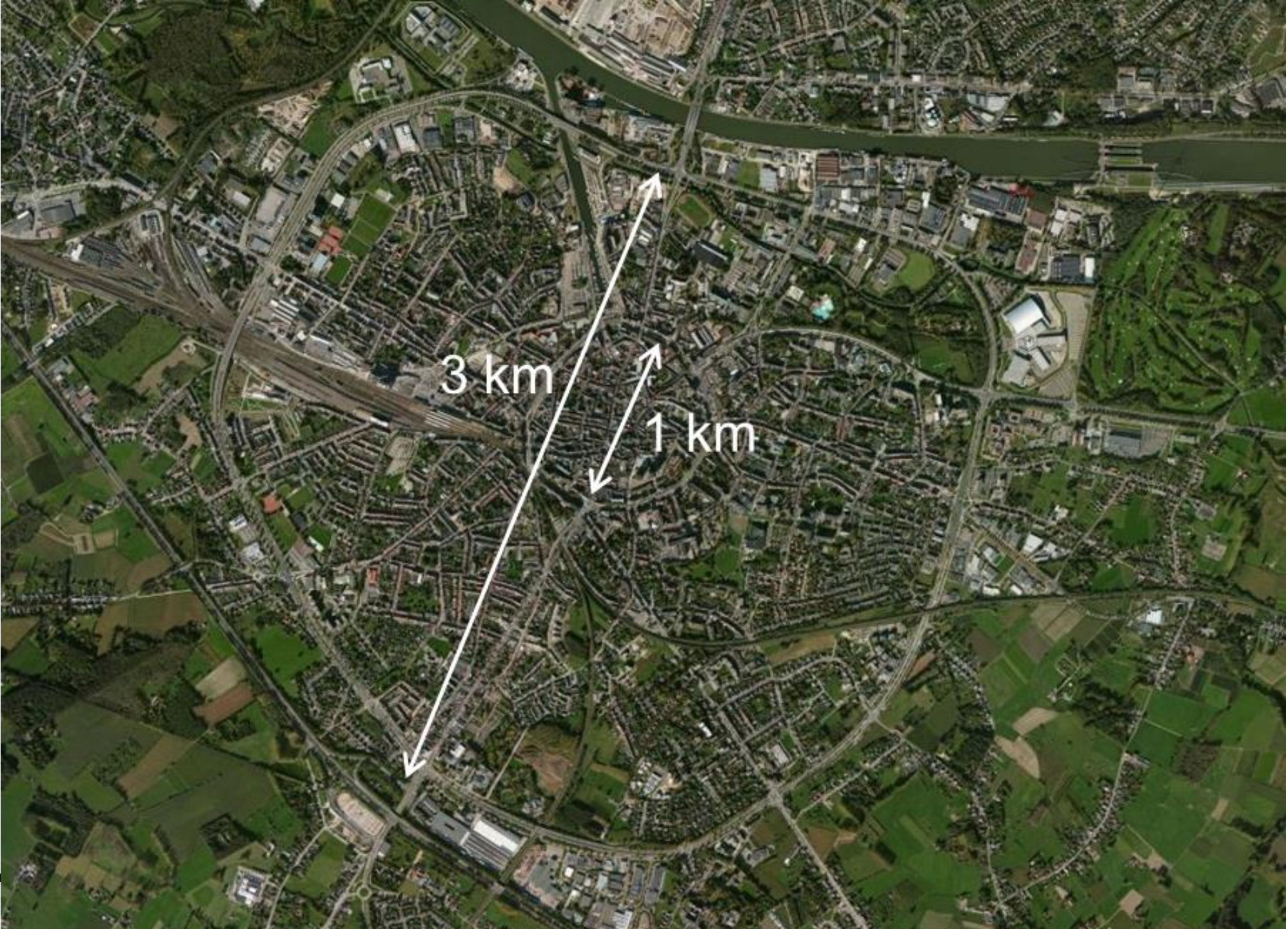






HA
HE
HE





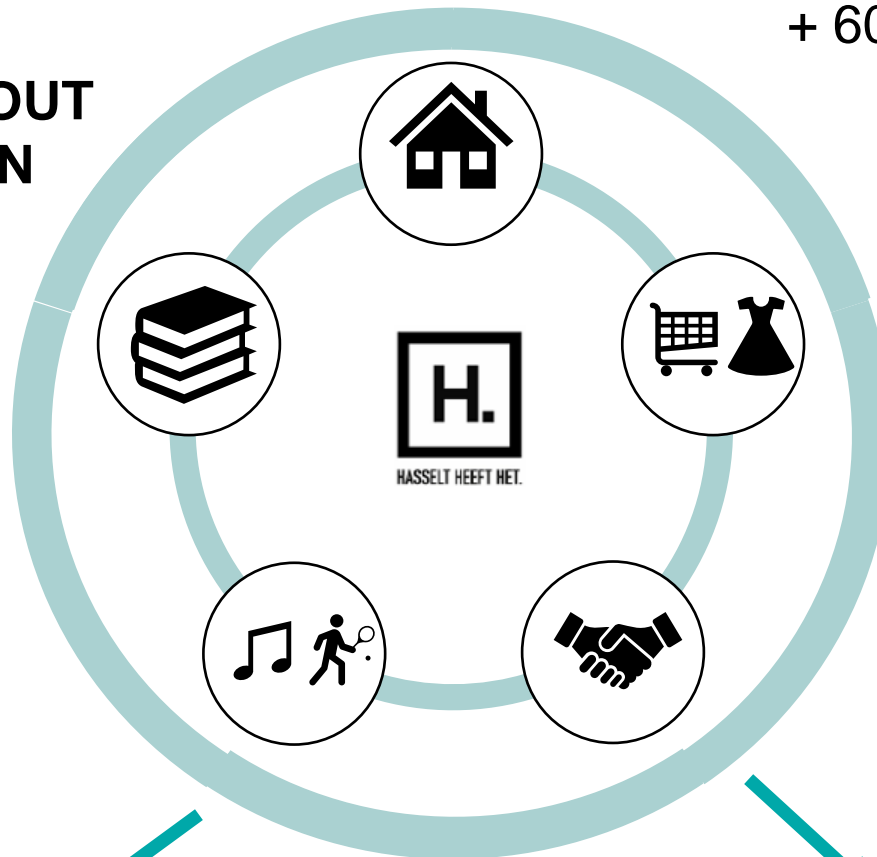
3 km

1 km

> 80.000 inhabitants
> 37.000 households

+ 500 inhabitants
+ 600 wagens per jaar

15.606 commuters **OUT**
38.569 commuters **IN**
(work + education)



4th biggest shopping city:
FASHION

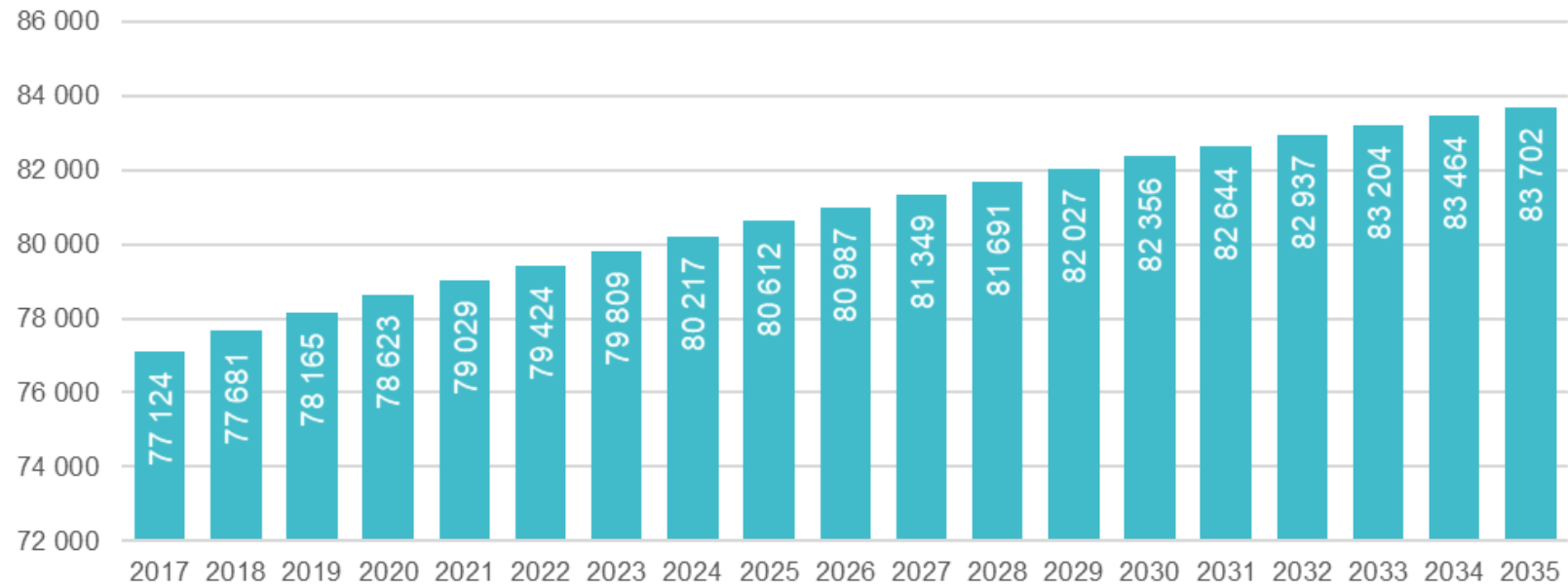
57 big **events**
(Pukkelpop, ...)

> **40.000**
registered vehicles



Hasselt in cijfers

Projectie van de bevolking | 2018-2035



Bron: Statistiek Vlaanderen - demografische vooruitzichten 2018-2035

Hasselt: some statistics (2022)

Evolutie inwoners naar leeftijd

Hasselt, aantal

2012



2022



0

40.000

80.000

120.000

● 0-19 jaar ● 20-39 jaar ● 40-59 jaar ● 60-79 jaar ● 80+ jaar

Mobility Policy



Accessibility for every traffic participant





Pedestrians

- **Appealing walking areas**
- **Vehicle free shopping streets**
- **Livable centers**
- **Connection between areas**
- **Meeting places**

Cyclists

- Safe infrastructure
- Comfortable networks away from traffic
- Bike lanes
- Bike parking (safe spaces)
- Bikes for everyone





Public transport

- Dense network
- Reliable connections
- Complementary to other modes (e.g. parking at edge)
- Available to everyone (cost)

Motor vehicles

- Each car in the right place
- Visitors parking at edge
- Dynamic traffic management
- Selective accesability
- Sustainability (electric an shared cars)



Accessible city

8 to 80 cities

- Safe
- convenient
- enjoyable

streets and places that
can be used
independently by people
from 8 to 80 years old



