

COLOFON

OPDRACHT

Opdrachtgever	Gemeentebestuur Heusden-Zolder Heldenplein 1 3550 Heusden-Zolder Tel. 011/80.80.80
Opdrachtnemer	Buro LST P.P. Rubensstraat 10 bus 2 3680 Maaseik Tel. 089/560.560
Projectleider opdrachtgever	Dhr. P. Byloos
Projectnummer	HZO043

PROJECTMEDEWERKERS

Moens André	Projectleider
Sleven Jeroen	Projectmedewerker
Stals Peter	Autocad-operator
Gorissen Marijke	Administratief medewerkster
Breuls Dana	Projectmedewerkster

PROJECTVERLOOP

Fase	Datum	Opmerkingen
Oriëntatienota	2010-2011	Oriëntatienota
	29-06-2011	Goedkeuring oriëntatienota door PAC
Synthesenota	2011-2014	Synthesenota
	16-12-2014	Goedkeuring synthesenota door RMC
Beleidsnota	22-01-2015	Werkoverleg 1
	05-02-2015	Werkoverleg 2
	26-02-2015	GBC

INHOUD

3.0	INLEIDING	5
3.0.1	AANLEIDING	5
3.0.2	PLAATS VAN DE BELEIDSNOTA IN HET MOBILITEITSPLAN.	6
	INFORMATIEF DEEL	7
3.1	KNELPUNTEN, KANSEN EN STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN	8
3.1.1	LOKALE MOBILITEITSTOESTAND - PROBLEEMSTELLING	8
3.1.2	TOEKOMSTIGE MOBILITEITSBEHOEFTE	15
3.1.2.1	DOELSTELLINGEN	15
3.1.2.2	BESLUITEN UIT ONDERZOEKEN	21
3.2	DUURZAME MOBILITEITSSCENARIO'S	29
3.2.1	NULSCENARIO	30
3.2.1.1	WERKDOMEIN A: RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN	30
3.2.1.2	WERKDOMEIN B: NETWERKEN PER MODUS	30
3.2.1.3	WERKDOMEIN C: ONDERSTEUNENDE MAATREGELEN	33
3.2.2	SCENARIO 1: RONDON LEEFBAAR	34
3.2.2.1	WERKDOMEIN A: RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN	34
3.2.2.2	WERKDOMEIN B: NETWERKEN PER MODALITEIT	35
3.2.2.3	WERKDOMEIN C: FLANKERENDE MAATREGELEN	37
3.2.3	VARIANT 1: NOORDELIJKE ONTSLUITING	38
3.2.3.1	WERKDOMEIN A: RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN	38
3.2.3.2	WERKDOMEIN B: NETWERKEN PER MODALITEIT	38
3.2.3.3	WERKDOMEIN C: FLANKERENDE MAATREGELEN	39
3.2.4	VARIANT 2: ONTSLUITING MUITENBERG	39
3.2.4.1	WERKDOMEIN A: RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN	40
3.2.4.2	WERKDOMEIN B: NETWERKEN PER MODALITEIT	40
3.2.4.3	WERKDOMEIN C: FLANKERENDE MAATREGELEN	40
3.2.5	VARIANT 3: ZUIDELIJKE ONTSLUITING	41
3.2.5.1	WERKDOMEIN A: RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN	41
3.2.5.2	WERKDOMEIN B: NETWERKEN PER MODALITEIT	41
3.2.5.3	WERKDOMEIN C: FLANKERENDE MAATREGELEN	42
3.2.6	SCENARIO 2: LEEFBAAR VAN H TOT Z	43
3.2.6.1	WERKDOMEIN A: RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN	43
3.2.6.2	WERKDOMEIN B: NETWERKEN PER MODALITEIT	44
3.2.6.3	WERKDOMEIN C: FLANKERENDE MAATREGELEN	48
3.2.7	KEUZE SCENARIO	50
3.3	RELATIE MET DE BELEIDSPANNEN VAN DE HOGERE OVERHEDEN	52
3.3.1	RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN	52
3.3.2	RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN PROVINCIE LIMBURG	54

RICHTINGGEVEND DEEL	56
3.4 OPERATIONELE DOELSTELLINGEN HEUSDEN-ZOLDER	57
3.5 BELEIDSSCENARIO	59
3.5.1 INLEIDING	59
3.5.2 UITWERKING VAN HET DUURZAAM SCENARIO IN WERKDOMEINEN A-B-C	59
3.5.2.1 WERKDOMEIN A: RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN	59
3.5.2.2 WERKDOMEIN B: DE GEWENSTE VERKEERSSTRUCTUUR / NETWERKEN PER MODUS	64
3.5.2.3 WERKDOMEIN C: ONDERSTEUNENDE EN FLANKERENDE MAATREGELEN	75
3.6 ACTIEPLAN VOLGENS WERKDOMEINEN A-B-C	80
3.7 VOORSTEL WIJZIGING BELEIDSPANNEN	103
BIJLAGEN	104
3.8 TOETSING VAN HET BELEIDSPAN	105
3.9 VOORSTEL VOOR ORGANISATIE EN EVALUATIE	106
3.9.1 ORGANISATIE	106
3.9.2 EVALUATIE	106
3.10 PARTICIPATIE	107
3.10.1 VERSLAGEN GOEDKEURING PARTICIPATIETRAJECT SCHEPENCOLLEGE	108
3.10.2 VERSLAGEN GOEDKEURING PARTICIPATIETRAJECT GEMEENTERAAD	109
3.10.3 VERSLAGEN INFOVERGADERING BELANGENACTOREN ORIËNTATIENOTA	110
3.10.4 VERSLAGEN INFOVERGADERING BELANGENACTOREN SYNTHESNOTA	111
3.10.5 VERSLAGEN INFOVERGADERING BELANGENACTOREN BELEIDSNOTA	112
3.11 BIJLAGEN	113
3.11.1 SAMENSTELLING GBC	113
3.11.2 PROCESVERLOOP	115
3.11.3 VERSLAGEN	118
3.11.3.1 ORIËNTATIEFASE	118
3.11.3.2 SYNTHESNOTA	118
3.11.3.3 BELEIDSPAN	118
3.12 KAARTENBUNDEL	130

Lijst van figuren

FIGUUR 1: ONTSLUITINGSSCENARIO 1	23
FIGUUR 2: ONTSLUITINGSSCENARIO 4	24
FIGUUR 3: SCENARIO 'RONDOND LEEFBAAR HEUSDEN'	34
FIGUUR 4: VARIANT 1 NOORDELIJKE ONTSLUITING	38
FIGUUR 5: VARIANT 2 ONTSLUITING MUITENBERG	39
FIGUUR 6: VARIANT 3 ZUIDELIJKE ONTSLUITING	41
FIGUUR 7: VERVOERSNETWERK SPARTACUSPLAN	69
FIGUUR 8: PROVINCIALE OPENBAARVERVOERSSTRUCTUUR LIMBURG	69

Lijst van tabellen

TABEL 1: KNELPUNTEN, KANSEN MET DOELSTELLINGEN M.B.T. BESTAANDE RUIMTELIJKE STRUCTUUR	8
TABEL 2: KNELPUNTEN, KANSEN MET DOELSTELLINGEN M.B.T. GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR	9
TABEL 3: KNELPUNTEN, KANSEN EN DOELSTELLING M.B.T. DE BESTAANDE VERKEERSSTRUCTUUR	10
TABEL 4: KNELPUNTEN, KANSEN EN DOELSTELLING M.B.T. DE GEWENSTE VERKEERSSTRUCTUUR	12
TABEL 5: KNELPUNTEN, KANSEN EN DOELSTELLING M.B.T. DE FLANKERENDE MAATREGELEN	14

Lijst van kaarten

ZIE KAART 1: PROBLEEMSTELLING RUIMTELIJKE STRUCTUUR	131
ZIE KAART 2: PROBLEEMSTELLING VERKEERSSTRUCTUUR	132
ZIE KAART 3: KNELPUNTEN FIETSRUTES	133
ZIE KAART 4: DUURZAAM SCENARIO GEMOTORISEERD VERKEER	134
ZIE KAART 5: DUURZAAM SCENARIO TRAGE WEGEN	135
ZIE KAART 6: DUURZAAM SCENARIO FUNCTIONEEL FIETSRUTENETWERK	136
ZIE KAART 7: DUURZAAM SCENARIO RECREATIEF FIETSRUTENETWERK	137
ZIE KAART 8: DUURZAAM SCENARIO FIETSPADEN	138
ZIE KAART 9: DUURZAAM SCENARIO SCHOOLROUTES	139
ZIE KAART 10: DUURZAAM SCENARIO OPENBAAR VERVOER	140
ZIE KAART 11: DUURZAAM SCENARIO AFDEKKINGSGRAAD OPENBAAR VERVOER	141
ZIE KAART 12: DUURZAAM SCENARIO VRACHTVERKEER	142
ZIE KAART 13: DUURZAAM SCENARIO TONNAGEBEPERKING VRACHTVERKEER	143
ZIE KAART 14: DUURZAAM SCENARIO SNELHEIDSREGIMES	144
ZIE KAART 15: DUURZAAM SCENARIO BETALEND PARKEREN HEUSDEN CITÉ	145
ZIE KAART 16: DUURZAAM SCENARIO BLAUWE ZONE HEUSDEN	146
ZIE KAART 17: DUURZAAM SCENARIO BLAUWE ZONE ZOLDER	147
ZIE KAART 18: DUURZAAM SCENARIO ZOEKZONES LANGPARKEREN ZOLDER CENTRUM	148

3.0 INLEIDING

3.0.1 Aanleiding

Medio 2009 is door het gemeentebestuur van Heusden-Zolder aan Buro Landschapsplanning, Stedebouw en Techniek (LST) de opdracht gegeven een mobiliteitsplan op te maken voor het gehele grondgebied van de gemeente Heusden-Zolder.

- Heusden-Zolder heeft reeds eind jaren '90 een mobiliteitsplan opgemaakt, waarbij het beleidsplan dd. 07-12-1999 werd conform verklaard. In de jaren daarop volgend is dit plan als instrument gebruikt bij de uitwerking van het gemeentelijke verkeersbeleid.
- Doordat het provinciaal ruimtelijk structuurplan in 2003 is goedgekeurd en het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan pas dateert van 9 maart 2006, het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk in 2001 werd opgemaakt en de uitwerking van de basismobiliteit ook pas in 2001 werd ingevoerd, zijn er belangrijke hogere planvormen welke bij de opmaak van het mobiliteitsplan in 1997 niet aanwezig waren. Bijgevolg is ook het huidige mobiliteitsplan hieraan niet gerelateerd en afgestemd. Tevens zijn ook een aantal RUP's opgemaakt of in opmaak welke ook op gebied van verkeer en mobiliteit een belangrijke impact hebben of kunnen krijgen. In de sneltoets is tevens gesteld dat de actualiteitswaarde van het beleidsplan op gebied van openbaar vervoer, categorisering van wegen, parkeerbeleid e.d. is achterhaald en herzien dient te worden.
- Dd. 13 december 2007 is door de GBC van Heusden-Zolder een sneltoets uitgevoerd m.b.t. de status van het vigerende mobiliteitsplan. De GBC stelt hierbij dat zij nog steeds achter het gekozen beleidsscenario staat, maar gezien dat beleidsscenario niet meer actueel is, toch kiest voor een vernieuwing van het mobiliteitsplan.
- Door de provinciale auditcommissie werd vastgesteld om het mobiliteitsplan te herzien, en dit om diverse redenen:
 - Noodzakelijke afstemming van categorisering van de wegen met het PRSL, mogelijk dient ook de categorisering van de lokale wegen hieraan aangepast te worden.
 - De "kleine aanpassingen" die de gemeente ziet aan haar snelheidsplan dienen ook in afstemming met de wegcategorisering te zijn.
 - Alle actoren blijven achter het beleidsscenario staan. Gezien de "Ouderdom" van het plan (conformverklaring 24/06/97) acht de GBC een volledige vernieuwing evenwel noodzakelijk.
 - Om de noodzakelijke relatie met de structuurplanningsprocessen op verschillende schaalniveaus te bereiken, biedt gedegen onderzoek en diepgaand studiewerk (in 3 trappen) in het mobiliteitsplan een kwalitatieve meerwaarde t.a.v. het louter verbreden/ verdiepen van enkele/meerdere thema's. De keuze voor het herzien van het mobiliteitsplan werd hierdoor bevestigd.
- Dd. 22 januari 2008 werd de sneltoets gunstig geadviseerd en werd de conformiteit van het bestaande (vigerende) mobiliteitsplan verlengd.

Verloop opmaak nieuw mobiliteitsplan

Opdrachtverstrekking juni 2009

Opmaak oriëntatienota 06/2009 – 06/2011

Opmaak synthesesnota 06/2011 – 11/2014

Goedkeuring oriëntatienota PAC dd. 29-06-2011

Goedkeuring synthesesnota RMC dd. 16-12-2014

3.0.2 Plaats van de beleidsnota in het mobiliteitsplan.

Een mobiliteitsplan opmaken is een proces wat in 3 stappen wordt uitgevoerd, met name:

- De oriëntatiefase, welke resulteert in een oriëntatienota;
- De planopbouwfase, welke resulteert in een synthesesnota;
- De beleidsnota, wat resulteert in een ontwerp van gemeentelijk mobiliteitsplan.

De oriëntatiefase en de synthesesnota zijn ter goedkeuring voorgelegd aan de PAC/RMC en conform verklaard.

Als laatste stap in de opbouw van het mobiliteitsplan wordt het beleidsplan opgemaakt. De beleidsnota bestaat uit twee delen: een informatief gedeelte geeft een samenvatting van de voorgaande “informatieve” fases, namelijk de oriëntatie en planopbouwfase (synthesesnota). Voor een uitgebreidere beschrijving wordt verwezen naar de betreffende nota's. Het richtinggevend gedeelte bespreekt de acties en maatregelen per werkdomein.

De onderdelen die in dit beleidsplan worden behandeld, zijn de volgende:

Informatief deel

- 1 Inleiding
- 2 Knelpunten, kansen en strategische doelstellingen
- 3 Duurzame mobiliteitsscenario's
- 4 Relatie met de beleidsplannen van de hogere overheden.

Richtinggevend deel

- 5 Beleidsscenario
- 6 Actieplan volgens werkdomeinen A-B-C
- 7 Voorstel voor organisatie en evaluatie

Bijlagen

- 8 Voorstel tot wijziging van beleidsplannen of beleidsdocumenten
- 9 Voorstel voor organisatie en evaluatie
- 10 Participatie
- 11 Bijlagen

Het zwaartepunt van deze nota ligt op het verder concretiseren van het weerhouden duurzaam mobiliteitsscenario, een verdere vertaling van dit scenario in een actieprogramma, een voorstel voor organisatie en evaluatie. Tevens dient onderzocht te worden in welke mate beleidsplannen en andere beleidsdocumenten eventueel dienen aangepast te worden.

INFORMATIEF DEEL

3.1 KNELPUNTEN, KANSEN EN STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN

Onderstaand worden de knelpunten, kansen en doelstellingen verwoord waarbij wordt aangesloten op hoofdstuk 2.1 uit de Synthesenota. De locaties zijn aangeduid op de kaarten 1 en 2

3.1.1 Lokale mobiliteitstoestand - probleemstelling

In dit onderdeel wordt probleemstelling in de lokale mobiliteitstoestand verwoord en weergegeven in een knelpunten-kansen-doelstellingentabel. Aan de hand van de probleemstelling uit de oriëntatienota zijn mobiliteitseffecten van geplande/gewenste plannen en projecten aangeduid. Met andere woorden, welke knelpunten en kansen moeten worden verholpen/ontstaan indien de projecten worden gerealiseerd.