People with limitations in
their mobility

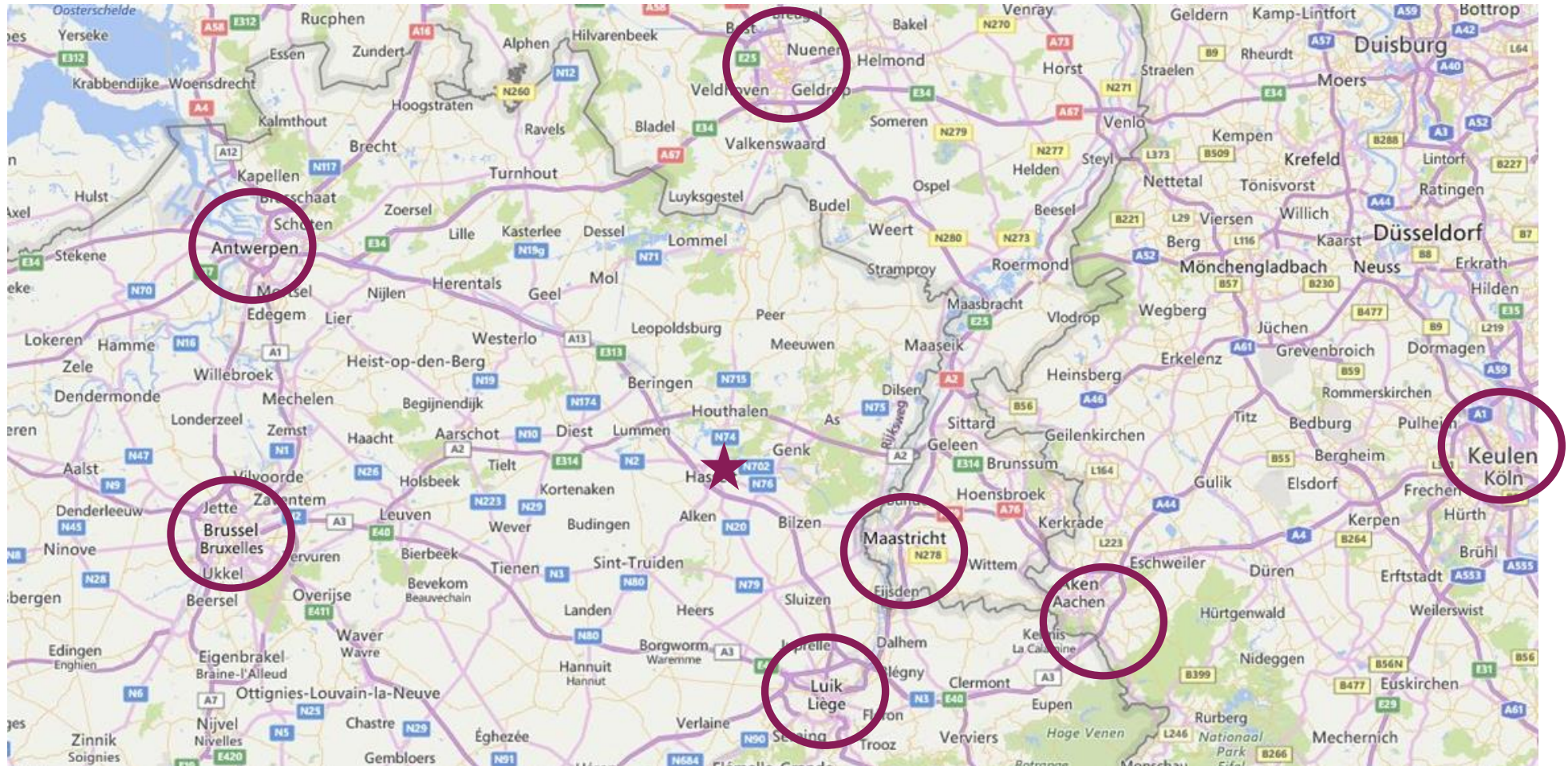


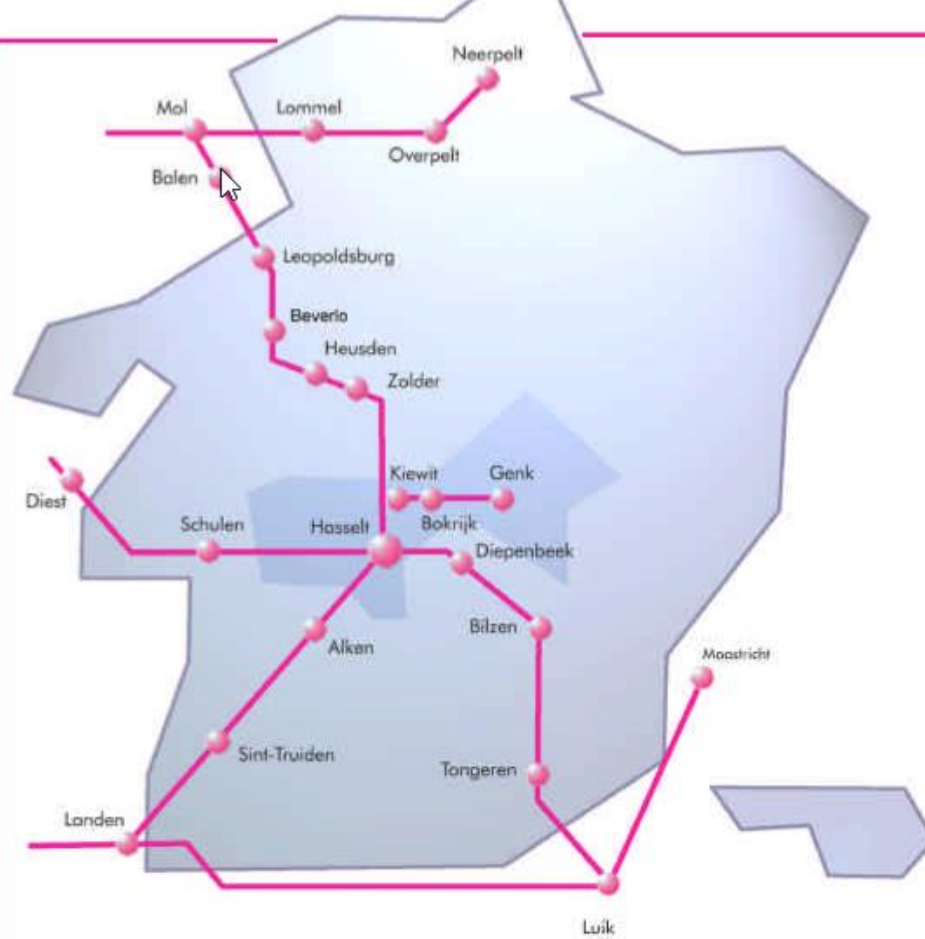
HASSELT
HEEFT
HET.

Spartacus Plan



Hasselt in the region

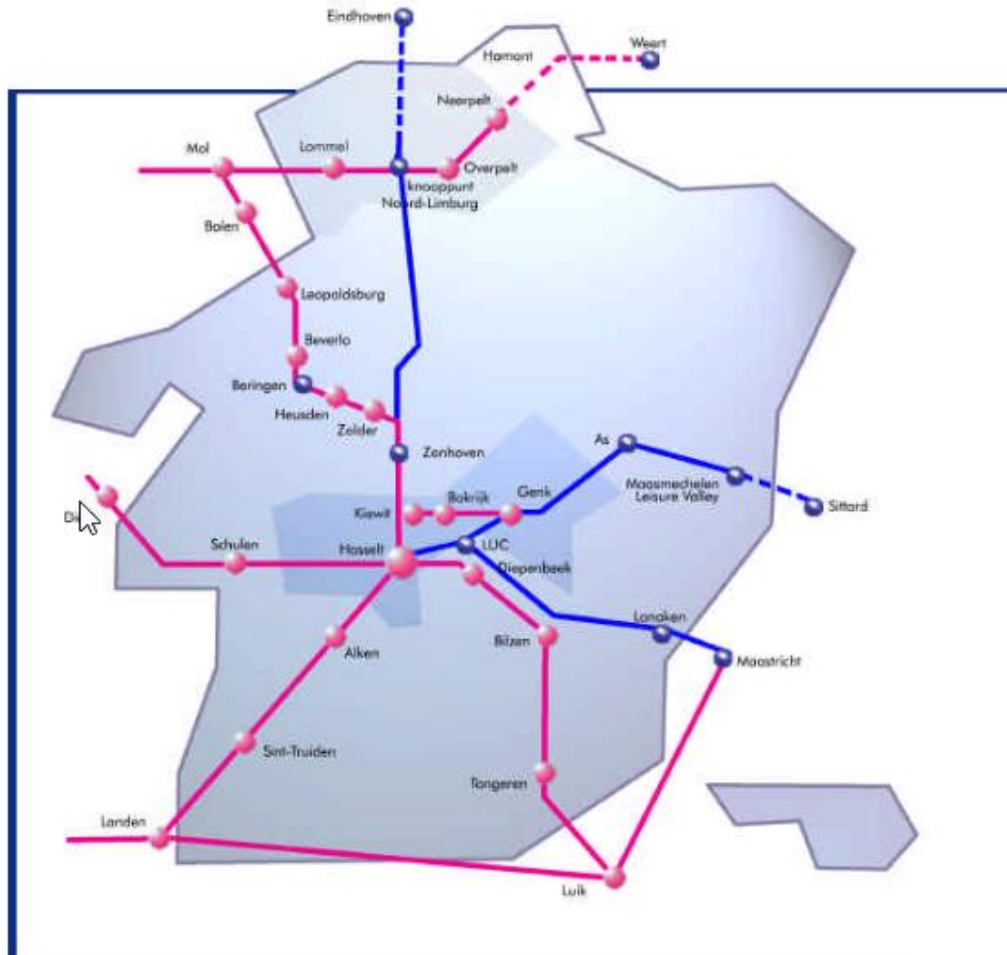




SPARTACUS-PLAN BESTAANDE SPOORVERBINDINGEN

legende

-  provincie Limburg
-  bi-pool Hasselt - Genk
-  bestaande spoorverbinding
-  bestaande stations



- Lijn 1: Hasselt - Maastricht
- Lijn 2: Hasselt - Maasmechelen
- Lijn 3: Hasselt - Pelt

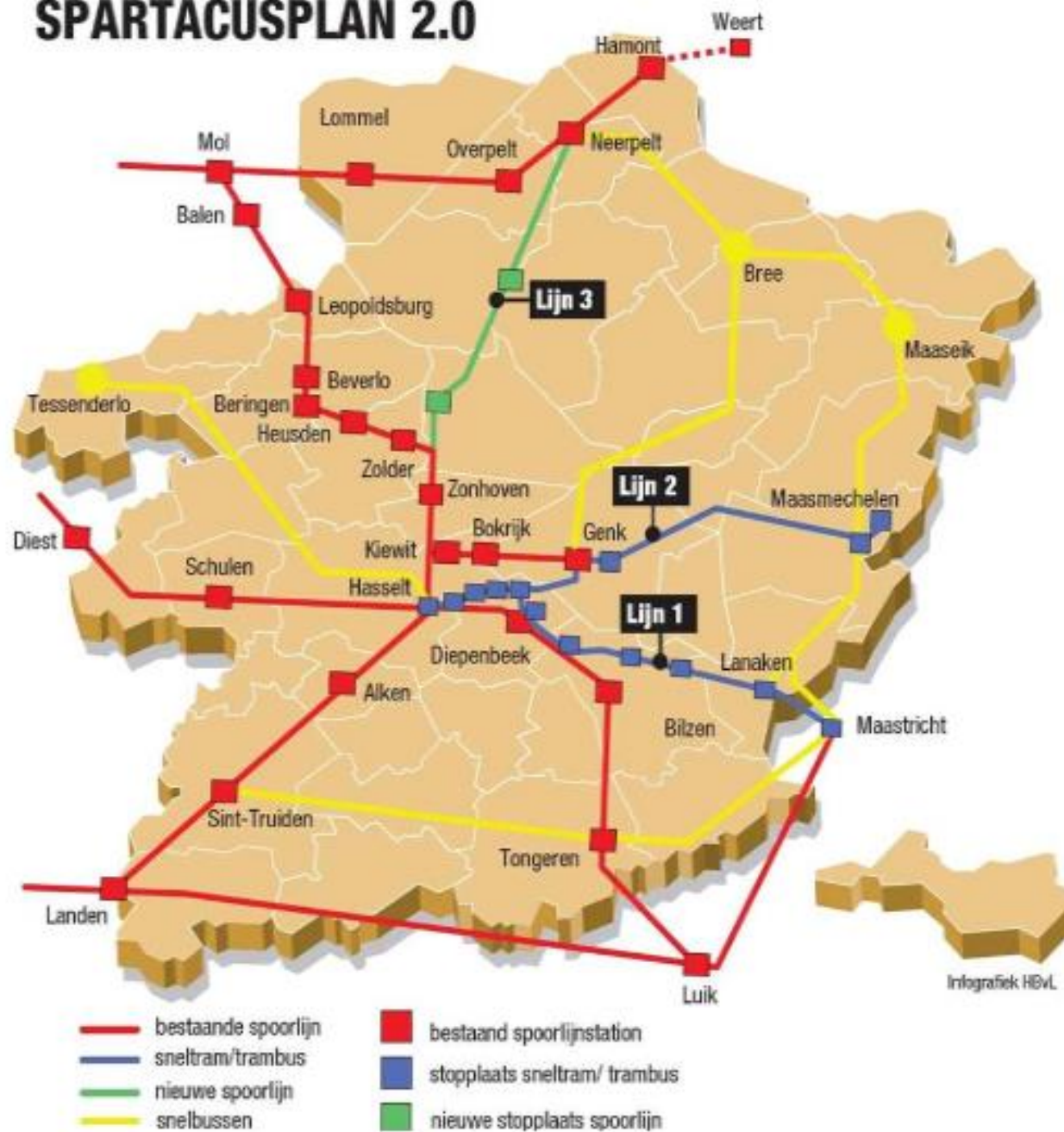
VERPLAATSING	HUIDIGE REISTIJT	REISTIJT MET REGIONET LIMBURG	TIJDWINST
Maasmechelen Leisure Valley - Hasselt	66'	38'	28'
Genk - campus Diepenbeek - Hasselt	33'	19'	14'
Maaseik - Hasselt	90'	53'	37'
Maastricht - Hasselt	61'	26'	35'
Lanaken - Hasselt	56'	20'	36'
Knooppunt Noord-Limburg - Hasselt	62'	27'	35'

SPARTACUS-PLAN NIEUWE SNELTRAMVERBINDINGEN

legende

- provincie Limburg
- bestaande spoorverbinding
- nieuwe sneltramverbinding
- bi-pool Hasselt - Genk
- bestaand spoorlijnstation
- nieuwe stopplaats op bestaande of nieuwe spoorverbinding

SPARTACUSPLAN 2.0



Spartacus Line 1: Hasselt - Maastricht

- 2004: Flanders Netherlands agreement
- 2015: Maastricht changes final stop
- 2018 – 2021: start note boulevard route
- 2019: start of tender
- 2022 : Cost-benefit analysis decision for HOV



Spartacus Line 2: Hasselt - Maasmechelen

- 2014: decided route
- 2020: feasibility study
- 2022: study K. Boudewijnlaan & Singel
- 2023: construction K. Boudewijnlaan
- 2024: construction 11de Liniestraat
construction of tram and bus stop
- 2024: start of operating line 2



South bundled variant

General Vision

- Separate infrastructure at the innerside of the ring structure
- Focus on a green, slow network as a link between stops, residential areas and the city centre
- Optimization of the cycle route network
- Stops as a leverage for sustainable developments



University Campus/Park



- Tram bus bedding
- Voetpad
- Toekomstige halte 11^{de} linie
- Grote Ring
- Tunnel