Tabel 1: knelpunten, kansen met doelstellingen m.b.t. bestaande ruimtelijke structuur

Thema bestaande ruimtelijke structuur			
Locatie	Knelpunten	Kansen	Doelstellingen
Sint-Franciscuscollege & Sint-Franciskusziekenhuis	<ul style="list-style-type: none"> - Kruispunt van de P. Amideuslaan met de Minderbroerstraat - Technische en financiële haalbaarheid - Haalbaarheid gezamenlijke bushalte in de P. Paquaylaan - Bushalte college buiten campus - Parking: capaciteit relatie met ruimere omgeving 	<ul style="list-style-type: none"> - Grotere verkeersveiligheid - Concentratie van openbaar vervoerstromen - Betere ruimtelijke verweving - Goede afstemming op ruimere omgeving 	<ul style="list-style-type: none"> - Verkeersveiligheid - Verkeersleefbaarheid - Bereikbaarheid
Station Zolder en Heusden	<ul style="list-style-type: none"> - Kwaliteit huidige stationsomgevingen - Bijkomende parkeerplaatsen - Bijkomende bushalte Stationsstraat (station Zolder) 	<ul style="list-style-type: none"> - Kwaliteitsverbetering - Uitbreiden parkeervoorzieningen - Verbeteren basismobiliteit 	<ul style="list-style-type: none"> - Verkeersleefbaarheid - Bereikbaarheid - Toegankelijkheid
Baanwinkels langs de N72	<ul style="list-style-type: none"> - De concentratie van baanwinkels langs de N72 is niet in overeenstemming met de wegcategorisering 	<ul style="list-style-type: none"> - Afstemmen van de concentratie van baanwinkels op de wegcategorisering 	<ul style="list-style-type: none"> - Verkeersleefbaarheid - Toegankelijkheid

Dossche-site	<ul style="list-style-type: none"> - Precieze invulling nog niet gekend - Locatie mogelijke ontsluiting van Kolenhaven op Westlaan via Dossche-site 	<ul style="list-style-type: none"> - Versterking watergebonden activiteiten - Verbetering bereikbaarheid - Verbetering afwikkeling 	<ul style="list-style-type: none"> - Verkeersleefbaarheid - Bereikbaarheid
--------------	---	---	--

Tabel 2: knelpunten, kansen met doelstellingen m.b.t. gewenste ruimtelijke structuur

Thema gewenste ruimtelijke structuur			
Locatie	Knelpunten	Kansen	Doelstellingen
Industriezone Kolenhaven	<ul style="list-style-type: none"> - De ontsluiting van de industriezone op het wegennet blijft een onbekende - De visies tussen Heusden-Zolder en Lummen enerzijds, en hogere overheden anderzijds blijven hierbij sterk uiteenlopen 	<ul style="list-style-type: none"> - Goede verbinding tussen industriezones Kolenhaven en Zolder-Lummen - Handhaven leefbaarheid in woonkern Viversel 	<ul style="list-style-type: none"> - Verkeersleefbaarheid - Bereikbaarheid - Milieu en natuur
Bedrijventerrein Zolder-Lummen zuid	<ul style="list-style-type: none"> - Uitbreidingsgebied ligt op grondgebied van Hasselt - Extra verkeersdruk op Dellestraat 	<ul style="list-style-type: none"> - Versterking van economische activiteiten 	<ul style="list-style-type: none"> - Verkeersleefbaarheid - Bereikbaarheid - Milieu en natuur
GRUP Noord Zuid verbinding N74	<ul style="list-style-type: none"> - Situering ontsluiting De Schacht op N74 (Noord Zuid verbinding) 	<ul style="list-style-type: none"> - Rechtstreekse aansluiting van bedrijventerrein op Noord Zuid verbinding (verbeterde verkeersafwikkeling) - Weren van vrachtverkeer in dorpskernen en woonstraten - Reduceren van economische verliezen 	<ul style="list-style-type: none"> - Verkeersveiligheid - Verkeersleefbaarheid - Bereikbaarheid - Milieu en natuur

Tabel 3: knelpunten, kansen en doelstelling m.b.t. de bestaande verkeersstructuur

Thema bestaande verkeersstructuur			
Locatie	Knelpunten	Kansen	Doelstellingen
<i>Algemeen</i>			
Gemeentekernen	<ul style="list-style-type: none"> - Vervagen ontmoetingsfunctie - Ruimtelijke impact autoverkeer - open bebouwingsstructuur zorgt voor lange wandelafstanden 	<ul style="list-style-type: none"> - Herwaardering ontmoetingsfunctie door kwaliteitsvolle herinrichting van kernen - Vermindering ruimtelijke impact autoverkeer - Voorrang aan de zwakke weggebruiker 	<ul style="list-style-type: none"> - Verkeersveiligheid - Verkeersleefbaarheid - Toegankelijkheid
<i>Voetgangersverkeer</i>			
	<ul style="list-style-type: none"> - De wandelafstanden voor voetgangers worden al snel redelijk groot doordat Heusden-Zolder weinig verstedelijkt is en een open bebouwingsstructuur kent - Geen overzichtskaart en (kwaliteit en behoefte) criteria voetgangersnetwerk - Geen overzichtskaart gewenste voetgangersstructuren 	<ul style="list-style-type: none"> - Aanleggen van voldoende kwalitatieve voetgangersvoorzieningen in de verdichte zones - Opstellen overzicht van toegankelijkheid gemeentebreed - Opstellen overzichtskaarten bestaande en gewenste voetgangersstructuren - Opstellen criteria kwaliteit en behoefte 	<ul style="list-style-type: none"> - Verkeersleefbaarheid - Bereikbaarheid - Toegankelijkheid
<i>Fietsverkeer</i>			
Functioneel fietsroutenetwerk	<ul style="list-style-type: none"> - Infrastructureel nog niet volledig uitgerust met aanliggende en/of vrijliggende fietspaden - Kwaliteit, veiligheid en onderhoud fietspaden 	<ul style="list-style-type: none"> - Verhogen verkeersveiligheid - Aanduiden alternatieve routes - Waarborgen van kwaliteit, veiligheid en onderhoud fietspaden 	<ul style="list-style-type: none"> - Verkeersveiligheid - Verkeersleefbaarheid - Bereikbaarheid

<i>Verkeersleefbaarheid - barrièrevorming</i>			
Gewestwegen in kernen	<ul style="list-style-type: none"> - Afname attractiviteit van kernen doordat verkeersafwikkeling prioritair is - Oversteekbaarheid gewestwegen ter hoogte van centrum-gedeeltes bemoeilijkt door verkeersstroom 	<ul style="list-style-type: none"> - Gewestwegen ter hoogte van woonkernen inrichten in functie van doortocht - Verbeteren oversteekbaarheid - Beheersen snelheid 	<ul style="list-style-type: none"> - Verkeersveiligheid - Verkeersleefbaarheid
<i>Verkeersveiligheid</i>			
Verbindingsas tussen Zolder, Boekt en Bolderberg via de N729 - O.L.Vrouwstraat/Terlaemenlaan/S t. Jobstraat	<ul style="list-style-type: none"> - Verschillende profielen - Onduidelijke structuur - Verschillende rijsnelheden 	<ul style="list-style-type: none"> - Verbeteren van herkenbaarheid en eenduidigheid - Verbeteren oversteekbaarheid - Beheersen snelheid - Verminderen ongevallen-concentraties 	<ul style="list-style-type: none"> - Verkeersveiligheid - Verkeersleefbaarheid
<i>Intensiteiten - doorstroomcomfort</i>			
Koolmijnlaan (N719), Brugstraat (N719)	<ul style="list-style-type: none"> - Gebrek aan capaciteit - Moeilijke oversteekbaarheid voor zowel zwakke weggebruiker als autobestuurder - Zeer laag doorstroomcomfort 	<ul style="list-style-type: none"> - Beheersen van capaciteit - Verbeteren oversteekbaarheid - Verbeteren doorstroomcomfort 	<ul style="list-style-type: none"> - Verkeersveiligheid - Verkeersleefbaarheid
Meylandtlaan (N72)	<ul style="list-style-type: none"> - Op de piekmomenten hoge intensiteiten en een moeilijke doorstroming, zeker op locatie Suska Berg 	<ul style="list-style-type: none"> - Beheersen van capaciteit - Verbeteren doorstroomcomfort 	<ul style="list-style-type: none"> - Verkeersveiligheid - Verkeersleefbaarheid
<i>Parkeerproblematiek</i>			
Marktdag De Schacht	<ul style="list-style-type: none"> - Tweemaal per maand tienduizend bezoekers met verkeersgeneratie van duizendtal voertuigen (ruime overbezetting) 	<ul style="list-style-type: none"> - Duurzaam parkeerbeleid 	<ul style="list-style-type: none"> - Verkeersveiligheid - Verkeersleefbaarheid - Bereikbaarheid
Kerkdorpen	<ul style="list-style-type: none"> - Parkeer capaciteit - Parkeerregeling 	<ul style="list-style-type: none"> - Duurzaam parkeerbeleid 	<ul style="list-style-type: none"> - Verkeersleefbaarheid

<i>Wegcategorisering</i>			
Lokale verbindingswegen (type I) vb. verbindingsas tussen Zolder, Boekt en Bolderberg	- Onduidelijke structuur - Verschillende rijnsnelheden	- Eenduidig profiel met snelheidsremmende maatregelen	- Verkeersveiligheid - Verkeersleefbaarheid
<i>Weginfrastructuur</i>			
Herinrichting kruispunten Koolmijnlaan _ Mijnwerkerslaan, Stadionlaan, Stationsstraat, Pater Amideuslaan	- Gevaarlijke kruispunten	- Zoeken naar oplossing/ inrichting van kruispunten	- Verkeersveiligheid - Verkeersleefbaarheid

Tabel 4: knelpunten, kansen en doelstelling m.b.t. de gewenste verkeersstructuur

<i>Thema gewenste verkeersstructuur</i>			
Locatie	Knelpunten	Kansen	Doelstellingen
<i>Fietsverkeer</i>			
Functionele fietsroutes	- Goedkeuring alternatieve routes - Missing link tussen Koersel en Heusden- Zolder	- Verhogen verkeers- veiligheid - Aanduiden alternatieve routes - Wegwerken ontbrekende schakel in netwerk	- Verkeersveiligheid - Bereikbaarheid
Recreatief fietsroutenetwerk	- Aanpassing netwerk: verbinding tussen bedrijventerrein Steenkoolmijn Zolder en De Drij Dreven	- Verbetering netwerk	- Verkeersleefbaarheid - Bereikbaarheid
<i>Gemotoriseerd verkeer</i>			
Afbuiging Koerselsebaan	- Beschikbaarheid ruimte/gronden - Aansluiting op reeds aanwezige aansluit- punten Koolmijnlaan	- Afname doorgaand verkeer in centrum - Verhoogde verblijfswaarde - Betere oversteekbaarheid	- Verkeersveiligheid - Verkeersleefbaarheid - Bereikbaarheid - Milieu en natuur

Vrachtverkeer			
Bedrijventerrein Zolder-Lummen	<ul style="list-style-type: none"> - Bijkomende ontsluiting - Druk vrachtverkeer op leefbaarheid woonkern Viversel 	<ul style="list-style-type: none"> - Mogelijke ontsluiting via Dossche-site 	<ul style="list-style-type: none"> - Verkeersveiligheid - Verkeersleefbaarheid - Bereikbaarheid
Bedrijventerrein Kolenhaven	<ul style="list-style-type: none"> - Ontsluiting via oostelijke of westelijke zijde (in onderzoek) - Locatie nieuwe brug over kanaal - Aanwezigheid natuurgebied Genebos aan westelijke zijde 	<ul style="list-style-type: none"> - Verbetering ontsluiting tussen bedrijventerreinen Kolenhaven en Zolder-Lummen - Verbetering verkeersafwikkeling 	<ul style="list-style-type: none"> - Verkeersveiligheid - Verkeersleefbaarheid - Bereikbaarheid - Milieu en natuur
Bedrijventerrein Steenkoolmijn Zolder (de Schacht)	<ul style="list-style-type: none"> - Situering ontsluiting op N74 (Noord Zuid verbinding) - Potentiële belasting M. Scheperslaan 	<ul style="list-style-type: none"> - Rechtstreekse aansluiting van bedrijventerrein op Noord Zuid verbinding (verbeterde verkeersafwikkeling) - Weren van vrachtverkeer in dorpskernen - Reduceren van economische verliezen 	<ul style="list-style-type: none"> - Verkeersveiligheid - Verkeersleefbaarheid - Bereikbaarheid - Milieu en natuur
Watergebonden vervoer	<ul style="list-style-type: none"> - Bedrijventerreinen langsheen Albertkanaal hebben negatieve invloed op leefbaarheid in nabijgelegen woonkernen - Locatie mogelijke ontsluiting van Kolenhaven op Westlaan via Dossche-site 	<ul style="list-style-type: none"> - Weren van vrachtverkeer uit woonwijken - Weren van geluids- en geurhinder - Versterking watergebonden activiteiten - Verbetering bereikbaarheid - Verbetering afwikkeling 	<ul style="list-style-type: none"> - Verkeersveiligheid - Verkeersleefbaarheid - Bereikbaarheid - Milieu en natuur

Tabel 5: knelpunten, kansen en doelstelling m.b.t. de flankerende maatregelen

<i>Thema flankerende maatregelen</i>			
Locatie	Knelpunten	Kansen	Doelstellingen
Gemeentebreed	- Gebrek aanmoediging alternatieve vervoersmodi	- Creëren bijkomende ruimte voor fietsverkeer - Meer aandacht voor en ondersteuning van het fietsverkeer	- Verkeersveiligheid - Verkeersleefbaarheid - Bereikbaarheid

Zie kaart 1: probleemstelling ruimtelijke structuur

Zie kaart 2: probleemstelling verkeersstructuur

3.1.2 Toekomstige mobiliteitsbehoeften

3.1.2.1 Doelstellingen

Doelstellingen op Vlaams niveau

Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)

Ruimtelijke doelstellingen

Met betrekking tot Heusden-Zolder kan het volgende worden ontleend aan het RSV:

- **Heusden-Zolder, gemeente gelegen in het buitengebied**

In het RSV is Heusden-Zolder gelegen in één van de 5 buitengebieden. Met betrekking tot het buitengebied doet het RSV volgende uitspraken die relevant zijn voor Heusden-Zolder:

Wonen: in het buitengebied wordt gestreefd naar een dichtheid van 15 woningen per hectare. Bovendien moet de woonbehoefte opgevangen worden in de daartoe best uitgeruste kernen. De kernen van het buitengebied moeten, voor wat betreft de bijkomende woonegelegenheden, voldoen aan de opvang van de eigen natuurlijke bevolkingsaan groei.

Het buitengebiedbeleid houdt in dat er gestreefd wordt naar het afstemmen van het ruimtelijk beleid op basis van het fysisch systeem, een maximaal behoud van de open ruimte, tegengaan van de versnippering, het bundelen van nieuwe ontwikkelingen in de bestaande kernen.

- **Limburgs mijngebied als stedelijk netwerk van Vlaams niveau**

De gemeente Heusden-Zolder maakt deel uit van het stedelijk netwerk Limburgs mijngebied. De rol van dit gebied ligt vooral in de versterking van een stedelijke en economische structuur op Vlaams niveau.