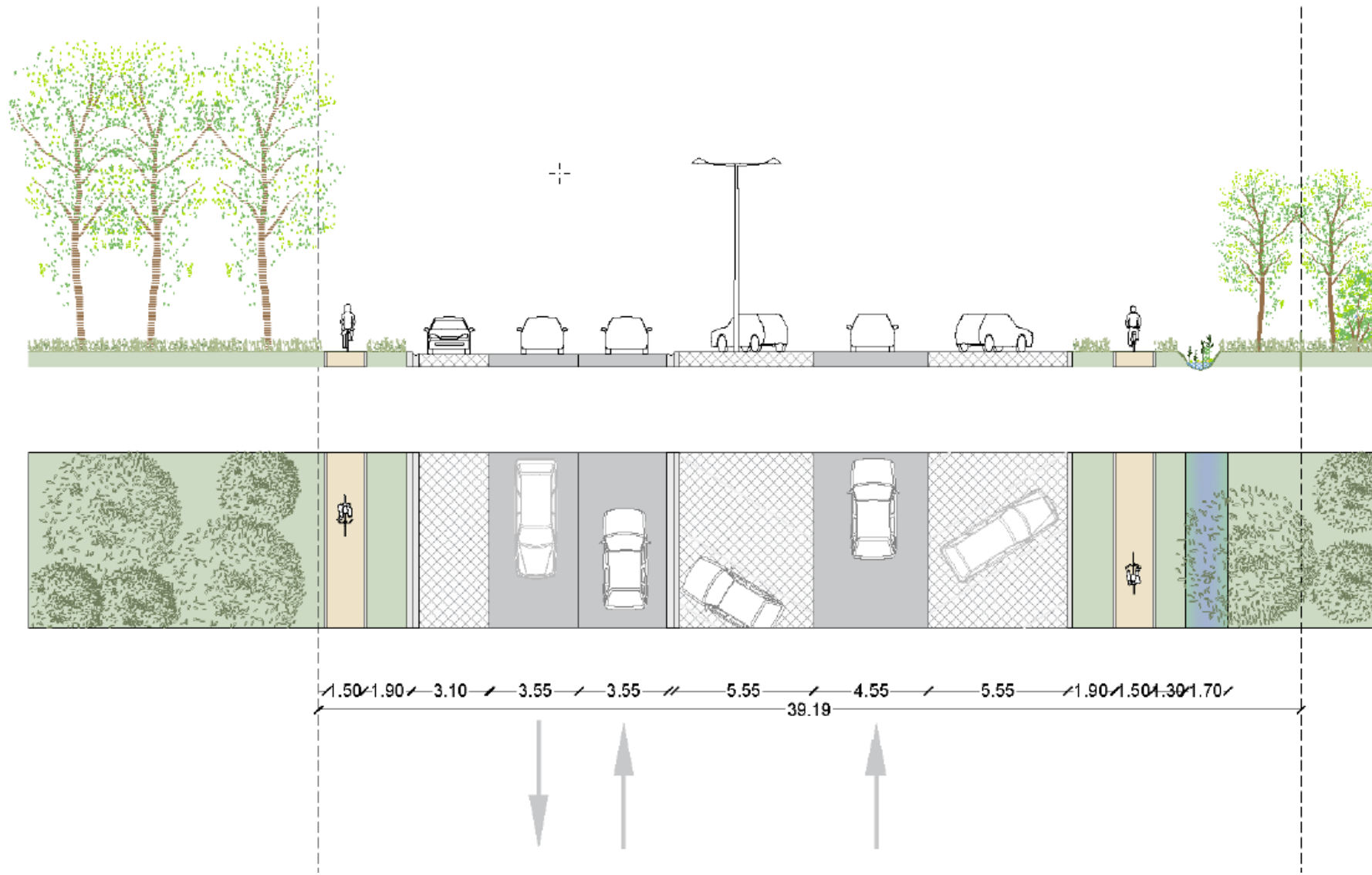
Current situation Elfde Liniestraat



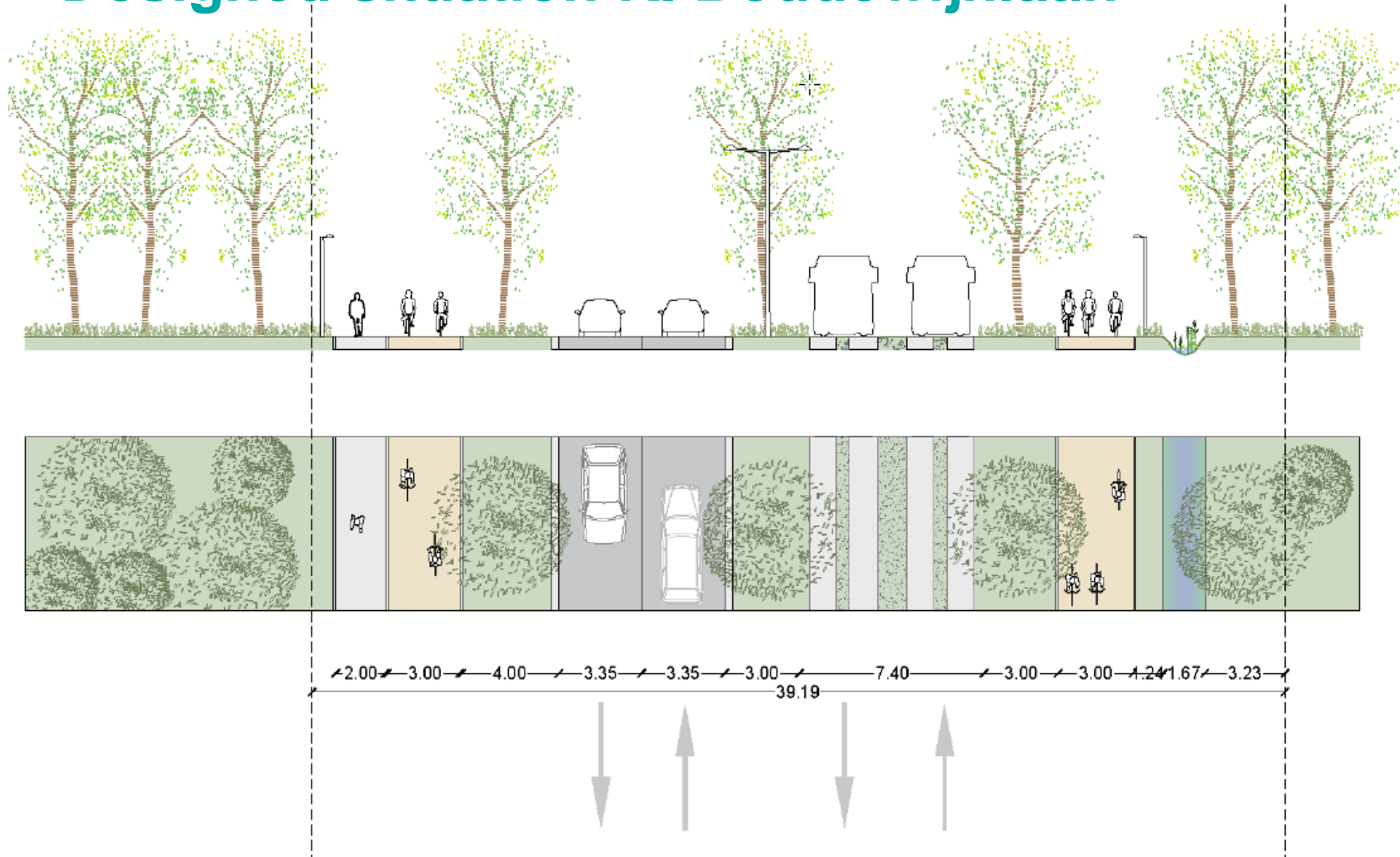
Designed situation Elfde Liniestraat



Current situation K. Boudewijnlaan



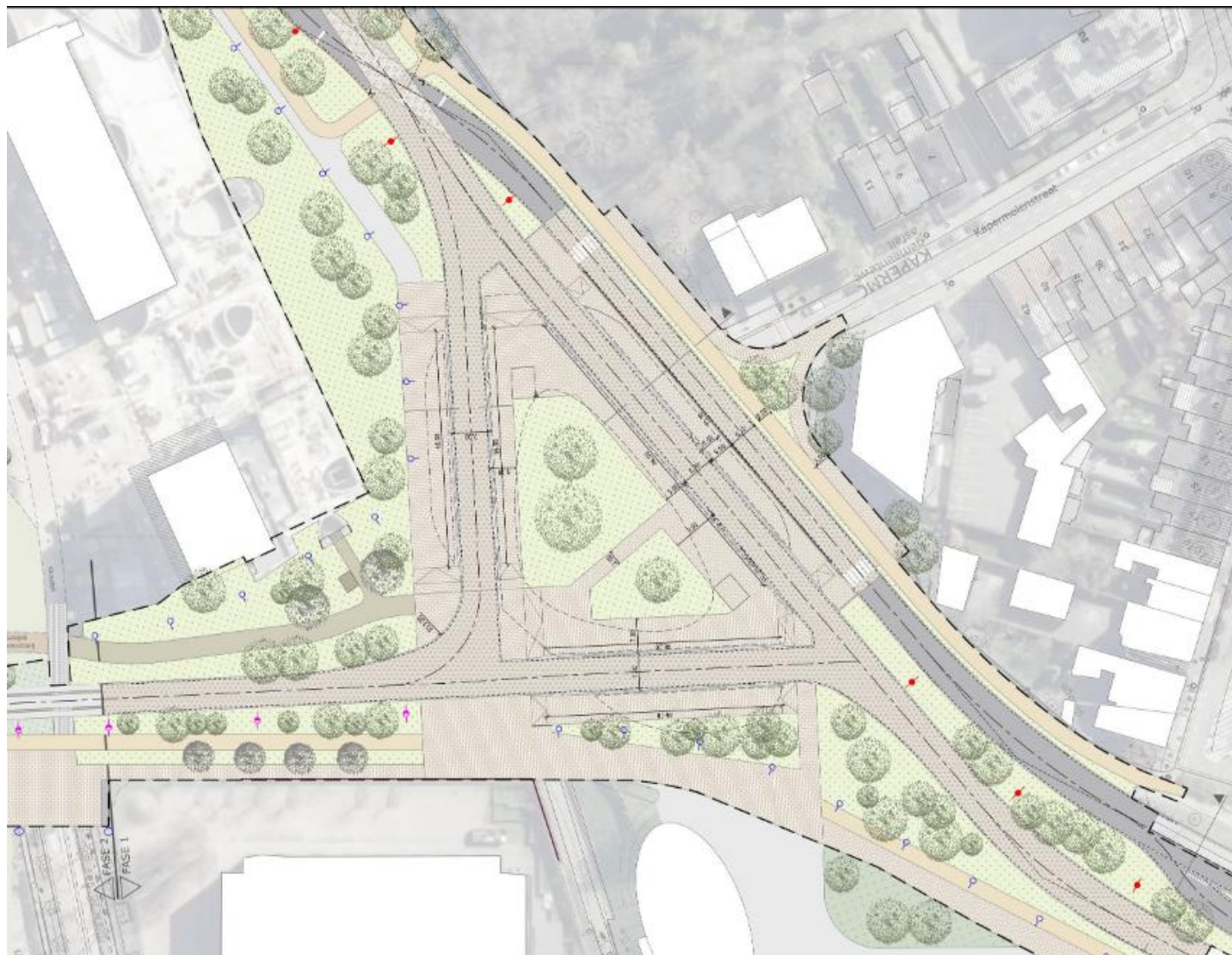
Designed situation K. Boudewijnlaan



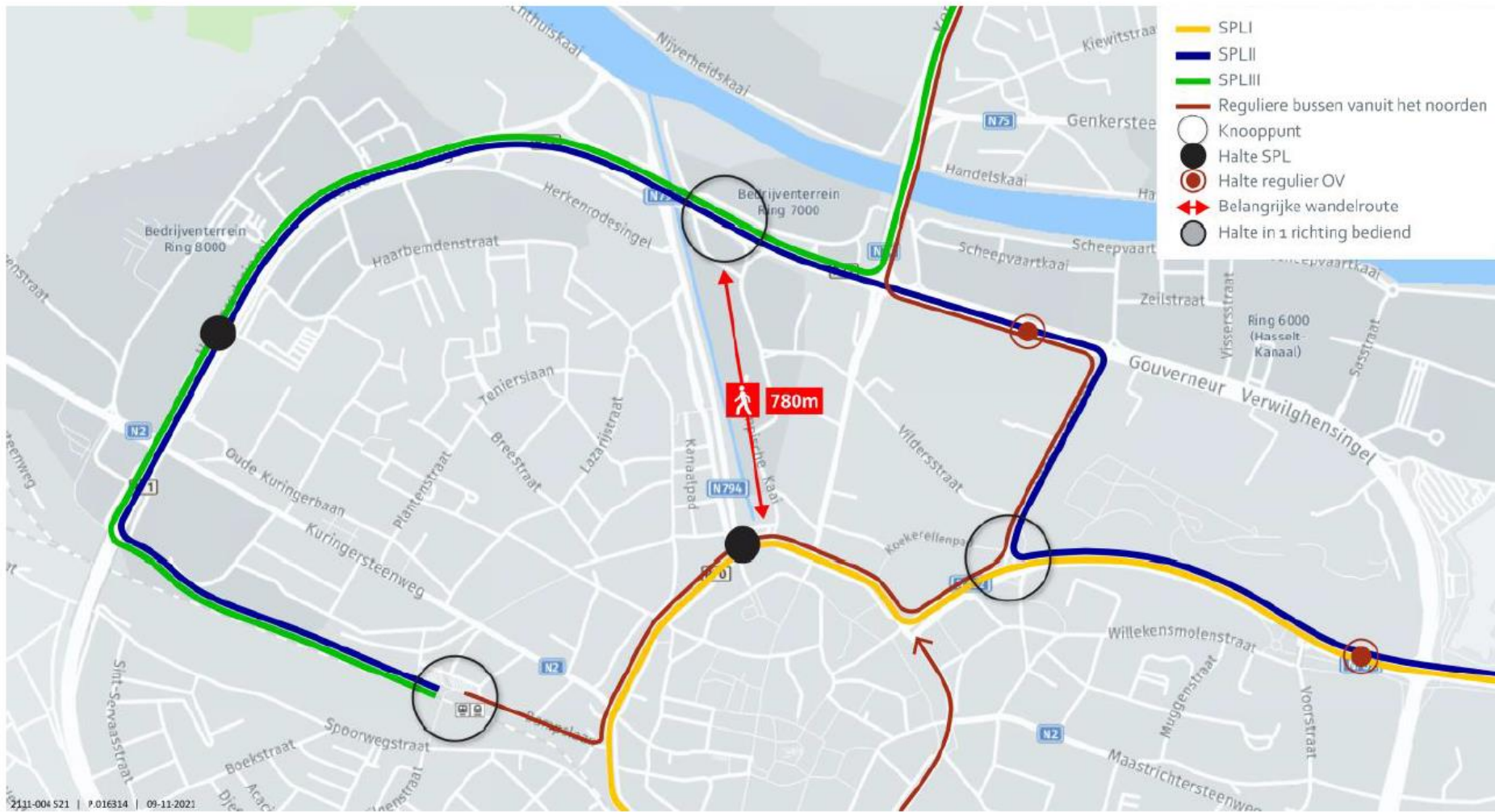