- **Onderdeel van het economisch netwerk Albertkanaal (ENA)**

Een belangrijke doelstelling van het RSV is het bundelen van economische activiteiten in de zogenaamde economische knooppunten. Als onderdeel van het Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA) is Heusden-Zolder geselecteerd als economisch knooppunt. Dit netwerk werd specifiek geselecteerd omwille van de performante ruimtelijk-ecologische rol die het totale gebied, met hoogwaardige vervoers- en verkeersinfrastructuur, vervult in de economische ontwikkeling van Vlaanderen en ter ondersteuning van de zwakke stedelijke structuur die kenmerkend is voor het oosten van Vlaanderen. Economische knooppunten zijn van essentieel belang voor het aantrekken van nieuwe investeringen. Ze worden optimaal uitgebouwd en krijgen de nodige groeimogelijkheden.

Dit impliceert dat op het grondgebied van Heusden-Zolder bijkomende ruimte voor regionale bedrijventerreinen kan voorzien worden ter ondersteuning van de ruimtelijk-economische potenties van het Albertkanaal en de E313.

- **Nadere uitwerking ENA**

Ter uitvoering van de beleidsdoelstellingen in het RSV heeft de Vlaamse regering een rapport opgesteld betreffende de nadere uitwerking van het economisch netwerk Albertkanaal. De aanliggende bedrijventerreinen Beringen-Eversel, Kolenhaven (overwegend gemeente Lummen) en Zolder-Lummen werden geselecteerd en maken onderdeel uit van het ENA. De bestaande terreinen worden verder ontwikkeld en afgestemd op het Albertkanaal als transportmedium.

Volgende opties werden weerhouden: het terrein van de Kolenhaven, gelegen op het grondgebied van Lummen, breidt beperkt uit in oostelijke en noordelijke richting. De oostelijke grens van het bedrijventerrein loopt daardoor grosso modo op de gemeentegrens met Heusden-Zolder. De ontsluiting van het bedrijventerrein gebeurt intern richting de Oostkaai van het Albertkanaal. Hierdoor wordt de Kanaalweg te Heusden-Zolder gespaard van doorgaand vrachtverkeer. Het zuidelijk deel van het bedrijventerrein Kolenhaven, eveneens op het grondgebied van Lummen, wordt niet ontwikkeld in functie van de belangrijke natuurwaarde. In ruil wordt een beperkte uitbreiding van het bedrijventerrein Zolder-Lummen in de richting van Hasselt voorgesteld (grondgebied Lummen-Hasselt). Deze uitbreiding zal pas onderzocht worden nadat er sluitende garanties zijn voor de uitvoering van een goede ontsluiting van de huidige

industrieterreinen en nadat er sluitende garanties zijn voor de vrijwaring en/of volwaardige compensatie van de aanwezige natuurwaarden die ook kan (of moet) gerealiseerd worden via de beperking van de oppervlakte van de voorgestelde uitbreiding. Het resterend zuidelijk gedeelte van het bedrijventerrein Kolenhaven, op het grondgebied van Heusden-Zolder wordt door het Vlaams gewest beschouwd als lokaal bedrijventerrein (ingenomen door 2 bedrijven).

- **Regionale lijninfrastructuren**

Op het grondgebied van Heusden-Zolder behoort de E314/A2 tot de selectie van het hoofdwegennet. Op vlak van de waterwegeninfrastructuur wordt het Albertkanaal geselecteerd bij het hoofdwegennet. Het heeft naast zijn internationale verbindende functie een ontsluitingsfunctie voor de belangrijkste economische knooppunten.

Verkeerskundige doelstellingen

Vanuit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) worden algemeen met betrekking tot mobiliteit een aantal doelstellingen naar voor geschoven die moeten leiden tot een “duurzame mobiliteit”:

- **Geïntegreerde benadering van ruimtelijke ordening, mobiliteit en infrastructuur.**

Het mobiliteitsbeleid waarvoor hier geadviseerd wordt, staat voor het vrijwaren van de verplaatsingsbehoeften binnen de samenleving. Een selectieve verbetering en uitbouw van de verplaatsingsmogelijkheden met openbaar, collectief en niet gemotoriseerd vervoer is daarbij een belangrijk uitgangspunt.

- **Versterking van alternatieven voor het autoverkeer.**

Voor het personenverkeer zijn deze alternatieven voor kortere afstand het te voet gaan en het fietsen; voor langere afstanden zijn de alternatieven het openbaar vervoer en het collectief vervoer. Het spoor en het vervoer over water zijn de alternatieven voor het goederenvervoer over de weg.

- **Optimalisering door categorisering van het wegennet.**

De optimalisering houdt een categorisering van het wegennet in. Deze categorisering is gebaseerd op het selectief prioriteit geven aan ofwel de bereikbaarheid ofwel aan de leefbaarheid. De ruimtelijke consequenties van de prioriteiten worden uitgedrukt in een ruimtelijk beleid voor aanleg en inrichting van wegen. Functioneel heeft men drie hoofdfuncties: de verbindingsfunctie, de verzamelfunctie en de functie van toegang geven (erfontsluiting). De categorisering zal de optimale invulling en uitbouw van deze drie functies mede bewerkstelligen.

- **Mobiliteitsbeleid gericht op het beheer van het verkeer.**

Aanvullend op de voorgaande doelstellingen die een ruimtelijk beleid impliceren, is er nood aan een mobiliteitsbeleid dat, steunend op een doelgroepenbeleid, in toenemende mate beheer van het verkeer mogelijk maakt.

Om bovenstaande te bereiken formuleert het Mobiliteitsplan Vlaanderen volgende strategische doelstellingen:

- Vrijwaren van de bereikbaarheid
- Garanderen van de toegankelijkheid
- Verzekeren van de veiligheid
- Verbeteren van de verkeersleefbaarheid
- Terugdringen van de schade aan natuur en milieu

Doelstellingen op provinciaal niveau

Algemeen

Het Provinciaal Structuurplan Limburg 2012 stelt volgende algemene doelen:

- **Groene waarden.**
De provincie Limburg is naar Vlaamse begrippen een groene provincie met een natuurlijke en hydrologische voorraadfunctie. Zij moet zorgvuldig omgaan met die waarden. Zij moeten worden beschermd, beheerd en versterkt.
- **Stedelijk draagvlak.**
Het stedelijk draagvlak van de provincie moet worden verhoogd. Daartoe is het nodig stedelijke functies uit te bouwen in of aansluitend bij de steden.
- **Een economisch te diversifiëren regio.**
De provincie moet haar economisch profiel differentiëren en verbreden. Het nog te eenzijdig productiemilieu moet worden verbreed om een sterke veelzijdige economische basis op te bouwen.
- **Grensoverschrijdende ruimtelijke context.**
De provincie wordt gekenmerkt door het bestaan van vele en diverse grensoverschrijdende relaties. In alle richtingen bestaan onmiddellijke verbanden met Nederland, Duitsland en Wallonië. De samenwerkingsverbanden zijn wisselend en thematisch.
- **Meer aandacht voor kwaliteit.**
Het is belangrijk te werken aan betere (meer kwalitatieve) en hoogwaardige bedrijventerreinen, betere toeristisch-recreatieve voorzieningen, beter wegen, landschappen, enz...

Ruimtelijke doelstellingen

- **Nederzettingen**
 - Heusden-Zolder is geselecteerd en toegevoegd aan de lijst van structuurondersteunende gemeenten wegens de ligging in het 'stedelijk netwerk Midden Limburg'.
 - Heusden is binnen de gemeente als structuurondersteunend hoofddorp geselecteerd. Structuurondersteunende hoofddorpen voldoen aan het inwonerscriterium van de hoofddorpen en hebben een uitrustings- en voorzieningenaanbod op streekniveau.
 - Zolder en Berkenbos worden als een gewoon hoofddorp geselecteerd. Een hoofddorp is een woonkern met een ruimere uitrustingsgraad. Dit betekent dat de kern een minimaal aantal inwoners moet hebben van 2500 en minimaal een lagere school en een eerstelijnswinkel of superette moet bevatten.
 - Boekt, Eversel, Viversel, Bolderberg, Lindeman en Voort worden geselecteerd als woonkernen. Om als woonkern geselecteerd te worden moet een kern geselecteerd zijn, als woningbouwgebied in het huisvestingsbeleid. Een woningbouwgebied heeft minimaal 200 inwoners. De woonkern moet daarenboven uitgerust zijn met een lagere school of kruidenier of een bakker of moet opgenomen zijn in de lijst van parochies.
- **Economie**
 - Heusden-Zolder is gelegen nabij de bipool Hasselt-Genk en binnen het Economisch Netwerk Albertkanaal, maar is ook gelegen in het buitengebied.
 - De provincie suggereert de Vlaamse overheid om het te saneren gedeelte van het mijnterrein (slibbekken) Heusden-Zolder te beschouwen als reserve voor regionale bedrijvigheid. Als strategische reserves worden grote bedrijventerreinen bedoeld die vanwege hun strategische ligging niet definitief worden geschrapt, maar in aanmerking komen om de overgang tussen twee planperiodes op te vangen.
 - De knoop Albertkanaal-klaverblad Lummen dient op een geïntegreerde gebiedsgericht plan worden ontwikkeld. Met name Zolder/Lummen-Zuid en Kolenhaven dienen hierbij nader onderzocht.

- Bijkomende lokale bedrijventerreinen kunnen gerealiseerd worden voor het herlokaliseren van (zonevreemde) bedrijven die in de gemeente voorkomen. Structuurondersteunende gemeenten, zoals Heusden-Zolder, hebben de mogelijkheid een nieuw bedrijventerrein te ontwikkelen.
- **Toerisme/recreatie**
 - Heusden-Zolder behoort tot het toeristisch-recreatief netwerk Mijnstreek. Het kolenspoor fungeert hier als ondersteunende infrastructuur en verbindt de verschillende mijnterreinen met elkaar.
 - De gemeente is geselecteerd als toeristisch-recreatieve knooppunt type 1: mijnstreek. Dit zijn gebieden waar de provincie toeristisch-recreatieve ontwikkelingen wenst te concentreren. Hier kunnen nieuwe toeristisch-recreatieve voorzieningen van provinciaal niveau bijkomen.
 - Het circuit van Terlaemen is geselecteerd als toeristisch-recreatief knooppunt type IIa. Dit houdt in dat er nog uitbreiding van de toeristisch-recreatieve infrastructuur mogelijk is buiten de perimeter van de recreatiezone, mits het naleven van enkele randvoorwaarden.
 - Zolder is geselecteerd als bovenlokale verblijfpoort in Park Limburg. Met deze actie worden lokale initiatieven betreffende “verblijven, sport en recreatie” op elkaar afgestemd tot een collectieve cluster. Dit verrijkt met nieuwe ontwikkelingsperspectieven op groter schaalniveau (poort tot de Wijers, circuit van Zolder, Bolderberg en domein Bovy).
- **Landschappelijke structuur**
 - Het stedelijk netwerk Midden-Limburg wordt geselecteerd als complex nieuw landschap, waar Heusden-Zolder deel van uitmaakt.
 - De terril van Zolder is als baken geselecteerd en de aandacht wordt gevestigd op twee belangrijk te vrijwaren open ruimteverbindingen namelijk: tussen Koersel en Heusden/Berkenbos en tussen Heusden/Berkenbos en Zolder.
 - Het gebied ten oosten van Terlaemen en Bolderberg behoort tot het Midden-Limburgs Vijvergebied aangeduid als complex gaaf landschap.

Verkeerskundige doelstellingen

Volgens het RSPL zijn op verkeerskundig vlak voor de gemeente Heusden-Zolder volgende doelstellingen van belang:

- **Lijninfrastructuur/verkeer**
 - De N72 wordt over het volledige grondgebied van Heusden-Zolder geselecteerd als secundaire weg type III. Dit houdt in dat de weg wordt uitgebouwd als fiets- en openbaar vervoersas. De weg heeft voor autoverkeer een belangrijke toeganggevendende functie.
 - Afhankelijk van het ontwikkelingsprofiel dat wordt opgesteld voor de N74, worden er alternatieven gezocht voor de ontsluiting met een secundaire weg van het bedrijventerrein op het voormalig mijnterrein Zolder.
 - De spoorlijn 15: Mol - Leopoldsburg - (Heusden-Zolder) - Hasselt is geselecteerd als verbindend provinciaal net (niveau B).
 - De N72 en N719 behoren tot het intergemeentelijk niveau (niveau C). Dit niveau betreft uitsluitend buslijnen.

Volgens het Spartacusplan is het navolgende van belang:

- Uitbouw van regionaal netwerk van snelle verbindingen
- Concreet tracé nog niet vastgesteld
- Operationeel tegen 2025 (lijn 3)

Volgens het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk:

- Vermindering van het aantal fietsslachtoffers
- Verhoging aandeel fiets in korte verplaatsingen
- Inkorting van de reistijd met de fiets

Doelstellingen op lokaal niveau van Heusden-Zolder

Ruimtelijke doelstellingen

Op lokaal niveau zijn de ruimtelijke doelstellingen vastgelegd in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan:

- Streven naar een onderlinge diversificatie van de woonkernen: complementariteit en hiërarchie;
- Streven naar een duidelijke grens tussen het bebouwd gebied en de open ruimten;
- Troeven van landschap, natuur en recreatie uitspelen;
- Herwaarderen van historische relaties;
- Voldoende aandacht voor de vormgeving van de publieke ruimte.

Verkeerskundige doelstellingen

Het gemeentebestuur onderschrijft de strategische doelstellingen van het mobiliteitsplan Vlaanderen.

- **Strategische doelstelling**

Verhogen van de basisveiligheid, de verkeersveiligheid en het algemeen veiligheidsgevoel.

Doelstellingen:

- Een bereikbaar, verkeersveilig en verkeersleefbaar Heusden-Zolder dient centraal te staan in het ruimtelijk beleid.
- Openbaar vervoer dient kernondersteunend te zijn.
- Classificeren van wegen, functionele en recreatieve fietsroutes.
- Poortvorming dient om de aangrenzende ruimtelijke structuren van wegen en waterwegen te accentueren.
- Nieuwe projecten dienen maximaal afgestemd te zijn op openbaar vervoer.
- Relevant ruimtelijk beleid voor parkeren in de deekern Zolder en Heusden.

Taakstellingen

Netwerk fietsverkeer

- Opbouw samenhangend fietsroutenetwerk
- Complementariteit functioneel en recreatief
- Wegwerken knelpunten en barrières (samengaan gemotoriseerd – niet gemotoriseerd verkeer)

Netwerk openbaar vervoer

- Verzekeren van een basismobiliteit
- Samenhangend netwerk openbaar vervoer o.b.v. complementariteit trein/bus
- Verbetering/afstemming van frequentie en overstapmogelijkheden
- Verbetering van de doorstroming van het busverkeer

Netwerk autoverkeer

- Categorisering van wegen o.b.v. globale verkeersstructuur
- Systematische invoering van snelheidsregimes
- Inrichting van verblijfsgebieden
- Wegwerken van knelpunten (doorstroming / veiligheid / leefbaarheid / samengaan gemotoriseerde – niet gemotoriseerde verplaatsingen)
- Circulatiemaatregelen
 - Wensroutes voor zwaar en doorgaand verkeer
 - Weren van sluipverkeer
- Parkeerbeleid

▪ Operationele doelstellingen en actieplannen

Verhogen van de basisveiligheid.

De doelstellingen betreffende verkeersveiligheid vernoemd in het beleidsplan van de politie worden uitgevoerd.

Voetgangers en fietsers

Gemeente Heusden-Zolder wil meer aandacht voor de zwakke weggebruikers nl. de voetgangers en de fietsers:

- Comfortabele voetpaden en verbeteren voetgangersrelaties.
- Veilige fietsverbindingen langs gewest- en gemeentewegen o.a. , Dorpsstraat / Dekenstraat, Ringlaan,
- Stimuleren van fietsgebruik o.a. door fietspooling.
- Aanleggen fietspaden.
- Voorzien van meer fietsstallingen bij de bushaltes.
- Versterken van de positie van de zwakke weggebruiker.
- Verhogen van de verkeersveiligheid voor de zwakke weggebruiker op de woon–schooltrajecten.
- Deelnemen aan het octopusplan.
- Er wordt een fietskaart ter beschikking gesteld aan de schoolgaande jeugd.

Verkeerseducatie:

- Via onder andere het octopusplan samenwerken met scholen aan verkeerseducatie.
- Verkeerseducatie gericht naar volwassenen.

Openbaar vervoer

Aanmoedigen van het gebruik van openbaar vervoer.

- Via het routeplan openbaar vervoer waarborgen van de toegang tot het openbaar vervoer binnen de woonzones tussen 06.00u en 21.00u op weekdays en 08.00u en 23u in het weekend.
- Voorzien van meer infrastructuur rond de bushalte.
- Behouden van het derde betalerssysteem.
- Voeren van een gericht communicatiebeleid waarbij het derde betalerssysteem actief gepromoot wordt.
- Aandacht besteden aan de toegankelijkheid tot het openbaar vervoer voor gehandicapten.

Autoverkeer

- duidelijke categorisering van de wegen waarbij het beeld van de weg die informatie geeft aan de weggebruiker die overeenkomt met de functie van deze weg
- streven naar snelheidsbeperkingen van 30 km/u in de schoolomgevingen en 50 km/u in de woonwijken en 70 km/u in de buitengebieden.
- Opwaardering van N729 Terlaemenlaan t.b.v. bovenlokale verblijfspoor Zolder (poort tot de Wijers, circuit van Zolder, Bolderberg en domein Bovy)

Parkeren

Werken aan een sturend parkeerbeleid.

- Herzien van het parkeerbeheercontract.
- Opstellen van een visienota waarbij duidelijke criteria ontwikkeld worden om het onderscheid tussen niet- betalend parkeren en blauwe zone te verduidelijken.
- Vormgeven aan een parkeerbeleid voor het industrieterrein “De Schacht”, waarbij een maximaal mogelijke toegankelijkheid centraal staat.
- Opstellen van een nieuw reglement voor het uitreiken van parkeerkaarten.
- Bij de aanleg van parkeerplaatsen voldoende parkeerruimte voor gehandicapten voorzien.

Vrachtverkeer

Het parkeren van vrachtwagens in woonstraten wordt door vele inwoners als een enorm probleem ervaren. De gemeente onderzoekt mogelijke locaties waar parkeerplaats(en) voor vrachtwagens aangelegd kunnen worden. Hierbij wordt o.a. gedacht aan locaties in de nabijheid van de autosnelweg.

Opmaken van een vervoersplan 'Zwaar Vervoer'.

- Voorstel tot aanleg van een parking voor vrachtwagens in de nabijheid van de autosnelweg.
- Probleemstelling bij reductie vrachtwagenparkeren autosnelweg aankaarten bij hogere overheid.
- Sociale controle verbeteren.

3.1.2.2 Besluiten uit onderzoeken

Binnen dit hoofdstuk worden bondig de belangrijkste onderzoeken besproken die zijn uitgevoerd in kader van het mobiliteitsplan. De volledige onderzoeken zijn terug te vinden in de synthesesnota.

De onderzoeken lijken zich voornamelijk te focussen op het oplossen van de problemen i.v.m. autoverkeer. Maar dit is omdat het autoverkeer ook de groei van andere modi belemmerd. Door het gemotoriseerd verkeer aan te pakken en te verminderen ontstaat er meer ruimte voor de zwakke weggebruiker en krijgt het openbaar vervoer een betere doorstroming.

Werkdomein A: Ruimtelijke ontwikkelingen

Binnen het werkdomein mobiliteitseffecten van ruimtelijke ontwikkelingen zijn er verschillende resultaten van onderzoeken die bepalend zijn bij de ontwikkeling van scenario's.

Bouw rusthuis en serviceflats in Pastoor Van Mierlostraat

Voor de bouw van het nieuwe rusthuis en serviceflats in de Pastoor Van Mierlostraat zijn er in de oriëntatienota verschillende onderzoeksvragen opgesteld. De onderzoeksvragen: wat is de verkeersproductie en –attractie van deze nieuwe ontwikkelingen en welke maatregelen dienen er genomen om de aansluiting op de Guido Gezellelaan te verbeteren. Voor deze onderzoeksvragen te beantwoorden zijn er een kruispunttelling en een onderzoek naar de verkeersattractie vereist. Deze onderzoeken zijn voorlopig niet uitgevoerd waardoor de onderzoeksvragen momenteel niet beantwoord kunnen worden.

Het rusthuis is in de tussentijd in gebruik genomen en bijgevolg in volle uitbating. Dit geeft als resultaat dat de verkeersproblematiek nog steeds ongewijzigd is op de aansluiting met de Guido Gezellelaan. Over de evolutie van de verkeersproblematiek zijn er momenteel geen gegevens beschikbaar. Men weet dus niet als de situatie door het nieuwe rusthuis is verergerd of gelijk is gebleven. Hierover zou een concreet onderzoek gedaan moeten worden om zo meer inzicht in de situatie te krijgen.

Er zullen in de toekomst duidelijk maatregelen genomen moeten worden om de aansluiting met de Guido Gezellelaan te verbeteren. Voorlopig worden hier geen acties in ondernomen.

Uitbreiding Sint-Franciscuscollege & Sint-Franciskusziekenhuis

Bij de uitbreiding van het Sint-Franciscuscollege en Sint-Franciskusziekenhuis dient er rekening gehouden te worden met de verschillende vervoersstromen richting deze locaties en de nodige parkeerfaciliteiten. Bij de uitbreiding van het ziekenhuis zullen er duidelijk meer parkeerplaatsen voor bezoekers ontwikkeld moeten worden om te voldoen aan de parkeerbehoefte (± 100 PP). Bij het Sint-Franciscuscollege wordt de omgeving heringericht met een nieuwe vrijliggende bushalte op de Pater Amideuslaan aansluitend aan een nieuwe parkeerplaats (± 118 PP). Bijkomende behoefte kan worden ingevuld op de parkeerplaats "Ons Huis". De vervoersstromen van het college en ziekenhuis zullen in de toekomst ook uit elkaar gehaald moeten worden. Dit gezien er op de kruising van de Minderbroedersstraat met de Pater Amideuslaan een kruising is van grote stromen fietsers en voetgangers met gemotoriseerd verkeer. De hoofdrotuing van het gemotoriseerd verkeer naar het ziekenhuis en het college dient te verlopen via de Mijnerwerkerslaan/Terrillaan. De Pater Amideuslaan en Gasthuisstraat zijn bedoeld voor bestemmingsverkeer. De categorisering van deze wegen dient wel minimum lokale weg type II te zijn, i.v.m. de rotuing van De Lijn. Bijhorend aan deze nieuwe circulatie zal de zone 30 ook uitgebreid worden tot de straten rondom het college en het ziekenhuis.

Kentekenonderzoek en visuele telling Heusden centrum / Muitenbergh

Uit het kentekenonderzoek en kruispunttellingen blijkt dat de verwachte stroom van noord naar oost (van de Koerselsebaan naar de Koolmijnlaan richting Lillo) eerder laag is. De grote stroom gemotoriseerd verkeer maakt de noord-west-beweging (Koerselsebaan via rotonde kerk richting Suska Berg). Dit betekent in concreto dat enkel een nieuwe aansluiting tussen de Koerselsebaan en Koolmijnlaan langs de spoorweg het centrum van Heusden niet

leefbaarder zal maken. Wanneer men de leefbaarheid in de toekomst wil verbeteren op de Koolmijnlaan en Guido Gezellelaan zal men het herkomst- en bestemmingsverkeer van het centrum op een andere manier dienen te sturen en af te wikkelen. Dit aangezien het aandeel doorgaand verkeer niet bepalend is.

Met in- en uitbreiding van het centrum in de toekomst, zal zeker rekening gehouden moeten worden dat de verkeerintensiteiten enkel zullen toenemen.

Bestemming ophaalgebouw in functie van CVO / ontwikkeling De Schacht

Door de verhuis van het CVO naar De Schacht zal er dus extra verkeer, voornamelijk gemotoriseerd verkeer, gegenereerd worden op deze locatie. In totaal zullen er 583 parkeerplaatsen aanwezig zijn in de toekomst. Tijdens een gemiddelde weekdag zal er geen overbezetting zijn. Tijdens piekmomenten bestaat de kans dat de parkeerplaatsen 100% zijn volzet. Op dit soort momenten kan worden gebruik gemaakt van de parkeervoorzieningen op het pleintje Voort.

Cultuurcentrum Muze

Het cultuurcentrum Muze wordt geherlocaliseerd van de Dekenstraat naar "De Verdieping" (ophaalgebouw) op mijnterrein De Schacht. Het CVO en het cultuurcentrum zullen verschillende voorzieningen delen. De bedoeling is dat er opnieuw een schouwburg komt, maar ook verenigingen en dergelijke kunnen er terecht. De invulling wordt nog verder worden uitgewerkt. De impact van deze verhuis zijn destijds niet meegenomen in de studie van het ophaal gebouw en de studie voor verkeerafwikkeling "de markt".

Openbaar vervoer

Om de ontsluiting via openbaar vervoer te bevorderen wenst de gemeente Heusden-Zolder een aanpassing in de route van lijn 51 ter hoogte van de Weygaardstraat richting de rotonde Mijnwerkerslaan/Brancardiershof. Hierbij dient ook een nieuwe halte voorzien worden ter hoogte van de rotonde Mijnwerkerslaan/Brancardiershof.

Locatiewijziging opstelling markt

Ten gevolge van de renovatie van het ophaalgebouw gaan er meer functies zich vestigen op De Schacht. Dit wil concreet zeggen dat het CVO van Zolder-centrum verhuist naar deze locatie. Dit brengt meer gemotoriseerd verkeer met zich mee. Door de renovatie van het ophaalgebouw zal de tweemaandelijks markt moeten verplaatsen (is dd. augustus 2014 reeds gebeurd). Een deel van de markt wordt verplaatst naar de Koolmijnlaan, waar op de marktdagen geen doorgang voor gemotoriseerd verkeer mogelijk zal zijn. De parkeercapaciteit verandert ook door de renovatie en toevoegingen van nieuwe functies. Wanneer er geen compensatie is van de weggevallen parkeerplaatsen, dan zal er een capaciteitsprobleem ontstaan.

Verkeersafwikkeling op een marktdag bij gebruik van de Koolmijnlaan door marktkramen.

Op een marktdag zal het doorgaande verkeer moeten gaan over de Mijnwerkerslaan vanaf de rotonde van de Lillosteenweg. Het openbaar vervoer zal ook een deel over de Mijnwerkerslaan gaan, maar dit pas vanaf de kruising met de Koeltorenlaan.

Parkeervisie 'ontwikkeling De Schacht en markt.

Er dienen 1600 parkeerplaatsen voorzien te worden op marktdagen. Hiervoor zal de voorgestelde parkeervisie dienen vormgegeven en uitgevoerd te worden. Op gewone werkdagen voldoet de huidige parkeerplaats van De Schacht.

Verder uitgroeien van de markt.

Het is niet wenselijk dat de markt nog verder uitgroeit. Er is geen plaats meer voor extra kramen of parkeerplaatsen. De markt kan en zal dus verder niet meer uitgroeien, gezien de te grote impact op de omgeving.

Wegencategorisering en ontsluiting bedrijventerrein Zolder-Lummen, Dossche-site en bedrijventerrein Kolenhaven

Een belangrijk element is de wegcategorisering van het industriegebied Zolder-Lummen. De categorisering van de Dellestraat is momenteel een lokale weg type III, wat niet juist is voor een ontsluitende weg van een industriegebied die ook aansluiting heeft op een autosnelweg. De hogere overheid is bezig met een onderzoek tot omvormen van de Dellestraat naar gewestweg.

Als volgt is er ook nog de vraag naar onderzoek voor de ontsluiting van het bedrijventerrein Zolder-Lummen en de Kolenhaven. Hiervoor is er een onderzoek lopende aangezien de juiste locatie van deze brug nog niet

overeengekomen is door de verschillende partijen. Er zijn vier mogelijk locaties, waarbij de voorkeur van de gemeentes uitgaat naar de brug aan de noordzijde van de autosnelweg.

Ontsluitingsscenario 1 (voorkeursscenario hogere overheid)

Ter hoogte van de Kanaalweg wordt een rotonde voorzien. Vanaf deze rotonde wordt de ontsluitingsweg aangelegd ter hoogte van de huidige Havenstraat (gemeentegrens). De weg loopt verder zuidwaarts aan de 'buitenzijde' van het specifiek regionaal bedrijventerrein richting Albertkanaal. Vervolgens loopt de ontsluitingsweg langs het Albertkanaal en sluit aan op de Westlaan met behulp van een verhoogde rotonde.



Figuur 1: Ontsluitingsscenario 1

Het college van burgemeester en schepenen gaat niet akkoord met het voorgestelde ontsluitingsscenario 1. Het college blijft achter ontsluitingsscenario 4 staan zoals gezamenlijk voorgesteld met het gemeentebestuur van Lummen.”

- “Het gebied voor weginfrastructuur” op het grondgebied van de gemeente Heusden-Zolder zoals opgenomen in het verordenend grafisch plan en gedefinieerd in de verordenende stedenbouwkundige voorschriften een veruitwendiging van het ontsluitingsscenario 1, waar ons gemeentebestuur zich reeds eerder nadrukkelijk tegen verzet heeft. De dorpsgemeenschappen komen bijkomend onder druk te staan door de voorgestelde ontsluiting. De leefgemeenschap van Viversel staat reeds onder druk door de aanwezigheid van de E313 en E314 en bijhorende afritten, de aanwezigheid van het kanaal en de aanwezige industrie. De leefbaarheid en draagkracht van de woonkern kan niet gegarandeerd blijven door het aanleggen van een bijkomende ontsluiting.
- Het college van burgemeester en schepenen is van oordeel dat het voorliggende GRUP plan-MER-plichtig is. Uit de planMER-screening in het kader van het voorliggende GRUP blijkt dat er aanzienlijke milieueffecten zullen gegenereerd worden. Voor de discipline mens-verkeer, lucht en geluid wordt zonder grondige motivatie geponereerd dat geen belangrijke milieueffecten worden verwacht. Er wordt echter geen rekening gehouden met het aanzuigeffect van een dergelijke ontsluitingsweg. In het ontwerp van plan-MER voor het totale ENA gebied wordt aangehaald dat wanneer wordt uitgegaan van het voorkeursscenario uit het plan-MER voor de verkeerswisselaar E313-E314 (ontsluiting via de oostelijke langsweg langs het Albertkanaal) de intensiteiten vermeld in de plan-MER voor de verkeerswisselaar niet overeen komen met de verwachte verkeersgeneratie (meer verkeer gegenereerd dan verwacht in het kader van de herstructurering van het gebied). In het ontwerp plan-MER wordt eveneens melding gemaakt van het feit dat de ontwikkeling van de Kolenhaven een significante stijging in de hoeveelheid vrachtverkeer op de Westlaan veroorzaakt. *“Alternatieve ontsluitingsroutes via een nieuwe kanaalbrug of via de kanaalbrug van de Genesbosstraat en de nieuwe westelijke parallelweg langs het kanaal zouden extra hinder kunnen wegnemen. De ontwikkeling van de Kolenhaven op mesoniveau (dus de ontsluiting*

naar het hoofdwegennet via complex 26bis op de E313) zijn ongunstig op het vlak van de verkeersleefbaarheid- en veiligheid voor Viversel, indien het voorkeurs-ontsluitingsscenario uit de structuurschets en de MER verkeerswisselaar wordt gevolgd.” Uit het ontwerp plan-MER blijkt dat een ontsluiting langs de oostzijde van het kanaal wel degelijk ongunstig is op vlak van de verkeersleefbaarheid- en veiligheid voor Viversel.