Designed situation Elfde Liniestraat



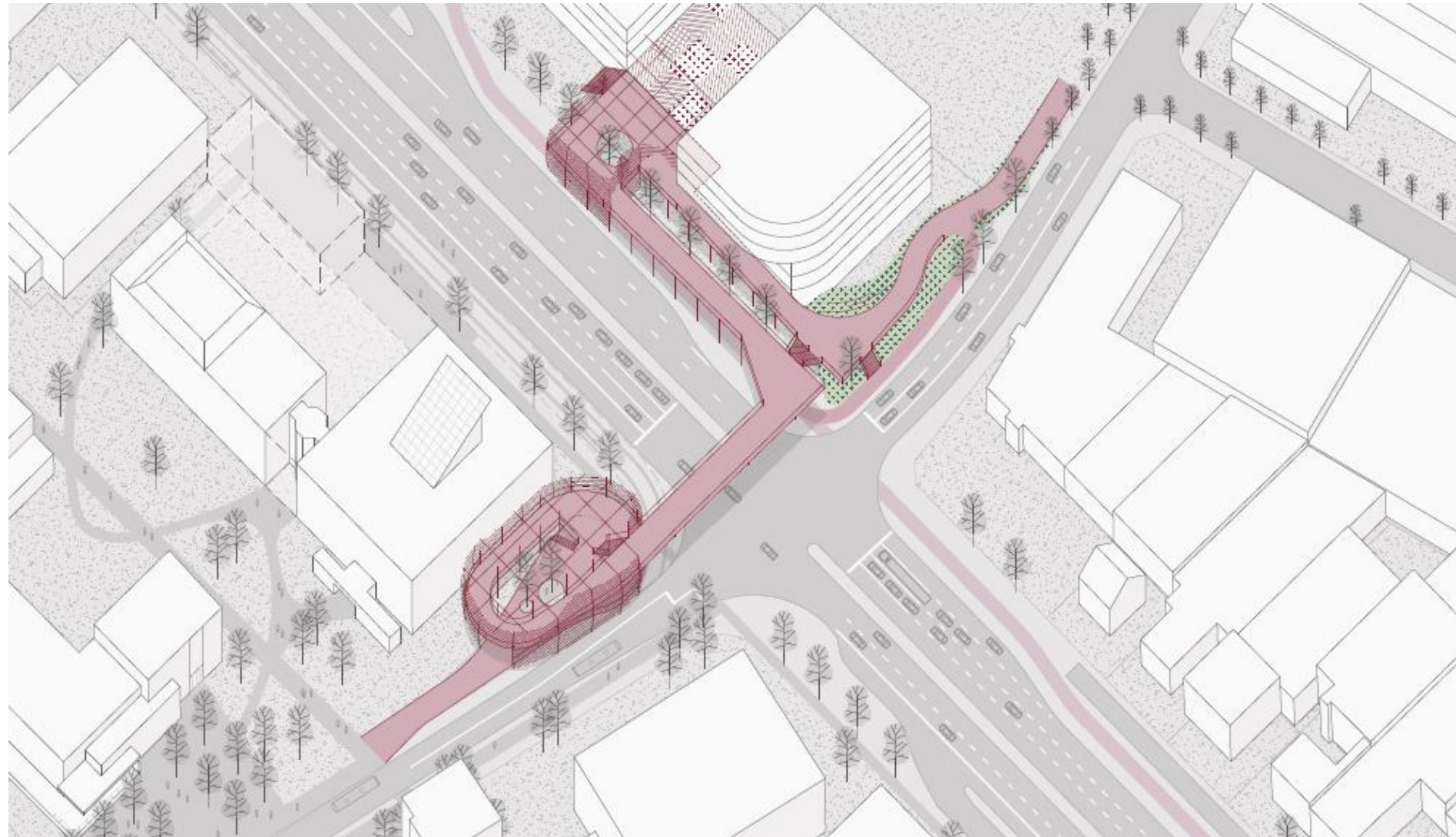
Stop Elfde Liniestraat x K. Boudewijnlaan



Spartacus Line 1, 2, 3: current status



R71 x Elfde Liniestraat

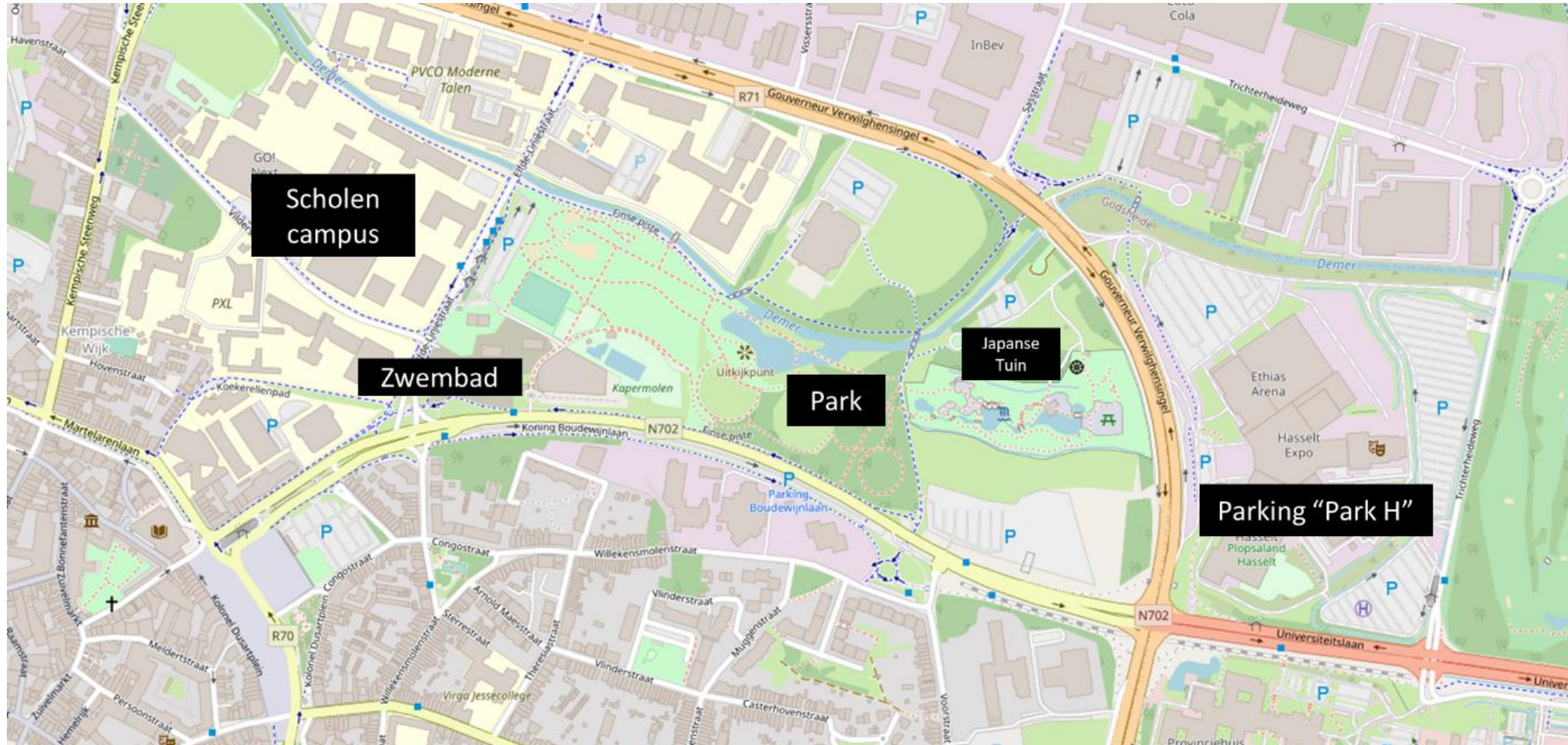




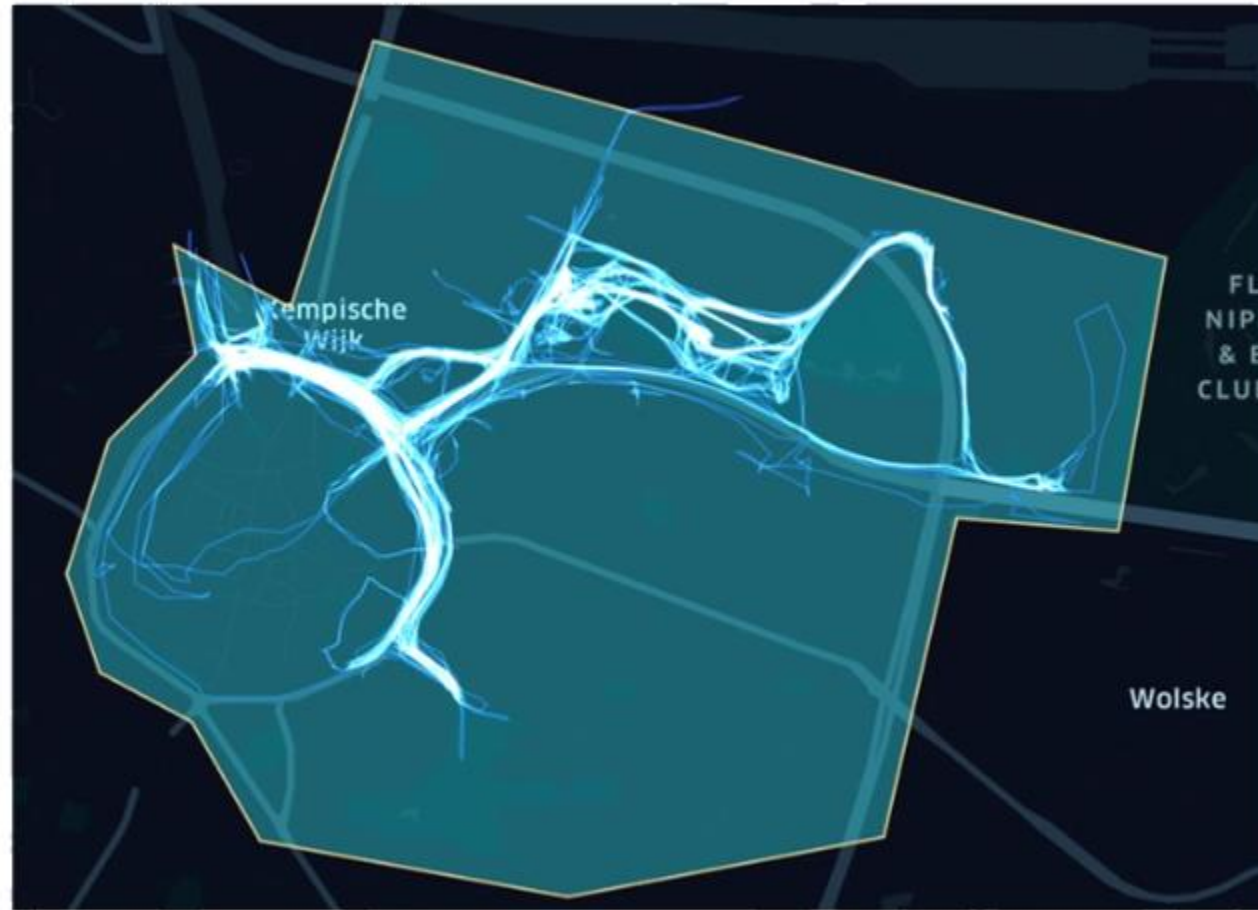
HASSELT
HEEFT
HET.