- In combinatie met de ontsluitingsscenario's 2, 3 en 4 is het plan van rechtswege plan-MER-plichtig, gezien de milieueffecten. Men heeft getracht om op een verkaptte wijze onder de plan-MER-plicht onderuit te komen door enkel ontsluitingsscenario 1 uit te lichten.
- In de voorliggende toelichtingsnota bij het GRUP wordt letterlijk aangehaald ‘Scenario 1 kan, zonder bijkomende procedures, ook snel worden gerealiseerd.’ Hieruit kan afgeleid worden dat de andere ontsluitingsscenario's (2, 3 en 4) veel minder werden bestudeerd en dat men enkel de intentie heeft het bedrijventerrein snel te realiseren. De keuze voor het voorgestelde alternatieve ontsluitingsscenario's werd onvoldoende gemotiveerd, noch onderzocht. Het feit dat het scenario 1 “het kleinste aantal knelpunten en aandachtspunten zal genereren en het kleinste aantal noodzakelijke grondverwingen inhoudt” kan niet overtuigen. De ‘snelheid’ van realisatie van het weerhouden scenario vormt evenmin een beslissend criterium.
- Bij de invulling van de activiteiten in de ‘zone voor gemengd lokaal en regionaal bedrijventerrein’ wordt er onvoldoende rekening gehouden met de impact op de aanpalende woningen.
- Uit de voorliggende documenten is het niet duidelijk of er al dan niet een aansluiting tussen Veldstraat en de ontsluitingsweg. Een aansluiting op deze plaats is niet aangewezen.

Ontsluitingsscenario 4 (voorkeursscenario gemeenten Heusden-Zolder en Lummen)

De voorkeur van de gemeentes gaat uit naar de brug aan de noordzijde van de autosnelweg.



Figuur 2: Ontsluitingsscenario 4

Noord-Zuid verbinding N74 m.b.t. ontsluiting De Schacht

De ontsluiting van het bedrijventerrein Steenkoolmijn Zolder (De Schacht) verloopt via een (te realiseren) secundaire weg naar de primaire weg I N74. Een plan-MER-procedure werd opgestart voor de ontsluiting van het bedrijventerrein De Schacht (kennisgevingsfase) maar is geschorst in afwachting van de verdere procedures m.b.t. de N74, o.a. voor een betere afstemming.

In het plan-MER voor de N74 werd rekening gehouden met de wens om eventueel aan te sluiten op de N74 vanuit Heusden-Zolder. Een aansluiting van De Schacht is mogelijk aan de verknoping voor de ontsluiting van het bedrijventerrein Centrum-Zuid te Houthalen. De wijze waarop dit dient te gebeuren en de tracering van De Schacht naar Centrum-Zuid zijn het onderwerp van het plan-MER voor De Schacht.

De aansluiting van het bedrijventerrein De Schacht op de Noord-Zuid verbinding zal deel uit maken van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Closing the Circle'. Dit is een innovatief project inzake afvalverwerking van de REMO-site. Door de uitvoering van de Noord-Zuid verbinding kan ook het project van 'Closing the circle' aangesloten worden op het vrachtnetwerk van Heusden-Zolder.

Werkdomein B: Verkeerskundige ontwikkelingen

Dit werkdomein heeft betrekking tot de mobiliteitseffecten van verkeerskundige ontwikkelingen.

Wegcategorisering

Een belangrijke vaststelling is dat de wegencategorisering van vier straten namelijk: De Drij Dreven, Dorpsstraat, Nieuwstraat en Jeugdlaan niet conform is met deze die vooropgesteld is in het GRS. Deze wegen worden in het GRS aangegeven als een belangrijke lokale verbinding maar zijn momenteel als lokale weg type III gecategoriseerd. Een lokale weg type III is een erfontsluitingsweg.

Onderzoeken per vervoerswijze

▪ **Voetgangersverkeer**

Voetgangersnetwerken

Het beleid heeft in het vorig mobiliteitsplan het centrumplan Viversel en Eversel uitgevoerd. Dit is een herinrichting van beide centra met het oog op de leefbaarheid en verkeersveiligheid in deze kernen. Tevens zijn op diverse andere locaties voetgangersvoorzieningen aangebracht of verbeterd. Zorgdragen voor degelijke en kwaliteitsvolle voetgangersvoorzieningen in alle centrumgebieden en woonzones blijft een volgende uitdaging. De trage wegen kunnen nog verder uitgebreid en ingericht worden ter hoogte van het college en het centrum van Heusden. Vertaling naar oplossingen zal een taak zijn gespreid over jaren.

Trage wegen

De gemeente Heusden-Zolder, de verschillende dorpsraden en Trage Wegen vzw hebben begin 2012 de handen in elkaar om werk te maken van de trage wegen. De eerste belangrijke stap is inventariseren. De inventarisatie van de trage wegen en de verwerking er van, is afgerond in het voorjaar van 2014. De volgende stap is het selecteren van wegen die opgewaardeerd kunnen worden. De dorpsraden van de gemeente trachten in goed overleg een basis te vorming voor dit project om dan in samenwerking met de gemeente en VZW Trage Wegen dit geheel vorm te geven.

▪ **Fietsverkeer**

Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk

Heusden-Zolder heeft een goed uitgebouwd functioneel fietsroutenetwerk. De volgende projecten gelegen op het functioneel fietsroutenetwerk zijn tijdens het vorige mobiliteitsplan voltooid:

- Koerselsebaan
- Jeugdlaan – Viverselweg
- Edw. Staintonstraat
- Kanaalweg

Onderstaande projecten in kader van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk zijn nog niet uitgevoerd in de vorige legislatuur:

- Vrunstraat – De Drij Dreven
- Kluisstraat – Kraakveldstraat – Weyerman – Hofeinde – Belikstraat
- Kapelstraat
- Omgeving ziekenhuis

Recreatief fietsroutenetwerk

Volgende projecten/acties zijn gerealiseerd voor toeristische fietsverbindingen:

- Ontwikkelen fietsroute "de Lage Kempen"
- Fietsenstallingen aan de Beenhouwersstraat gebruiken voor motorparkeerplaatsen (in plan voorbereiding)

De fietsroute naar Kasteel Meylandt is nog niet uitgevoerd in kader van het vorige mobiliteitsplan.

Bestaande fietspaden

Naast de functionele en recreatieve fietsroutes zijn ook enkele projecten op lokaal niveau uitgevoerd:

- Exelgaarden – Kortstraat – Heuvelstraat – Kleuterweg – Halstraat (gedeeltelijk uitgevoerd)
- Minderbroedersstraat

Gemeentebreed is een inventarisatie uitgevoerd naar aanwezige fietspaden waardoor inzicht ontstaan is waar er momenteel fietspaden aanwezig zijn.

Tevens wordt inzicht gegeven in de huidige situering van zowel functioneel als het recreatieve fietsroutenetwerk binnen de gemeentegrenzen met daarbij horende potentiële knelpunten.

Zie kaart 3: knelpunten fietsroutes

Schoolroutes

In kader van de onderzoeken is er een kaart opgesteld van de schoolroutes en de knelpunten op deze routes. Van deze kaart valt af te leiden dat bijna elke kruising van verkeerswegen op de schoolroutes ervaren wordt als aandachtspunten. Al deze aandachtspunten zullen als gevolg niet dezelfde belangrijkheid hebben. Naar de toekomst toe is het belangrijk een rangorde op te stellen van de belangrijkste aandachtspunten. Onder belangrijke aandachtspunten wordt onder andere verstaan: kruisingen van de zwakke weggebruiker met grote stromen gemotoriseerd verkeer, kruisingen met een slechte zichtbaarheid en kruisingen met gemotoriseerd verkeer zonder duidelijke oversteekvoorzieningen.

Overige maatregelen

De gemeente heeft in kader van het mobiliteitsplan van 1999 ook nog enkele extra maatregelen genomen in verband met het fietsverkeer. Er is namelijk een continue monitoring van de opwaardering van de fietsenstallingen en er zijn kaarten met veilige schoolroutes opgemaakt. De promotie van langzaam verkeer door communicatie en voorlichting is uitgevoerd en nog continu in uitvoering. Dit zal ook verder gebeuren binnen het nulscenario.

▪ **Openbaar vervoer**

Voor het beleidsplan openbaar vervoer zijn bijna alle opgestelde acties voltooid:

- Ontwikkelen lokaal vervoerssysteem
- Uitbreiding regionale verbindingen
- Verbeteren frequentie
- Ontwikkelen nieuwe verbindingen Genk-Zonhoven-Houthalen
- Verbeteren wachtgelegenheden
- Stimulatie van het openbaar vervoer door middel van communicatie
- Aanpassen tariefstelling lokaal vervoerssysteem

Voor het openbaar vervoer is er onderzoek gevoerd naar de mogelijkheid voor een gezamenlijke halteplaats van het college en het ziekenhuis op de Pastoor Paquaylaan. Uiteindelijk is niet gekozen voor een gezamenlijke halte maar voor het behouden van de huidige haltesituatie ter hoogte van het ziekenhuis en een nieuwe halte op de Pater Amideuslaan. Deze nieuwe halte is in hoofdzaak in functie van het Sint-Franciscuscollege.

▪ **Autoverkeer**

De autosnelweg E314/A2 met twee op- en afrittencomplexen op het grondgebied van Heusden-Zolder is de belangrijkste verkeersader binnen de gemeentegrenzen.

De hoofdlijnen van het autoverkeer binnen de gemeente Heusden-Zolder zijn verder de N72, N719, N729 en Koerselsebaan. De N72 is een belangrijke verbindingsweg tussen Beringen en Hasselt. De N719 en de Koerselsebaan zijn hoofdverbindingswegen doorheen de kern van Heusden. De N729 is belangrijk als verbinding naar Hasselt-west en ter ontsluiting van het circuit Terlaemen.

Op de N-wegen zit momenteel veel verkeer en worden als gevolg door de gebruikers dan als 'vol' ervaren. Een slechte doorstroming bevordert het gebruik van sluiproutes en verlaagt de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid aanzienlijk.

In kader van het wegenbeleid conform aan de ruimtelijke ontwikkelingen en wegcategorisering zijn er reeds een groot aandeel van de plannen uitgevoerd.

De volgende projecten zijn niet uitgevoerd in kader van het mobiliteitsplan 1999:

- Irislaan, Anjelierenstraat
- Jagerspad, Herckenrodestraat, Sacramentspad, P. Ballingstraat
- Hemelrijk
- Obbeekstraat
- Ijzersveld
- St.Jacobusstraat
- Snelwegstraat
- Koerselsebaan – Exelgaarden (verbinding Koolmijnlaan)

Intensiteiten

De onderzoeken met betrekking tot het gemotoriseerd verkeer zijn de volgende. Het intensiteitenonderzoek wijst uit dat er geen eenduidig en volledig beeld is van de evolutie van de intensiteiten over de wegen. Wel kan worden vastgesteld dat de hoeveelheid verkeer op met name de N719 op bepaalde locaties van het traject op grondgebied Heusden-Zolder is verminderd ten opzichte van 2010. Op andere wegen is er dan opnieuw een toename vast te stellen. De N719 en de Koerselsebaan zijn naar de N72 de drukste wegen binnen de gemeente. Aanvullend snelheidsonderzoek is niet gebeurd in kader van deze synthesesnota en is dan ook niet te vergelijken met het onderzoek uit de oriëntatienota. Het aantal ongevallen is wel onderzocht en hierbij een stijging van de letselernst. Dit vooral voor zwaar- en dodelijk gewonden. De N719 kent het grootste aantal gevaarlijke punten en is bijgevolg een belangrijk aandachtspunt bij het opstellen van het mobiliteitsplan.

Parkeeronderzoek

Als aanvulling op de gevoerde parkeeronderzoeken horend bij de studies uit het eerste werkdomein zijn er nog twee parkeerstudies gevoerd in kader van de synthesesnota. Deze bijkomende parkeertellingen wijzen uit dat Zolder-centrum momenteel een duidelijk parkeerprobleem heeft. Dit kan wel opgelost worden indien het CVO verplaatst naar De Schacht. Toch dient voor Zolder-centrum een duidelijke parkeervisie worden ontwikkeld. In Heusden centrum ter hoogte van Cité-Berkenbos zijn er momenteel geen parkeerproblemen. Inbreiding van het centrum zou wel voor problemen kunnen zorgen in de toekomst. Het zal dus zeker mee opgenomen moeten worden bij de ontwikkeling van de diverse inbreidingsgebieden. Inbreiding van het centrum zal ook zorgen voor meer herkomst- en bestemmingsverkeer waardoor het centrum dus ook drukker zal worden.

Naast de uitgevoerde parkeeronderzoeken is er ook nog onderzoek lopende naar een geschikte locatie voor een carpoolparking. Uit het eerste onderzoek bleven er van de 17 mogelijke locaties slechts vier geschikte locaties over, twee ter hoogte van afrit 27 (Terlaemen) en twee ter hoogte van afrit 28 (N72). In de startnota wordt beschreven dat de voorkeur van het studiebureau Grontmij uitgaat naar de locatie B3 ter hoogte van afrit 28. Het gemeentebestuur heeft hierover overleg gepleegd en zijn tot de conclusie gekomen dat toch locatie A1 de voorkeur krijgt. Dit aangezien de voordelen hier veel meer opwegen tegen de nadelen en ten opzichte van de nadelen bij locatie B3.

▪ **Vrachtverkeer**

Hoofdroute

De hoofdvrachtroute is gelegen op de autosnelweg E314. Doorheen de gemeente is er aanvullend op de hoofdroute een lokale intergemeentelijke vrachtroute aanwezig, namelijk over de N72.

De Dossche-site, het bedrijventerrein Zolder-Lummen en de Kolenhaven worden rechtstreeks ontsloten op de hoofdvrachtroute. Het bedrijventerrein De Schacht wordt ontsloten via de N719 richting Helchteren. De ontsluiting van de bedrijventerreinen gebeuren via vrachtroute 1.

Hierbij is het belangrijk verder mee te nemen dat ter hoogte van De Schacht en De Kolenhaven er nog geen besluit genomen is wat de ontsluitingsstructuur betreft. Deze beslissingen zijn in handen van hogere overheden. De gemeente zal in de scenario's wel duidelijk haar standpunt naar voren moeten brengen

voor een mogelijke oplossing. Deze gebieden zijn dus ook verder belangrijk om mee op te nemen in de opmaak van het mobiliteitsplan.

Vrachtwagenparkeerplaatsen

Er zijn ook zeven vrachtwagenparkeerplaatsen aanwezig in de gemeente. Deze zijn weergegeven op bijhorende kaart. Deze parkeerplaatsen zijn ontwikkeld zodat het vrachtverkeer geweerd kan worden uit het centrum van Heusden-Zolder. Er is dan ook een verbod op het parkeren van zware voertuigen in de gemeente uitgezonderd de hiertoe voorziene plaatsen. Deze regeling is ingevoerd in 2012. Om het beleid te kunnen handhaven worden er voldoende controle gedaan.

Werkdomein C: Flankerende maatregelen

Het derde en laatste werkdomein behandelt de flankerende maatregelen. De onderzoeken die hier vooropgesteld waren in de oriëntatienota zijn nagenoeg niet uitgevoerd. Dit betekent dat op dit gebied er kennis ontbreekt om over deze elementen te oordelen en eventuele belangrijke resultaten mee te nemen naar verdere ontwikkelingen van scenario's in het mobiliteitsplan. Er zijn in kader van de flankerende maatregelen wel parkeeronderzoeken gedaan, maar er is nog geen duidelijk parkeerbeleid opgesteld. Het opstellen van een parkeerbeleidsplan is een belangrijk element voor het sturen van het parkeergedrag en moet zeker meegenomen worden in het mobiliteitsplan.

3.2 DUURZAME MOBILITEITSSCENARIO'S

Aan de hand van de knelpunten, kansen, doelstellingen en de onderzoeksresultaten zijn verschillende scenario's ontwikkeld. Deze scenario's zijn in hun volledigheid beschreven in de synthesesnota.

In dit hoofdstuk wordt louter informatief en zeer bondig de verschillende scenario's samen met de keuze toegelicht om de leesbaarheid van het beleidsplan als een apart document te verbeteren. Het beleidsplan kan in principe gelezen worden zonder dit hoofdstuk maar dan ontbreekt een stuk voorgeschiedenis naar de opbouw van het duurzaam scenario.

Nulscenario

Het nulscenario beschrijft de huidige situatie met uitvoering van de goedgekeurde plannen, het huidige mobiliteitsplan en het actuele beleid voor de volgende 10 jaar. Hierbij wordt ervan uitgegaan dat geen nieuwe acties, projecten en maatregelen worden ontwikkeld.

Scenario 1: 'Rondom Leefbaar Heusden'

In dit scenario wordt een nieuwe omleidingsweg voorzien om het centrum van Heusden te ontlasten van grote vervoersstromen. Door verkeer van de aanwezige wegen af te nemen en te verplaatsen naar de nieuwe omleidingsweg ontstaat er ruimte voor een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer, fietsverkeer en voetgangersverkeer in de woon- en centrumgebieden. Een duurzame inrichting van het centrum met ademruimte zal bevorderend werken voor de voetgangers en fietsers. De auto dient te allen tijde ondergeschikt te zijn t.o.v. de zwakke weggebruiker en openbaar vervoer. De impact van dit scenario op open ruimte, natuur, milieu en financiële input zijn zeer aanzienlijk.

Variant 1: 'Noordelijke ontsluiting'

Dit is de eerste variant op het omleidingsscenario 'Rondom Leefbaar Heusden'. Binnen deze variant wordt enkel de noordelijke omleidingsweg mee opgenomen. Deze eerste variant zorgt voor een betere leefbaarheid van het noordelijk deel van het centrum Heusden. Door het weglaten van de zuidelijke omleidingsweg blijft de ruimte en natuur gespaard maar blijft een bepaalde druk op het centrum aanwezig. Net zoals bij scenario 1 wordt ingezet in het promoten van het voetganger- en fietsnetwerk en het openbaar vervoer als alternatieve modi op de auto.

Variant 2: 'Ontsluiting Muitenberg'

Deze tweede variant op het omleidingsscenario 'Rondom Leefbaar Heusden' voorziet enkel in de afbuiging Koersebaan-Koolmijnlaan via Muitenberg. De leefbaarheid in het centrum van Heusden zal hierbij maar in beperkte mate verbeteren. Door enkel deze afbuiging te voorzien, blijft heel wat ruimte voor landbouw en natuur gespaard. Net zoals bij scenario 1 wordt ingezet in het promoten van het voetganger- en fietsnetwerk en het openbaar vervoer als alternatieve modi op de auto.

Variant 3: 'Zuidelijke ontsluiting'

Zoals bij de vorige twee varianten wordt in deze laatste variant enkel een deel van het omleidingsscenario 'Rondom Leefbaar Heusden' voorzien, namelijk de zuidelijke omleidingsweg via het oud spoor in combinatie met een doorgetrokken afbuiging Muitenberg. Dit zorgt voor een betere leefbaarheid van het centrum Heusden. Door het weglaten van de noordelijke omleidingsweg wordt minder natuur en landbouw ingenomen maar blijft een bepaalde druk op het centrum aanwezig. Net zoals bij scenario 1 wordt ingezet in het promoten van het voetganger- en fietsnetwerk en het openbaar vervoer als alternatieve modi op de auto.

Scenario 2: 'Leefbaar van H tot Z'

Scenario 2 is gebaseerd op het behoud van bestaande weginfrastructuur, waarbij de duurzaamheid van de toekomstige mobiliteit dient gebaseerd te worden op reeds aanwezige basisstructuren en waarbij wordt ingezet op een alternatieve vervoerswijze de verkeersproblematiek van Heusden centrum op te lossen. Door middel van flankerende maatregelen zal getracht worden de kernen van Heusden-Zolder leefbaar en veilig te maken.

3.2.1 Nulscenario

Het nulscenario is de referentiesituatie vandaag met uitvoering van de goedgekeurde plannen, het huidige mobiliteitsplan en het actuele beleid voor de volgende 10 jaar. Hierbij wordt ervan uitgegaan dat geen nieuwe acties, projecten en maatregelen worden ontwikkeld.

Heusden-Zolder scoort zeer goed wat betreft uitgevoerde en in uitvoering zijnde projecten. Het scenario is voor bijna 80% uitgevoerd of in uitvoering. Onderstaand wordt per werkdomein beschreven wat de belangrijkste ontwikkelingen zijn die reeds zijn goedgekeurd en dus vallen binnen het huidige beleid van Heusden-Zolder.

3.2.1.1 Werkdomein A: Ruimtelijke ontwikkelingen

Ruimtelijke structuurplannen

In kader van het mobiliteitsplan van 1999 zijn er reeds verschillende projecten uitgevoerd. Als eerste zijn er de gemeentelijk ruimtelijke structuurplannen. In kader van dit onderwerp zijn er twee projecten uitgevoerd namelijk: Mortelveld en Dorpscentrum. Mortelveld houdt in dat er een herbestemming is van de zone voor gemeenschapsfunctie naar wonen en Dorpscentrum houdt een actualisatie in van het ontwikkelingsperspectief voor aan aantal binnengebieden.

Er zijn momenteel ook nog diverse projecten in opmaak of in uitvoering. Het project Boekt is reeds in uitvoering en dit is een actualisatie, centrumontwikkeling, woonuitbreidingsproject en de herstructurering/ reorganisatie van het sportcentrum en de Ubbeelstraat. De projecten van Bolderberg zijn reeds in opmaak. Deze houden in dat er een actualisatie en ontwikkelingsperspectief van het domein Bovy plaatsvindt.

Ruimtelijke projecten

Binnen het onderwerp ruimtelijke projecten is er één project uit het vorige mobiliteitsplan. De PRUP van dit project is momenteel nog in herziening. Hierbij gaat het over het regionaal bedrijventerrein Kolenhaven van 19ha.

Wegencategorisering

Ten laatste is er de categorisering van de straten en wegen. In dit onderwerp was de taak dat de infrastructuur aangepast moet worden in functie van de wegcategorisering. De gemeente en AWV voeren dit continu uit. Naar de toekomst toe zal de wegcategorisering gelijk blijven aan de huidige categorisering.

3.2.1.2 Werkdomein B: Netwerken per modus

Voetgangersverkeer

Voetgangersnetwerken

Het beleid heeft in het vorig mobiliteitsplan het centrumplan Viversel en Eversel uitgevoerd. Dit is een herinrichting van beide centra met het oog op de leefbaarheid en verkeersveiligheid in deze kernen. Binnen dit scenario zullen er verder voor de voetgangersnetwerken geen aanpassingen of uitvoeringen meer plaatsvinden.

Trage wegen

De gemeente Heusden-Zolder, de verschillende dorpsraden en Trage Wegen vzw hebben begin 2012 de handen in elkaar om werk te maken van de trage wegen. De eerste belangrijke stap is inventariseren. De inventarisatie van de trage wegen, en de verwerking er van, is afgerond in het voorjaar van 2014. De volgende stap is het selecteren van wegen die opgewaardeerd kunnen worden. Binnen het nulscenario zullen er verder dus geen opwaarderingen en dergelijke gemaakt worden, gezien dit niet was gepland.

Fietsverkeer

Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk

Heusden-Zolder heeft een goed uitgebouwd functioneel fietsroutenetwerk. De volgende projecten gelegen op het functioneel fietsroutenetwerk zijn tijdens het vorige mobiliteitsplan voltooid:

- Koersebaan
- Jeugdlaan – Viverselweg
- Edw. Staintonstraat
- Kanaalweg

Onderstaande projecten in kader van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk zijn nog niet uitgevoerd in de vorige legislatuur:

- Vrunstraat – De Drij Dreven
- Kluisstraat – Kraakveldstraat – Weyerman – Hofeinde – Belikstraat
- Kapelstraat
- Omgeving ziekenhuis

Recreatief fietsroutenetwerk

Volgende projecten/acties zijn gerealiseerd voor toeristische fietsverbindingen:

- Ontwikkelen fietsroute “de Lage Kempen”
- Fietsenstallingen aan de Beenhouwersstraat gebruiken voor motorparkeerplaatsen (in plan voorbereiding)

De fietsroute naar Kasteel Meylandt is nog niet uitgevoerd in kader van het vorige mobiliteitsplan.

Bestaande fietspaden

Naast de functionele en recreatieve fietsroutes zijn ook enkele projecten op lokaal niveau uitgevoerd:

- Exelgaarden – Kortstraat – Heuvelstraat – Kleuterweg – Halstraat (gedeeltelijk uitgevoerd)
- Minderbroedersstraat

Schoolroutes

In kader van de onderzoeken is er een kaart opgesteld van de schoolroutes en de knelpunten op deze routes. Binnen het nulscenario zal deze situatie gelijk blijven aan de huidige en zullen er dus geen verbeteringen of aanpassingen gebeuren aan gevaarlijk routes.

Overige maatregelen

De gemeente heeft in kader van het mobiliteitsplan van 1999 ook nog enkele extra maatregelen genomen in verband met het fietsverkeer. Er is namelijk een continue monitoring van de opwaardering van de fietsenstallingen en er zijn kaarten met veilige schoolroutes opgemaakt. De promotie van langzaam verkeer door communicatie en voorlichting is uitgevoerd en nog continu in uitvoering. Dit zal ook verder gebeuren binnen het nulscenario.

Openbaar vervoer

Voor het beleidsplan openbaar vervoer zijn bijna alle opgestelde acties voltooid:

- Ontwikkelen lokaal vervoerssysteem
- Uitbreiding regionale verbindingen
- Verbeteren frequentie, hier rond is men nog steeds vragende partij
- Ontwikkelen nieuwe verbindingen Genk-Zonhoven-Houthalen
- Verbeteren wachtgelegenheden
- Stimulatie van het openbaar vervoer door middel van communicatie
- Aanpassen tariefstelling lokaal vervoerssysteem

De realisatie van het nieuwe station in Heusden en de ontwikkeling van lokale vervoerssystemen zijn niet van toepassing. Op gebied van openbaar vervoer zal de toekomstige situatie voor het nulscenario dus gelijk zijn aan de huidige situatie. De afdeckingsgraad van het openbaar vervoer zal bij gevolg niet toenemen of uitbreiden. Deze afdeckingsgraad is momenteel voldoende, naar de toekomst toe is hier weinig verbetering mogelijk en/ of noodzakelijk.

Autoverkeer

De autosnelweg E314/A2 met twee op- en afrittencomplexen op het grondgebied van Heusden-Zolder is de belangrijkste verkeersader binnen de gemeentegrenzen.

De hoofdlijnen van het autoverkeer binnen de gemeente Heusden-Zolder zijn verder de N72, N719, N729 en Koerselsebaan. De N72 is een belangrijke verbindingsweg tussen Beringen en Hasselt. De N719 en de Koerselsebaan zijn hoofdverbindingswegen doorheen de kern van Heusden. De N729 is belangrijk als verbinding naar Hasselt-west en ter ontsluiting van het circuit Terlaemen.

Op de N-wegen zit momenteel veel verkeer en worden als gevolg door de gebruikers dan als 'vol' ervaren. In het nulscenario zal er aan deze situatie niets veranderen. Daarom is de kans reëel dat er congestie ontstaat in de toekomst. Een slechte doorstroming bevordert het gebruik van sluiproutes en verlaagt de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid aanzienlijk.

In kader van het wegenbeleid conform aan de ruimtelijke ontwikkelingen en wegencategorisering zijn er reeds een groot aandeel van de plannen uitgevoerd. Onderstaande plannen zijn reeds uitgevoerd in kader van het mobiliteitsplan:

- Everselkiezel – Butastraat
- Kayenberg
- Kapelstraat – Koerselsebaan
- Kabienstraat, Kuilberg, Pannenwinningstraat
- Schaltusstraat en Borgveld
- Vroenweg
- Laarstraat
- Halvijvers – Beemdenstraat
- Lusthofstraat – Het Heike
- Wolverik
- Kanaalweg
- Ubberselstraat
- Bovenstraat
- Horionweg
- Zagerijstraat
- Aansluiting op Noord-Zuid verbinding
- N72 conform projectnota
- Aanleg westelijk tracé langs Albertkanaal
- Aansluiting bedrijventerrein op de op- en afritten
- St. Jobstraat – Galgeneinde
- Westlaan – Sint Quirinusstraat
- N72 – Boekterheide
- N72 – Kapelstraat
- Koolmijnlaan – Lillostraat

De volgende projecten zijn nog niet uitgevoerd en kunnen binnen dit nulscenario in de toekomst nog uitgevoerd worden, namelijk:

- Irislaan, Anjelierenstraat
- Jagerspad, Herckenrodestraat, Sacramentspad, P. Ballingstraat
- Hemelrijk
- Obbeekstraat
- Ijzersveld
- St.Jacobusstraat
- Snelwegstraat
- Koerselsebaan – Exelgaarden (verbinding Koolmijnlaan)

Vrachtverkeer

De hoofdvrachtroute is gelegen op de autosnelweg E314. Doorheen de gemeente is er aanvullend op de hoofdroute een lokale intergemeentelijke vrachtroute aanwezig, namelijk over de N72.

De Dossche-site, het bedrijventerrein Zolder-Lummen en de Kolenhaven worden rechtstreeks ontsloten op de hoofdvrachtroute. Het bedrijventerrein De Schacht wordt ontsloten via de N719 richting Helchteren. De ontsluiting van de bedrijventerreinen gebeuren via vrachtroute 1.

Naar de toekomst wordt binnen dit scenario geen ontwikkeling gemaakt voor de afwikkeling en doorstroming van het vrachtverkeer. Dit wil zeggen dat er in de toekomst nog steeds vrachtverkeer zal gaan doorheen de kern Viversel.

Er zijn ook zeven vrachtwagenparkeerplaatsen aanwezig in de gemeente. Deze parkeerplaatsen zijn ontwikkeld zodat het vrachtverkeer geweerd kan worden uit het centrum van Heusden-Zolder. Er is dan ook een verbod op het parkeren van zware voertuigen in de gemeente uitgezonderd de hiertoe voorziene plaatsen. Deze regeling is ingevoerd in 2012. Om het beleid te kunnen handhaven wordt voldoende gecontroleerd.