Last mile solutions

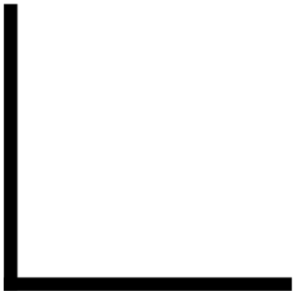
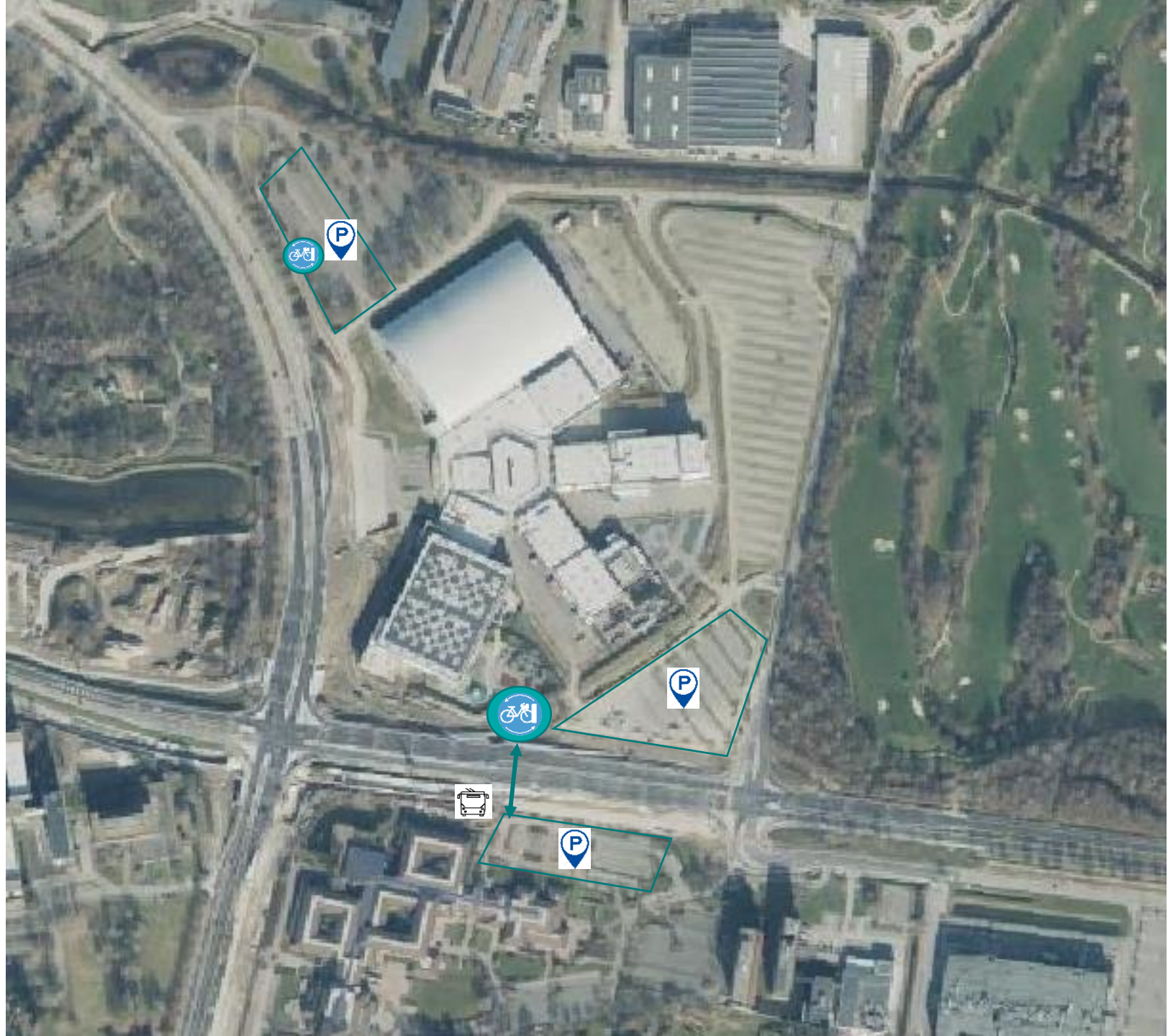
Park H



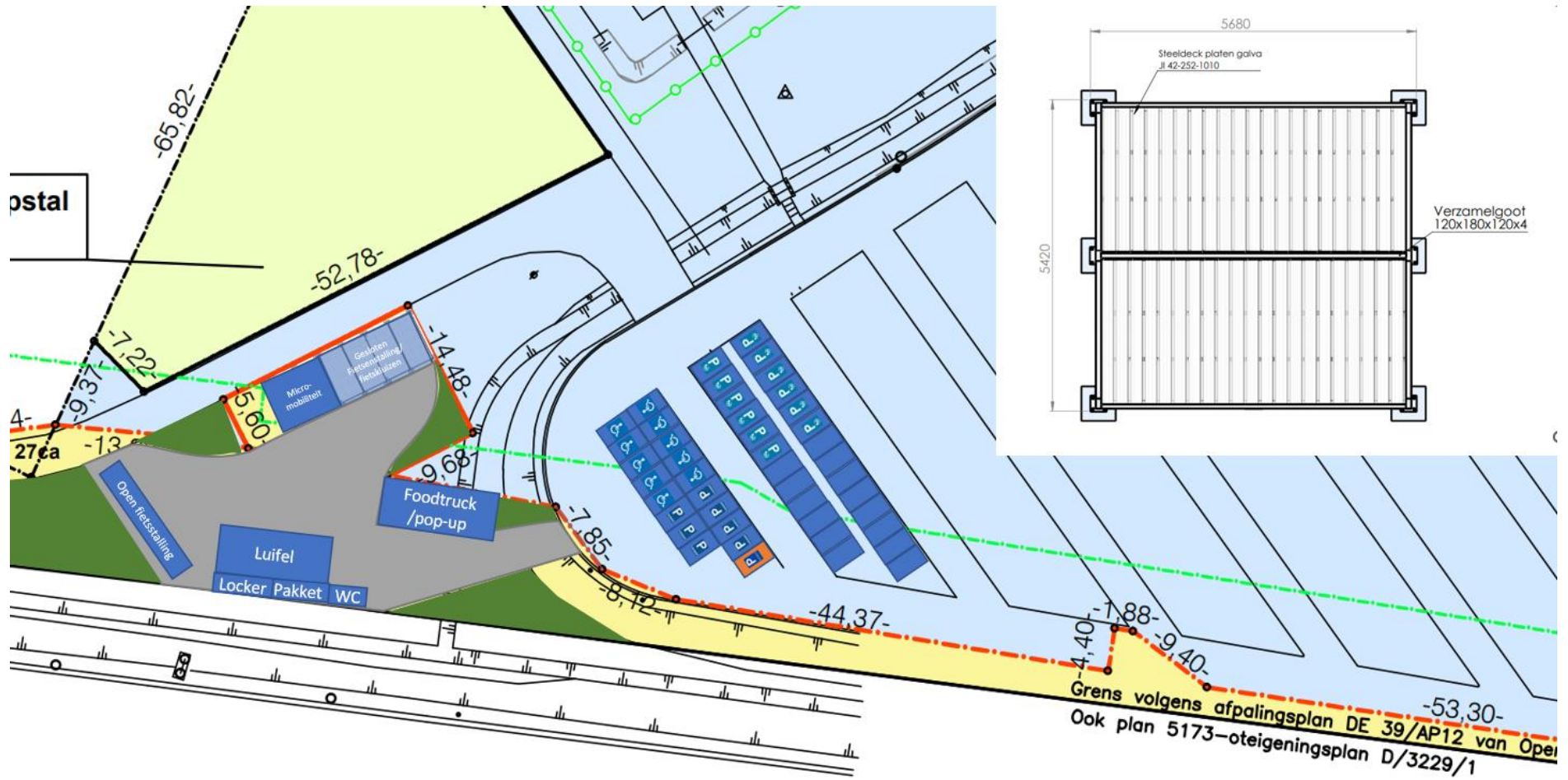
Mobicon pilot

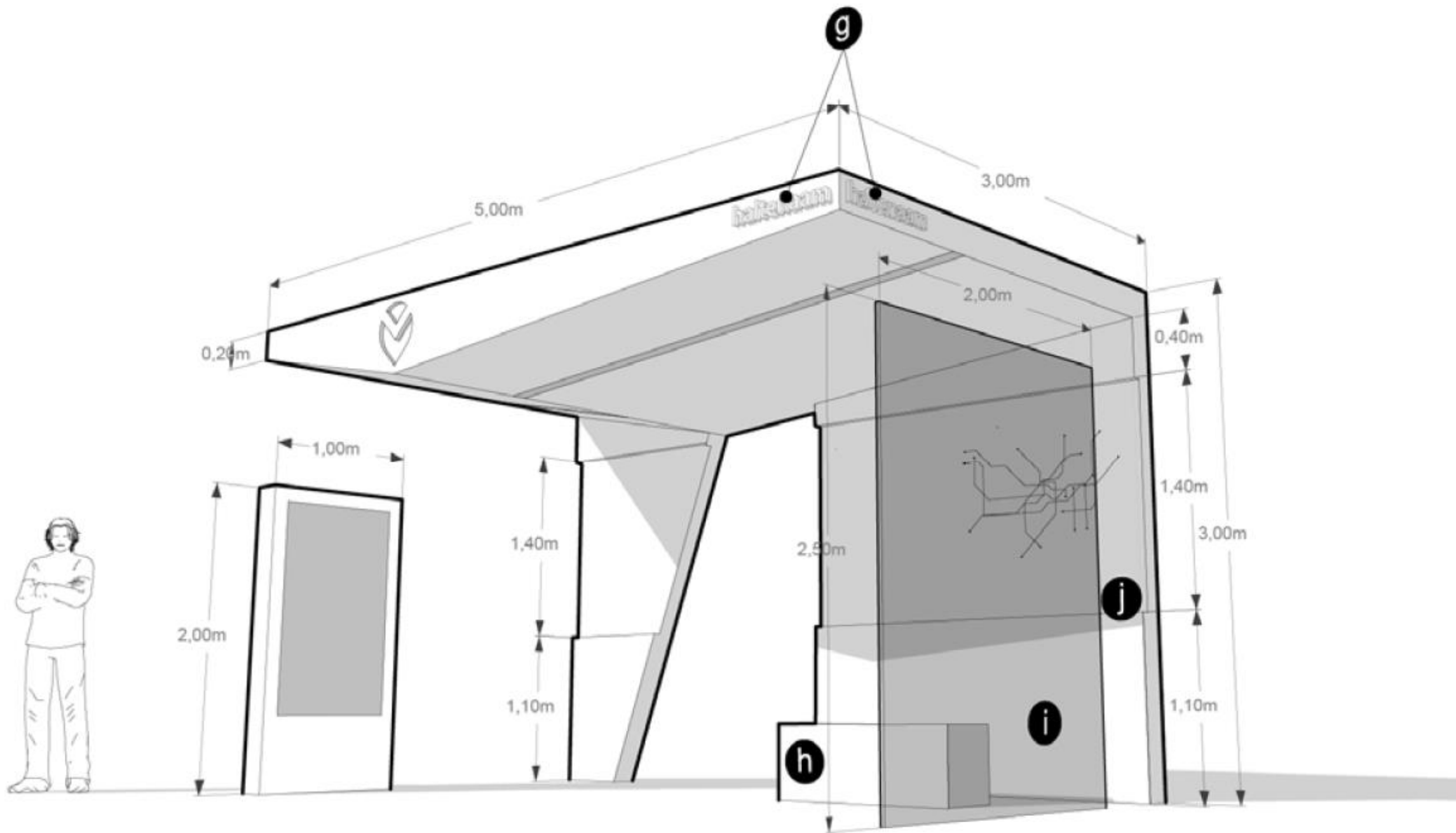


Park H



Concept





03_SCHETSONTWERP LUIFEL
AFWERKING:ARCHITECTONISCH BETON



03_SCHETSONTWERP LUIFEL
AFWERKING:DUURZAAM HARDHOUT



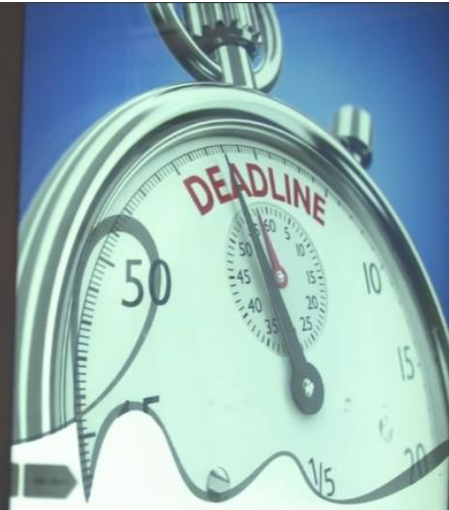


Link with the local merchant.... And the rest of the world



Digitale schermen Nuhma - s-Lim 2

from Nuhma



Stadsdiensten werken
OP AFSpraak

Eerzjids algemene informatie met openingsuren van
stadhuis, containerpark, noem maar op.

00:38

vimeo





HASSELT
HEEFT
HET.

City centre access and circulation plan



HASSELT
HEEFT
HET.

AUTO
HASSELT?



HASSELT
HEEFT
HET.

Carfree Accessible Inner City

H.