3.2.1.3 Werkdomein C: Ondersteunende maatregelen

Parkeerbeleid

Voor het parkeerbeleid zijn alle vooropgestelde maatregelen uitgevoerd. Dit zijn:

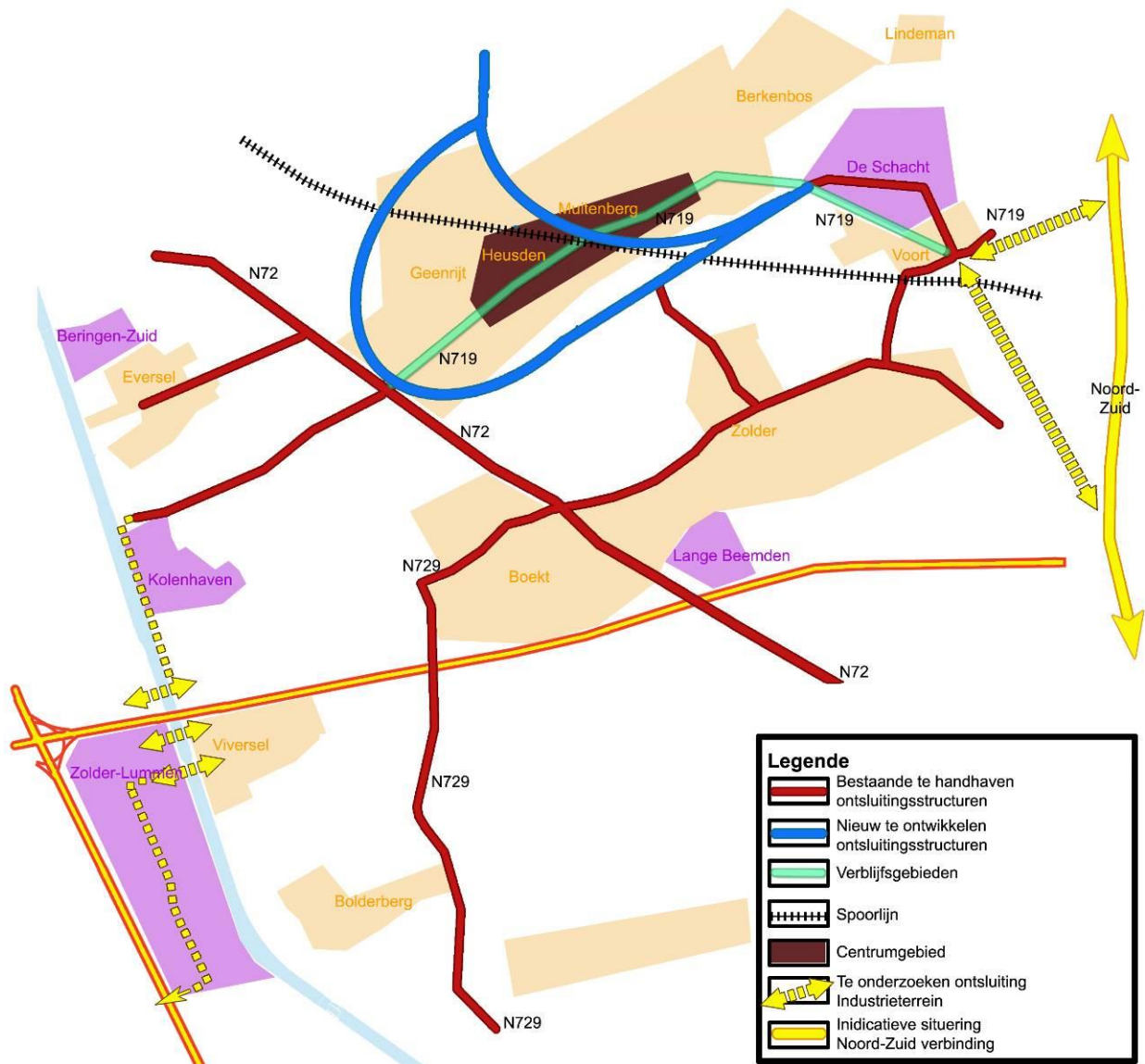
- De Blauwe zone Heusden-centrum is bepaald in het vorige mobiliteitsplan.
- De zone voor betalend parkeren in Berkenbos-centrum (gedeelte Koolmijnlaan) is ingesteld.
- Langparkeerplaatsen voor het K. Boudewijnplein en Berkenbos-Centrum
- Verscheidene aanpassingen rond het Sint-Franciskus ziekenhuis.
- Blauwe zone in Zolder-centrum

Naar de toekomst toe zal er binnen het nulscenario dus geen verdere uitvoering zijn van plannen met betrekking tot het parkeerbeleid.

Snelheidsregimes

De huidige snelheidsregimes blijven behouden naar de toekomst toe. De belangrijkste verbindingswegen hebben een snelheid van 70 km/h. In de kernen is er een bebouwde kom (50 km/h zone) en ter hoogte van de scholen is er een snelheidsregime van 30 km/h (variabele).

3.2.2 Scenario 1: Rondom Leefbaar



Figuur 3: scenario 'Rondom Leefbaar Heusden'

Scenario 1 'Rondom Leefbaar Heusden' voorziet in de ontwikkeling van een omleidingsweg rondom Heusden. Deze omleidingsweg moet ervoor zorgen dat het centrum van Heusden ontlast wordt van grote vervoersstromen. Hierdoor kan het centrum van Heusden zich verder profileren als een verblijfsgebied met nadruk op voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. Ook de kern van Zolder wordt mee opgenomen binnen dit scenario. Bedoeling van dit voorstel is om door verkeersstromen te verplaatsen, op de aanwezige wegen ruimte vrij te maken voor een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer, fietsverkeer en voetgangersverkeer.

3.2.2.1 Werkdomein A: Ruimtelijke ontwikkelingen

Ruimtelijke structuurplannen

De nieuwe ruimtelijke structuurplannen moeten zo ontwikkeld worden zodat deze aansluiten op bestaande structuren van openbaar vervoer. Met als effect dat het openbaar vervoer een alternatief biedt voor de autoverplaatsingen. Hierbij moet de ontsluiting van de voetgangers, fietser en het openbaar vervoer op de eerste plaats komen en het gemotoriseerd verkeer is ondergeschikt. Op deze manier tracht men het autogebruik terug te dringen in gebruik en over te schaken naar duurzame vervoersmodi.

Ruimtelijke projecten

De toekomstige ruimtelijke projecten mogen geen negatieve impact hebben op de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid in de omgeving. De ruimtelijke projecten moeten zich in de eerste plaats richten op de zwakke verkeerdeelnemers. De voorzieningen moeten van dergelijke aard zijn dat fietsers en voetgangers het ervaren als kwalitatief, aangenaam, comfortabel en veilig. Enkel op deze manier kunnen de verplaatsingen te voet en met de fiets aangemoedigd worden. De auto moet dus te allen tijde ondergeschikt zijn.

Bij nieuwe ruimtelijke projecten is het nodig om barrièrevorming tot een minimum te beperken of eventueel op te lossen. Een barrière verlaagt de omgevingskwaliteit en leefbaarheid sterk. De aanpak van een barrière dient de oversteekbaarheid terug te verhogen. Dit werkt bevorderend voor de voetgangers en fietsers.

Wegencategorisering

De weginrichting dient in de toekomst conform te zijn met de gekozen wegcategorisering. Momenteel is de wegcategorisering vaak niet afgestemd op de werkelijke inrichting van de weg. Een afstemming van de wegcategorisering over het gehele grondgebied zorgt voor conformiteit en leesbaarheid voor de gebruikers. Ook in kader van de snelheidsregimes is de weginrichting een bepalende factor voor de effectief gereden snelheid door de gebruikers.

Bij herinrichting van wegen is het aangewezen het profiel van de weg af te stemmen op de voetgangers, fietser en het openbaar vervoer. Met andere woorden is de auto bij de inrichting van de weg ondergeschikt aan de andere vervoersmodi.

3.2.2.2 Werkdomein B: Netwerken per modaliteit

Voetganger

Binnen dit scenario 'Rondom Leefbaar Heusden' staat de zwakke weggebruiker centraal. Door de omleiding van het verkeer zal het centrum volledig heringericht kunnen worden in functie van de voetganger. De verkeerveiligheid en -leefbaarheid van het centrum zal hierdoor stijgen. De omleidingsweg zal het grootste aandeel van het verkeer uit het centrum weghalen waardoor de Koolmijnlaan, Brugstraat, Guido Gezellelaan en Koerselsebaan afgestemd kunnen worden als verblijfsgebied. Ook in de gebieden rond de Koolmijnlaan kunnen de voetgangersnetwerken verder uitgebouwd worden.

Niet alleen in Heusden, maar ook in Zolder zal de omleidingsweg zorgen voor een ontlasting. Namelijk de M. Scheperslaan die nu een doorgaande verbinding is naar Houthalen zal ontlast worden en het verkeer – met name vrachtverkeer – zal via hogere ordewegen ontsloten worden naar de omleidingsweg. Hierdoor zal ook dit gebied verder ontwikkeld kunnen worden in functie van de voetganger.

Naast de gewone voetgangersvoorzieningen zijn ook de trage wegen een element van het volledige voetgangersnetwerk, en ook fietsnetwerk.

Fietser

Functioneel en Recreatief fietsroutenetwerk

De afstanden in de kernen zijn dermate klein dat de fiets voor de bewoners een volwaardig alternatief is voor de auto. Zelfs voor verplaatsingen tussen de kernen zal de fiets (met de opkomst van de E-bike) een belangrijke rol gaan spelen. Een compleet fietsroutenetwerk dat aan de hoogste norm van comfort en kwaliteit voldoet zal het fietsverkeer promoten. Verdere uitbouw van reeds aanwezige fietsroutenetwerken zal hierbij de basis vormen. Het is eerder belangrijk de mensen aan te zetten tot het gebruik van de fiets voor korte verbindingen. Al hangt dat zeer sterk samen met de voorzieningen die aanwezig zijn en de kwaliteit ervan. Het subjectieve onveiligheidsgevoel mag hierbij niet vergeten worden. Deze factor is vaak zeer bepalend in de keuze voor verplaatsingen met de auto. Het verhogen van het subjectieve veiligheidsgevoel kan de omslag maken naar verplaatsingen met de fiets of te voet.

Recreatief fietsroutenetwerk

Op enkele missing links na is het fietsroutenetwerk van Heusden-Zolder zeer goed uitgebouwd. Het onderhoudt ervan is dus een belangrijke factor naar de toekomst toe, want de staat van de infrastructuur speelt ook een grote rol in het gebruik ervan.

Schoolroutes

De gemeente Heusden-Zolder heeft via een enquête in alle lagere scholen de knelpunten en opmerkingen van ouders en leerlingen verzameld. Op basis van de resultaten heeft een werkgroep fietskaarten gemaakt per school. De verschillende kaarten zijn samengevoegd op een overzichtskaart.

Openbaar vervoer

NMBS

Binnen dit scenario van de omleidingsweg zal het station niet langer doorkruist worden door de drukke verkeersader, Koerselsebaan. De stationsomgeving kan dan ook volledig heringericht worden als een verkeersluwe ruimte. De kwaliteit en leefbaarheid van het station zal hierdoor naar een hoger niveau gebracht worden.

De Lijn

Het openbaar vervoer in Heusden-Zolder is goed bereikbaar doordat de afdekkingsgraad hoog ligt. Er zijn slechts enkele zones die buiten de afdekkingsgraad van 750m vallen.

Auto

Dit scenario met een volledige omleidingsweg zal het verkeer dat momenteel over de N719 en de Koerselsebaan gaat om het centrum van Heusden leiden. Met name het centrum van Heusden en in mindere maten Zolder zullen door deze grote ingreep terug leefbaar worden. De omleidingsweg zal bestaan uit drie wegen: een noordelijke omleidingsweg, een zuidelijke omleidingsweg en een omleidingsweg via Muitenberg (langs de spoorweg).

Als eerste is er de noordelijke omleidingsweg die zal boven Geenrijt door gaan en dan aansluiten op de Kapelstraat. Ten tweede is er de zuidelijke omleidingsweg die zal parallel lopen met de oude spoorweg, het huidige recreatieve fietsroutenetwerk. De laatste is de omleidingsweg via Muitenberg langs de huidige spoorweg. Deze omleidingsweg via Muitenberg zal ook een belangrijke rol spelen in de ontsluiting van het toekomstige woongebied Muitenberg.

Om dit scenario voor het gemotoriseerd verkeer te doen slagen is het belangrijk dat het verkeer op de juiste manier gestuurd wordt. De herinrichting van het centrum van Heusden en de M. Scheperslaan in Zolder zal er mede voor zorgen dat het verkeer ontmoedigd wordt deze wegen te kiezen. Niet enkel de inrichting maar ook de bewegwijzering en handhaving zijn bepalende bij het omleiden van verkeer.

Vrachtervervoer

De hoofdvrachtroute in Heusden-Zolder loopt gelijk met de E314 en N74. Er zijn drie toegangspunten voorzien tot deze hoofdroute. Dit zijn toegangspunten op macro niveau.

Aanvullend op deze hoofdvrachtroute zijn er ook nog drie vrachtroutes van het type I. Deze routes zijn noodzakelijke schakels om de attractiepolen op mesoniveau te verbinden met het hoofdnetwerk. Deze vrachtroutes type I ontsluiten de drie bedrijventerreinen die onderstaand besproken worden.

De gemeente bevat niet enkel een macro en meso ontsluiting van het vrachtroutenetwerk, ook op lokaal niveau is er ontsluiting. De lokale intergemeentelijke vrachtroute is gelegen op de N72. De lokaal gemeentelijke vrachtroute geeft de aansluiting van de Kolenhaven en de Dossche-site met de vrachtroute I. Ook de ontsluiting van De Lange Beemden gebeurt via een lokaal gemeentelijke vrachtroute.

Op lokaal niveau zijn er enkele toegangspunten deze zijn gelegen ter hoogte van het bedrijventerrein van Beringen-Zuid, Kolenhaven, Terlaemen en De Schacht.

3.2.2.3 Werkdomein C: Flankerende maatregelen

Parkeerbeleid

In de kerkdorpen van Heusden-Zolder wordt grote hinder ondervonden op het vlak van parkeren. Op piekmomenten (d.i. bij het samenvallen van verschillende activiteiten) voldoet de capaciteit niet en wordt er bijgevolg ook geparkeerd in (gras)bermen.

Door middel van parkeeronderzoeken kan de problematiek in kaart gebracht worden. Aan de hand hiervan kan vervolgens een gericht parkeerbeleid gevoerd worden.

Ook bij grote bouwprojecten zullen vergunningen worden afgeleverd na voldoende toetsing o.v.v. verkeersafwikkeling en parkeergegevens.

De gemeente heeft de wens uitgedrukt om in de toekomst gemeentebreed een parkeerverordening op te maken. Deze parkeerverordening zou richtlijnen kunnen bevatten rond parkeervoorzieningen bij nieuwbouwprojecten maar ook bij verbouwingen. Bij parkeervoorzieningen wordt niet alleen gedacht aan wagens maar ook aan ruimte voor fietsers.

Voetgangers en fietsers

Het fietsnetwerk in Heusden-Zolder is goed uitgerust. Echter op het vlak van de kwaliteit en het onderhoud van de fietspaden is verbetering mogelijk. Vaak treft men bijvoorbeeld zwerfvuil aan op de fietspaden. Dit heeft een negatief effect op de verkeersveiligheid van het fietsverkeer (vb. uitwijken voor afval). Daarnaast ervaart men in de gemeente regelmatig dat autobestuurders, bewust of onbewust, afwijken van de rijweg richting/ op het fietspad.