**HASSELT
HEEFT
HET.**



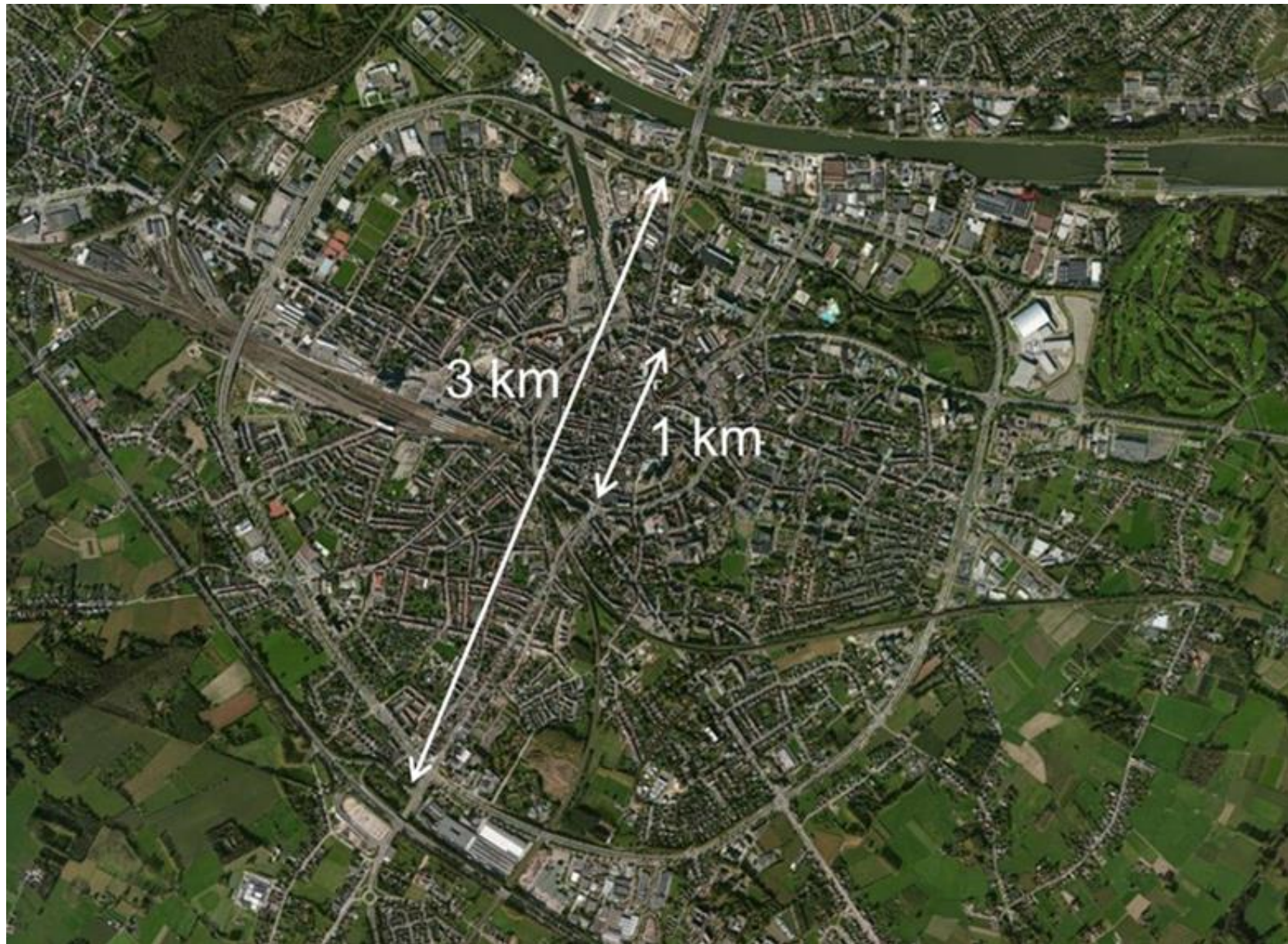
Accessible inner city

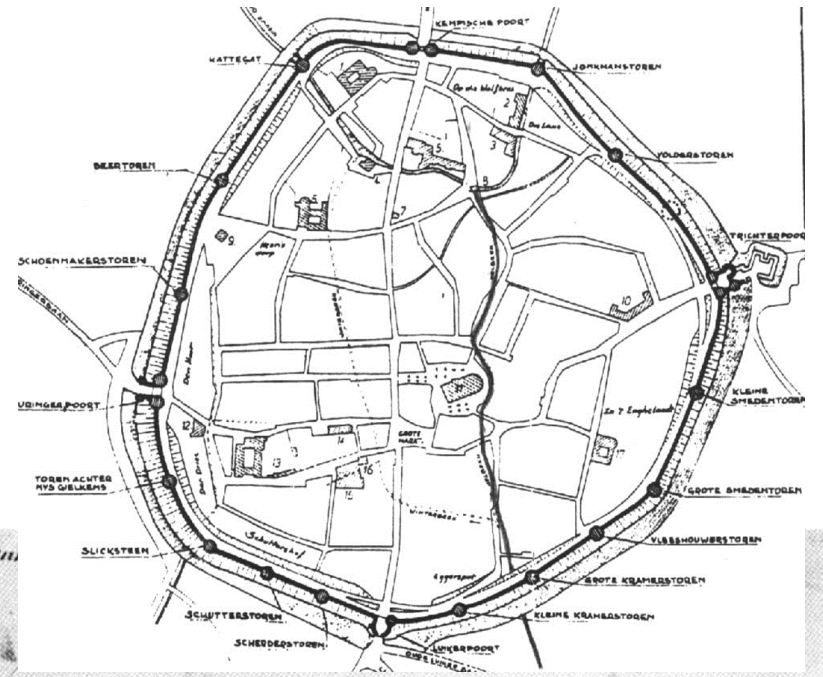
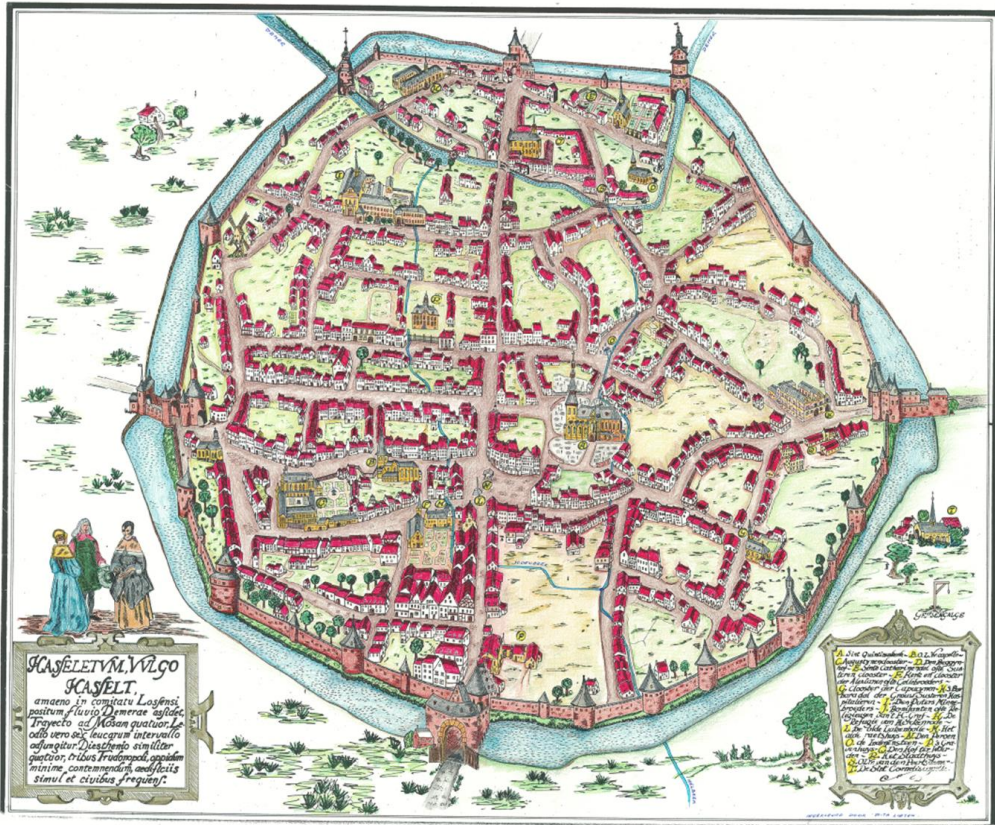
A plan for an attractive and accessible city centre



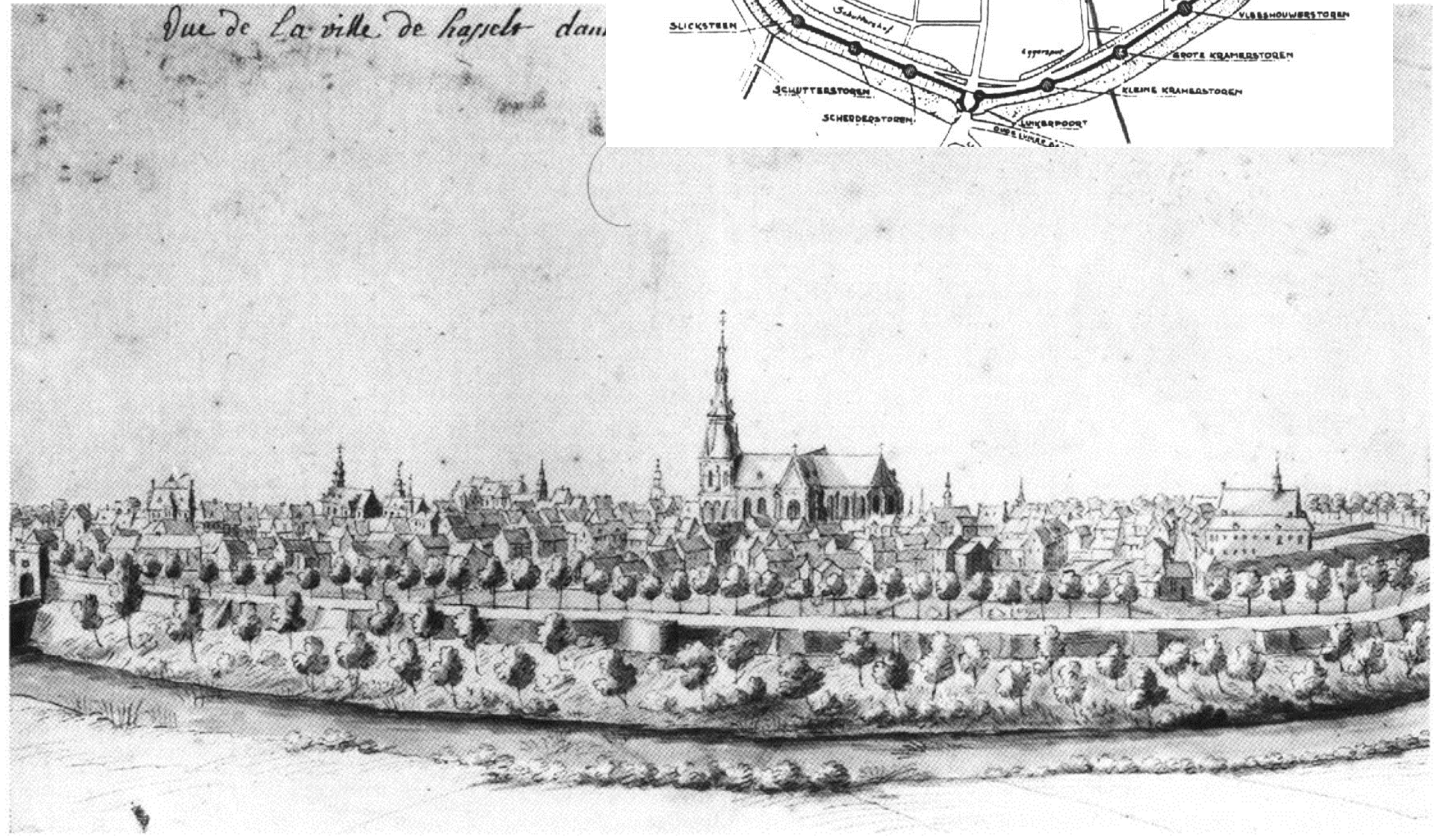


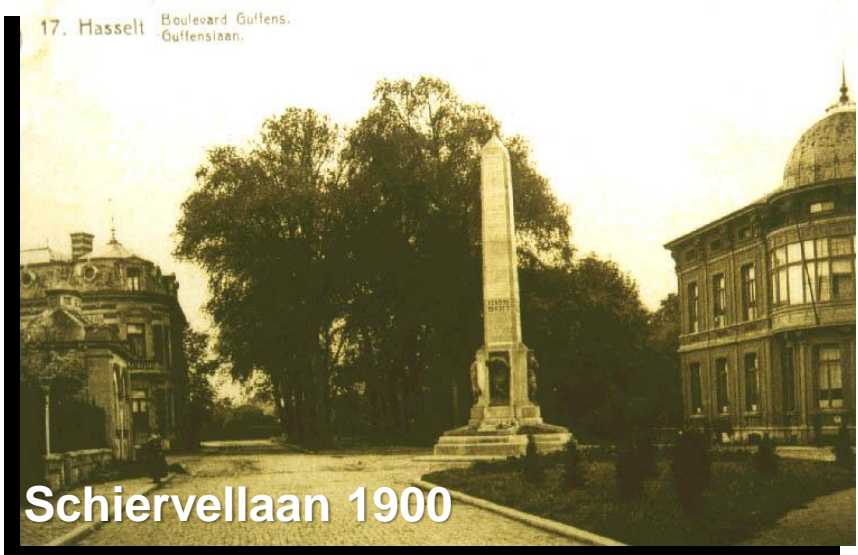
- 1. PROCES**
- 2. PRINCIPLES**
- 3. TRAFFIC REGULATIONS**
- 4. PARKING**
- 5. ACCESSIBILITY RULES**





Vue de La ville de Haslelt dans

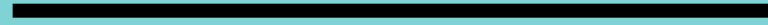








1.



Proces

Wat voorafging

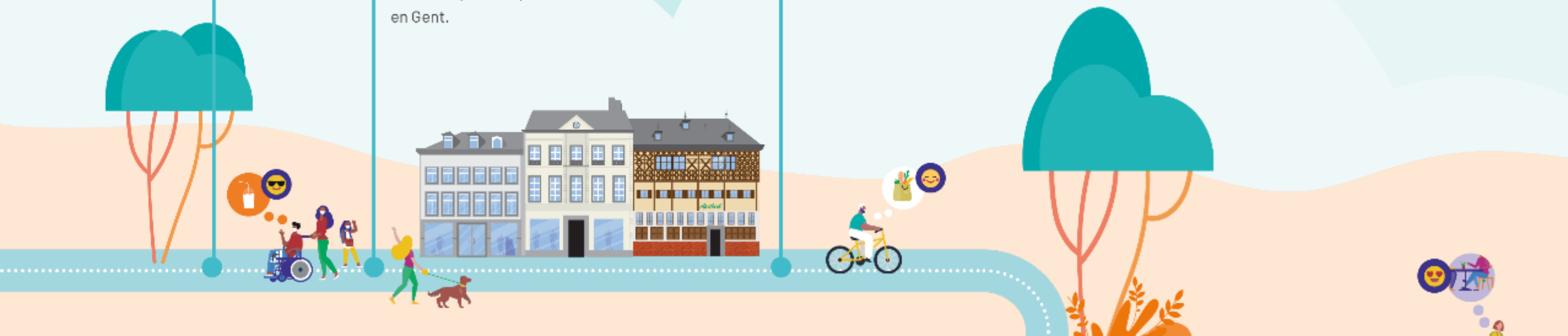
Alle **meldingen en vragen** over mobiliteit houden we al jaren netjes bij. Zo weten we goed wat er leeft in de binnenstad.

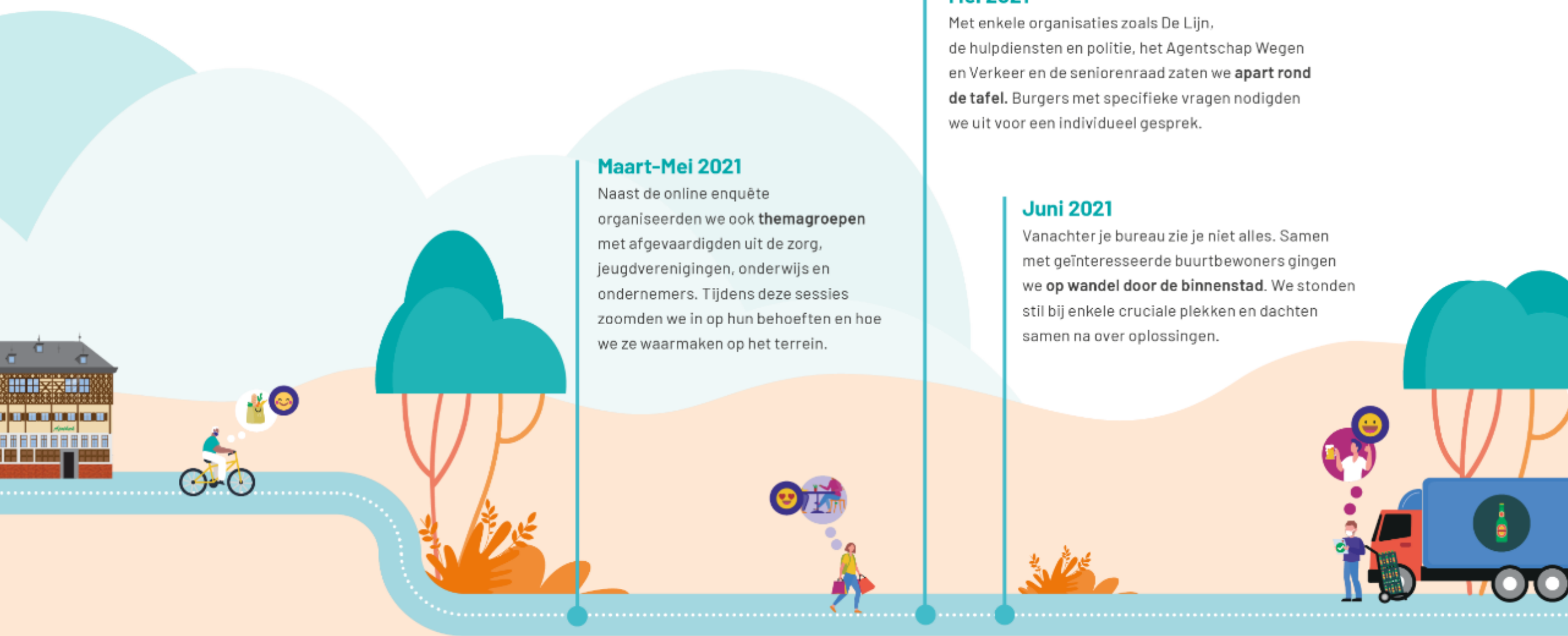
Zomer 2020

Tijdens de zomer van 2020 lanceerden we enkele **proefopstellingen**: sommige straten in de binnenstad werden autoluw gemaakt. De reacties van bewoners waren meteen positief. Tijdens de voorbereiding van dit plan gingen we ook **'gluren bij de burens'** en deden inspiratie op in steden zoals Maastricht en Gent.

April 2021

Door het coronavirus liep het traject enkele maanden vertraging op. In april 2021 verspreidden we een **online enquête**, waar meer dan **1.500 Hasselaren** aan deelnamen.





Maart-Mei 2021

Naast de online enquête organiseerden we ook **themagroepen** met afgevaardigden uit de zorg, jeugdverenigingen, onderwijs en ondernemers. Tijdens deze sessies zoomden we in op hun behoeften en hoe we ze waarmaken op het terrein.

Mei 2021

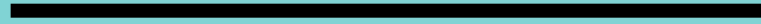
Met enkele organisaties zoals De Lijn, de hulpdiensten en politie, het Agentschap Wegen en Verkeer en de seniorenraad zaten we **apart rond de tafel**. Burgers met specifieke vragen nodigden we uit voor een individueel gesprek.

Juni 2021

Vanachter je bureau zie je niet alles. Samen met geïnteresseerde buurtbewoners gingen we **op wandel door de binnenstad**. We stonden stil bij enkele cruciale plekken en dachten samen na over oplossingen.

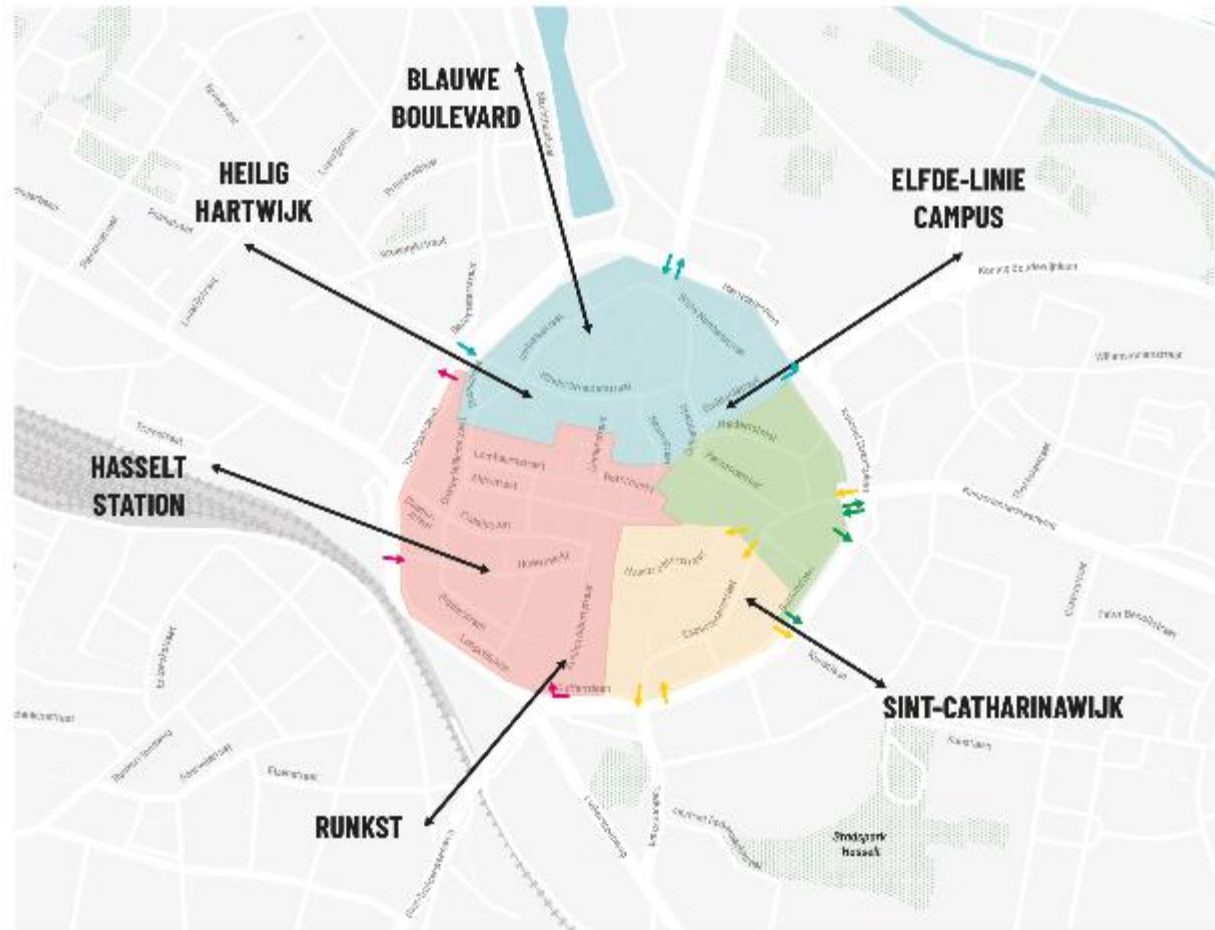


2.



Principles

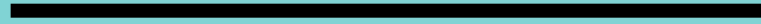
Principles



- Accessible city for everyone
- More connection with the other urban districts
- Where you go in, you have to go out
- Quality, comfort and space for 'experiencing the city'



3.

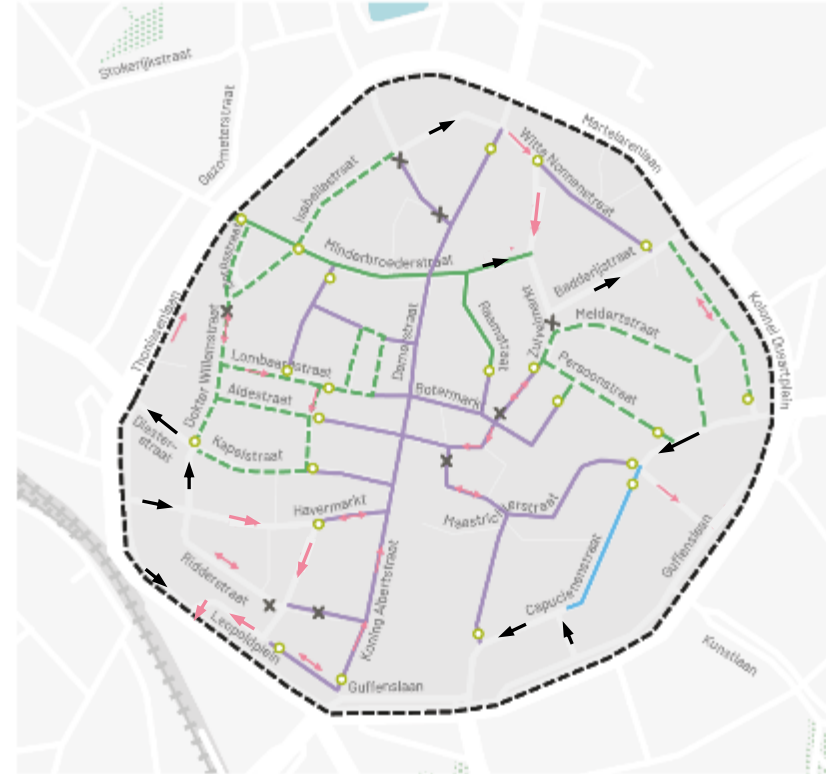


Traffic rules

As it was



Where we go to



LEGENDE

— Voetgangersgebied

--- Woonerf

— Schoolstraat

→ Gewijzigde routing

○ Automatisch verzinkbare palen

— Autoluwe zone

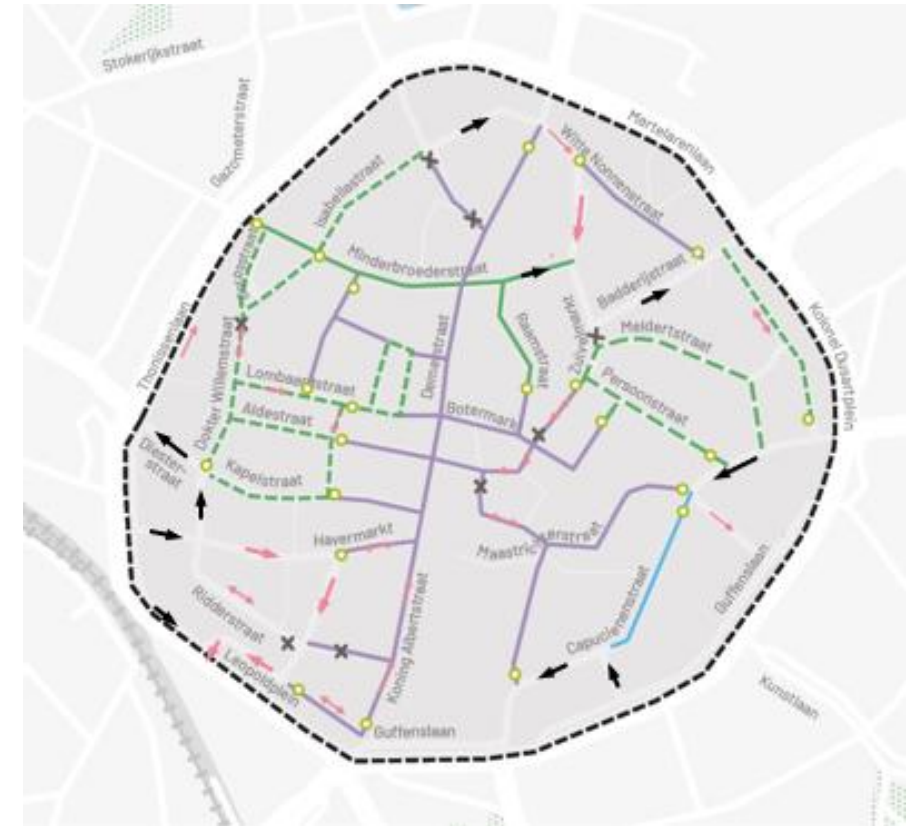
--- Nieuwe autoluwe zone

× Vaste afsluiting

→ Bestaande routing

1. Residential traffic zone

Type	Wat betekent het?	Wat mag er?
Woonerf 	Vrije toegang voor gemotoriseerd verkeer, maar aan lage snelheid	<ul style="list-style-type: none"> Voetgangers mogen de volledige weg gebruiken en spelen is toegelaten. Fietsers zijn altijd toegelaten, maar maximaal tegen 20km/u. Gemotoriseerd verkeer is toegelaten, maar maximaal tegen 20 km/u. Parkeren mag alleen op afgebakende parkeerplaatsen.



2. Pedestrian zone

Type	Wat betekent het?	Wat mag er?
Voetgangersgebied 	Beperkte toegang voor gemotoriseerd verkeer: enkel tussen bepaalde tijdstippen of met toelating	 Voetgangers mogen de volledige weg gebruiken.  Fietsen mag alleen als het niet te druk is.  De zone is afgebakend met verzinkbare palen. Gemotoriseerd verkeer heeft geen toegang, tenzij tijdens de vrije uren (van 7u00 tot 11u00 's morgens) of met toelating. Auto's rijden altijd stapvoets.  In deze zone zijn geen parkeerplaatsen .



3. Low traffic zone

Type	Wat betekent het?	Wat mag er?
Autoluwe zone 	<p>Beperkte toegang voor gemotoriseerd verkeer: enkel tussen bepaalde tijdstippen en met een toelating</p> <p>Meer parkeerplaatsen dan in voetgangersgebied</p>	<ul style="list-style-type: none"> Voetgangers mogen de volledige weg gebruiken. Fietsers zijn altijd toegelaten. De zone is afgebakend met verzinkbare palen. Gemotoriseerd verkeer heeft geen toegang, tenzij tijdens de vrije uren (van 7u00 tot 11u00 en van 18u00 tot 20u00) of met een toelating. Parkeren mag alleen op afgebakende parkeerplaatsen. Deze zijn bedoeld voor kortparkeren (max. 30 minuten) of specifieke doelgroepen (bewoners, zorgverleners ...)



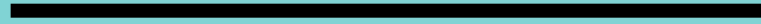
4. Schoolstreet

Type	Wat betekent het?	Wat mag er?
Schoolstraat 	Vrije toegang voor gemotoriseerd verkeer, behalve aan het begin en eind van elke schooldag	<ul style="list-style-type: none"> Voetgangers mogen de volledig weg gebruiken. Fietsers zijn altijd toegelaten. Gemotoriseerd verkeer heeft altijd toegang, behalve aan het begin en eind van elke schooldag. Dan staat er een tijdelijke afsluiting aan elke toegang. Vergunninghouders mogen altijd stapvoets de straat in- en uitrijden. Parkeren mag alleen op afgebakende parkeerplaatsen.





4.

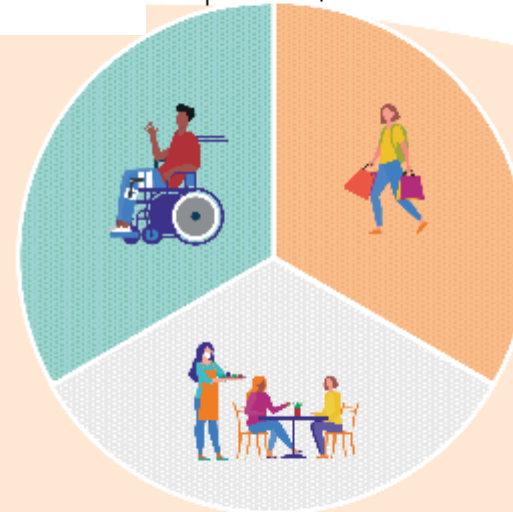


Parking

Parking

Specific groups:
inhabitants, disabled,
healthcare, car sharing,
electric cars, ...

Economic sector: short
parking, delivery, ...

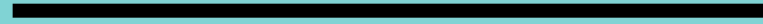


Something else: parking
place, terrace, tree, toy
parklet, bicycle parking, ...





5.



Accessibility rules



How do you get access?

- Badge (€)
- Code
- ANPR-camera





HASSELT
HEEFT
HET.

Access regulations for freight vehicles

Background info

- Growing trend towards an **accessible** city centre
- Increasing **logistic movements**
- Daily restocking of supplies (small amounts)
- E-commerce
- City's **livability** is under pressure
- As local government **no visibility on data**
- Opportunity for **data-driven innovation**



Mobility goals

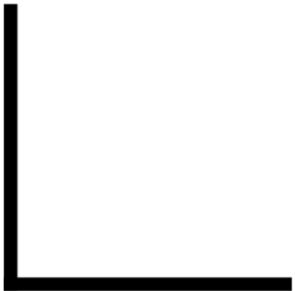
- Reduce emissions
- Increase traffic safety
- Reduce nuisance
- Stimulate smart solutions
- Sustainable entrepreneurship



Policy measures today

Plan for an accessible city centre --> what about city distribution?

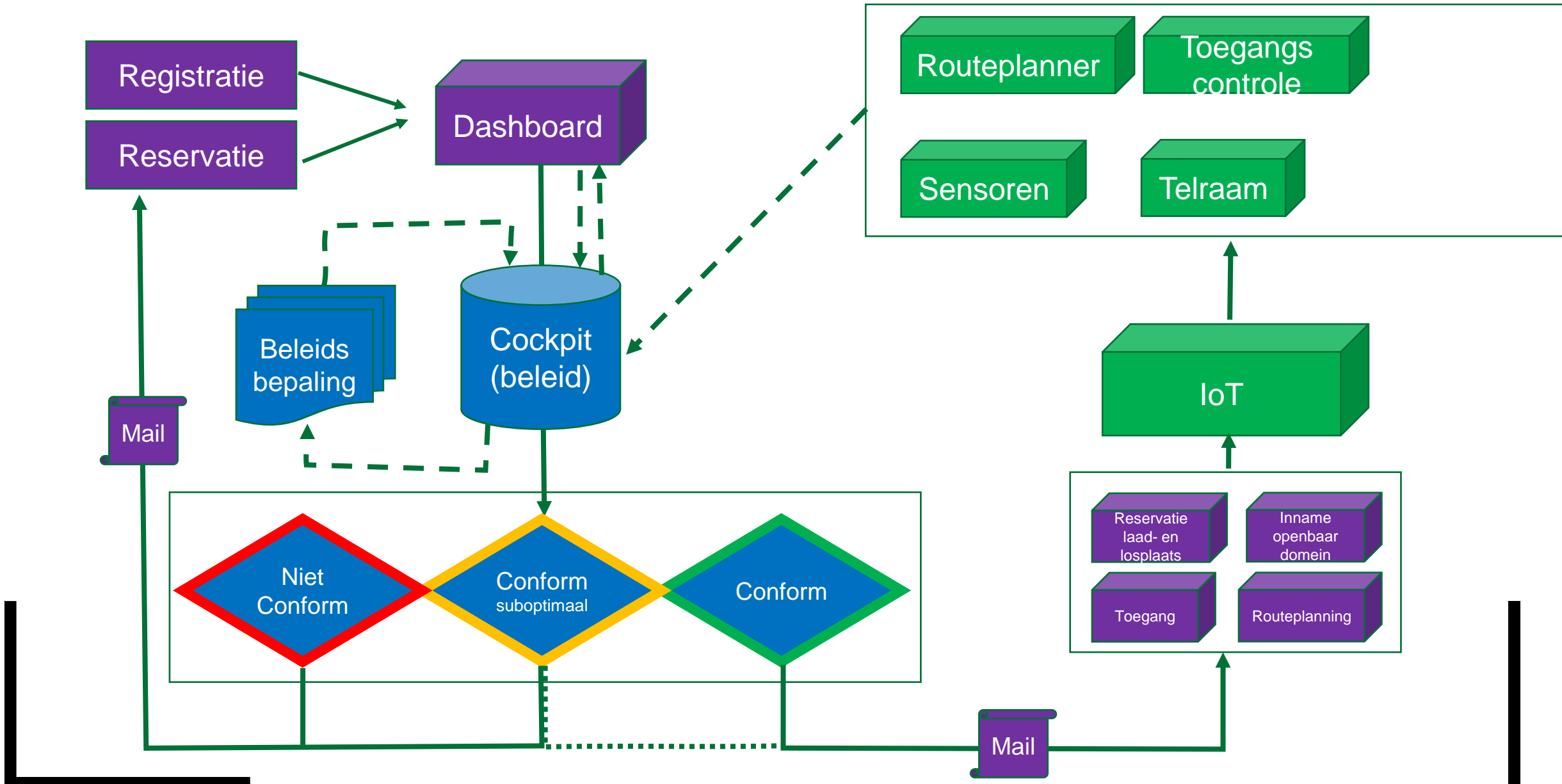
- Zone within the Green Boulevard = residential
speed is limited to 20 km/h
- 1/3rd of all parking spaces are reserved for loading and unloading
- Adjusted times for loading and unloading in pedestrian and car-free zones
access between 7 a.m. and 11 a.m.



Project

WHAT?

- A **smart organisation of deliveries** in a **city centre**
- By developing and testing a logistics traffic management tool
- In which deliveries are **registered**
- And **(semi-)automatically evaluated and controlled** by reviewing against the **city's flanking policies**
- With the support of **IoT-applications**
- With **the aim of**
 - **Collecting data on city logistics**
 - Using this data to **optimize current policy measures**
 - Using this data to **optimize logistic movements** from planning to execution
- And as a *result* achieve **sustainable, safe, efficient and transparent city distribution.**



Approach

- Research phase

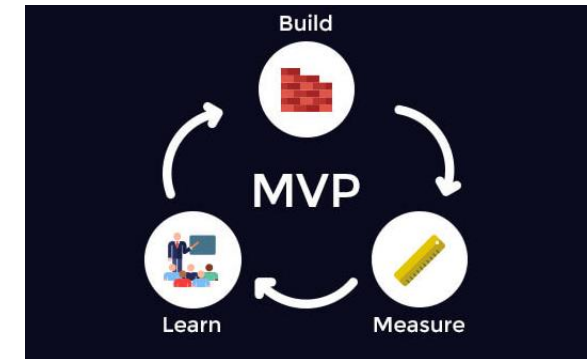
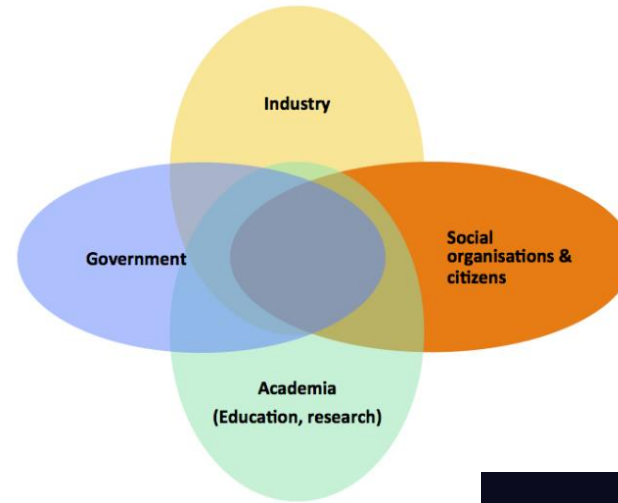
Quadruple Helix

- Development phase

MVP for a logistics traffic management tool

- Test phase

Pilot



**PILOT
TESTING**

Results

KPI's are set on several levels:

- Technical
- Functional
- Economical
- Ecological



Last mile solutions



- **Distribution Centre** in Hasselt South - CityDepot
- **Connects** retailers, suppliers, carriers, cities, public organizations and consumers
- Aggregating various flows of goods and ensure **one delivery** to the end customer
- By **combining deliveries and returns**; drive full into the city and full back out
- Contributes to the city's goals of **sustainable mobility, traffic safety and livability**
- **Sustainable city distribution** contributes to a **pleasant city experience and environment**



Any Questions ?





**HASSELT
HEEFT
HET.**

**STAD HASSELT
LIMBURGPLEIN 1, 3500 HASSELT
T 011 23 90 00
HASSELT.BE**