Om de kwaliteit en veiligheid van fietspaden te controleren, dienen criteria opgesteld te worden waarop ze gecontroleerd kunnen worden.

Wat betreft het voetgangersnetwerk dient er een overzichtskaart opgesteld te worden waarop de voetgangersverbindingen worden aangeduid alsook dienen er criteria opgesteld te worden om de kwaliteit en de veiligheid van de voetpaden te waarderen.

Dit allemaal om de verplaatsingen met de fiets en te voet verder te stimuleren. Hierbij hoort natuurlijk ook een groot stuk campagne waarbij het fietsen en wandelen verder aangemoedigd wordt.

Snelheidsregimes

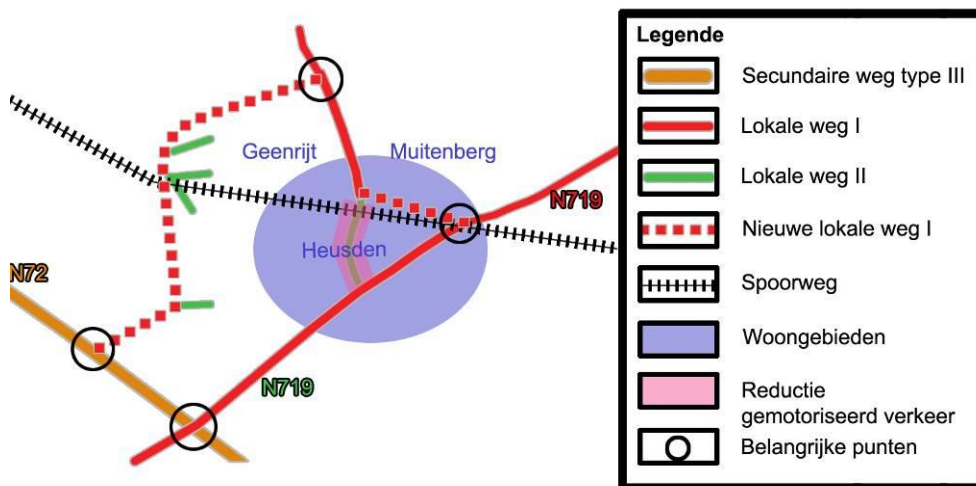
De huidige snelheidsregimes in de gemeente worden nagenoeg volledig gehandhaafd.

De gemeente wenst de afritten van de autosnelweg te beperken met een maximum snelheid van 70 km/uur.

De vraag hierbij is als dat wel gewenst is vanuit verkeersveiligheidsoogpunt. De auto's zullen hierdoor snel moeten afremmen van een snelheid van 120 km/uur naar een snelheid van 70 km/uur. Gezien vanuit het verkeersveiligheidsoogpunt zou dit best gebeuren met een tussenstap van 90 km/uur. Dit allemaal om ervoor te zorgen dat ongevallen vermeden worden en dus de verkeersveiligheid behouden blijft.

3.2.3 Variant 1: Noordelijke ontsluiting

Dit is een eerste variant op het omleidingsscenario 'Rondom Leefbaar Heusden'. Binnen deze variant worden enkel de noordelijke omleidingsweg via Geenrijt en de omleidingsweg via Muitenberg mee opgenomen. Deze eerste variant zorgt voor een betere leefbaarheid van de Koerselsebaan vanaf het station tot aan de rotonde bij de kerk, voor wat betreft de verkeersrelatie Koerselsebaan/ N72. De Guido Gezellelaan, Brugstraat en Koolmijnlaan blijven de huidige verkeersfunctie van lokale I behouden in dit scenario.



Figuur 4: variant 1 Noordelijke ontsluiting

3.2.3.1 Werkdomein A: Ruimtelijke ontwikkelingen

De ruimtelijke structuurplannen en projecten kunnen identiek genomen worden aan deze van het basis scenario. De algemene richtlijnen rond wegcategorisering zijn ook identiek aan scenario 1. Specifiek naar wegcategorisering van bepaalde wegen zijn er wel verschillen tussen het basis scenario en de variant, zoals beschreven in fase II (synthesenota).

3.2.3.2 Werkdomein B: Netwerken per modaliteit

Voetganger en Fietser

De noordelijke omleidingsweg zal enkel de Koerselsebaan ontlasten. Het centrum van Heusden zal gedeeltelijk en Zolder dus verder niet ontlast worden. Het is dus evenzeer nodig dat er investeringen worden gedaan in het voetgangers- en fietsnetwerk van Heusden en Zolder.

Overige elementen per netwerk zijn terug te vinden in het eerste scenario 'Rondom Leefbaar Heusden'

Openbaar vervoer

NMBS en De Lijn

De plannen van de NMBS en De Lijn blijven gelijk aan deze van het eerste scenario.

Het is belangrijk dat het openbaar vervoer, net zoals de verplaatsingen te fiets en te voet, verder gestimuleerd worden. Dit door middel van het voeren van campagnes.

Auto

Het gemotoriseerd verkeer zal enkel ten noorden van Heusden omgeleid worden. Een eerste omleidingsweg gaat door Geenrijt en de tweede langs de huidige spoorweg door Muitenberg.

De omleidingsweg via Geenrijt zorgt voor een omleiding van het verkeer van noord naar west. Met deze omleidingsweg zullen ook de woongebieden van Geenrijt ontsloten worden naar de N72. Dit betekent dat de rotonde aan de kerk Heusden minder wordt belast

Op te merken dat het probleempunt dat momenteel aanwezig is op de rotonde (kerk) op deze manier gedeeltelijk wordt verplaatst naar de aantakking van de omleidingsweg van Muitenberg op de Koolmijnlaan.

Het bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer over de N719 zal nog steeds aanwezig zijn bij de keuze voor deze variant omleidingsweg. Het is daarbij belangrijk te zorgen voor een vlotte doorstroming voor het gemotoriseerd verkeer in combinatie met maatregelen voor het verhogen van de verkeersleefbaarheid en -veiligheid.

Vrachtovervoer

De situatie voor het vrachtovervoer is identiek aan deze van scenario 1.

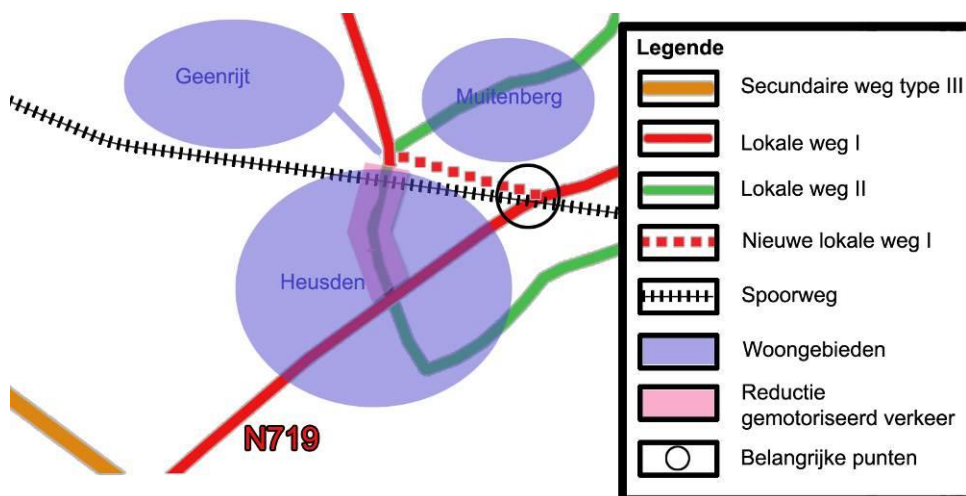
3.2.3.3 Werkdomein C: Flankerende maatregelen

De flankerende maatregelen voor dit scenario komen volledig overeen met deze van 'Rondom Leefbaar Heusden'.

Dit scenario geeft wel enkele bijkomende flankerende maatregelen met betrekking tot het centrum van Heusden en Zolder. Aangezien de centra in dit scenario niet volledig ontlast worden is het belangrijk er toch voor te zorgen dat deze leefbaar en veilig zijn voor alle vervoersmodi. De flankerende maatregelen moeten er ook voor zorgen dat de juiste routes genomen worden door het juiste verkeer, dit om sluipverkeer te vermijden.

3.2.4 Variant 2: ontsluiting Muitenberg

De tweede variant op scenario 1 is enkel de omleidingsweg via Muitenberg. Deze zal slechts gedeeltelijk en in minimale mate voor een ontlasting van de Koerselsebaan vanaf het station Heusden tot aan de rotonde kerk zorgen. Aanvullend zal deze randweg de ontsluiting /toegang uitmaken voor het geplande wooninbreidingsgebied Muitenberg.



Figuur 5: variant 2 ontsluiting Muitenberg

3.2.4.1 Werkdomein A: Ruimtelijke ontwikkelingen

De ruimtelijke structuurplannen en projecten zijn zoals in Variant 1 weer vergelijkbaar met het scenario 1. De wegcategorisering is grotendeels vergelijkbaar met Variant 1. Echter is de noordelijke omleidingsweg via Geerijdt in dit variante scenario niet aanwezig.

3.2.4.2 Werkdomein B: Netwerken per modaliteit

Voetganger en Fietser

Net zoals in de voorgaande scenario's staat ook hier weer de zwakke weggebruiker centraal, namelijk de fietser en voetganger. De omleiding via Muitenberg zal ervoor zorgen dat de Koerselsebaan voor een groot deel ontlast wordt. Het gemotoriseerd verkeer zal allemaal overgebracht worden op de nieuwe baan waardoor de Koerselsebaan tussen het station en de rotonde ontlast zal worden van grote verkeersstromen.

Openbaar vervoer

NMBS en De Lijn

De plannen van de NMBS en De Lijn blijven gelijk aan deze van het eerste scenario.

Auto

De ontsluiting van Muitenberg is vooral belangrijk naar de toekomstige ontwikkeling van dit gebied toe. Het gebied Muitenberg is een toekomstig woongebied. Indien de omleidingsweg via de spoorweg er niet komt zal het gebied ontsloten moeten worden via het lokale netwerk dat reeds aanwezig is.

Binnen dit scenario zal niet enkel het verkeer afkomstig uit het woongebied Muitenberg afgeleid worden op deze omleidingsweg. Het doorgaand verkeer van de Koerselsebaan zal ook ontsloten worden via deze omleidingsweg.

Vrachtvervoer

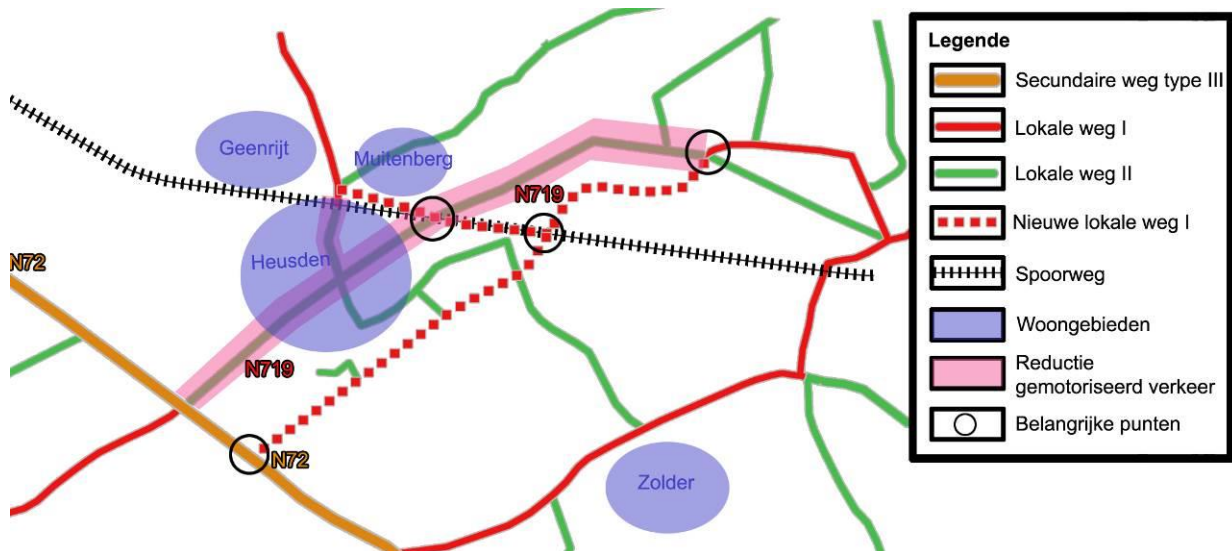
De situatie voor het vrachtverkeer is identiek aan deze van scenario 1.

3.2.4.3 Werkdomein C: Flankerende maatregelen

De flankerende maatregelen zijn volledig terug te vinden in het eerste scenario. De aanvullende flankerende maatregelen zijn identiek aan deze van het voorgaande scenario.

3.2.5 Variant 3: Zuidelijke ontsluiting

De derde een laatste variant op het basisscenario 'Rondom Leefbaar Heusden' is de zuidelijke omleidingsweg in combinatie met de omleidingsweg via Muitenberg. Deze omleidingsweg zal de N719 ontlasten en het gedeelte van de Koerselsebaan tussen station en rotonde kerk. De geplande omleidingsweg wordt aangesloten op de Mijnwerkerslaan en de N72. Hierdoor kan alle doorgaand verkeer, zowel vanuit het noorden (Koerselsebaan) als de oost-west-relatie van het huidige wegennet worden verplaatst. Heusden en Berkenbos kunnen opnieuw leefbaar worden.



Figuur 6: variant 3 Zuidelijke ontsluiting

3.2.5.1 Werkdomein A: Ruimtelijke ontwikkelingen

De ruimtelijke structuurplannen en projecten kunnen identiek genomen worden aan deze van het basis scenario. De algemene richtlijnen rond wegencategorisering zijn ook identiek aan scenario 1.

3.2.5.2 Werkdomein B: Netwerken per modaliteit

Voetganger en Fietser

De situatie voor het voetgangers en fietsers is quasi identiek aan deze van scenario 1.

Openbaar vervoer

NMBS en De Lijn

De plannen van de NMBS en De Lijn blijven gelijk aan deze van het eerste scenario.

Het is belangrijk dat het openbaar vervoer, net zoals de verplaatsingen te fiets en te voet, verder gestimuleerd worden. Dit door middel van het voeren van campagnes.

Auto

Het scenario van de zuidelijke ontsluiting leidt het verkeer van de Koolmijnlaan af naar de zuidelijke omleidingsweg en het verkeer van de Koerselsebaan wordt afgeleid via de ontsluiting van Muitenberg.

De zuidelijke omleidingsweg, in combinatie met de omleidingsweg langs het spoor, biedt een alternatief voor het doorgaande verkeer van de N719. Niet enkel het doorgaande verkeer wordt hiermee afgewikkeld, ook de zuidelijke woongebieden van Heusden worden op deze manier ontsloten.

De situatie voor het vrachtverkeer is identiek aan deze van scenario 1.

3.2.5.3 Werkdomein C: Flankerende maatregelen

De flankerende maatregelen blijven over het algemeen gelijk aan deze van het eerste scenario. De aanvullende maatregelen zijn terug te vinden in variant 1.

3.2.6 Scenario 2: Leefbaar van H tot Z

Scenario 2 is gebaseerd op het behoud van bestaande weginfrastructuur, waarbij de duurzaamheid van de toekomstige mobiliteit dient gebaseerd te worden op reeds aanwezige basisstructuren en waarbij men tracht op een alternatieve wijze de verkeersproblematiek van Heusden centrum op te lossen. Door middel van flankerende maatregelen zal getracht worden de kernen van Heusden-Zolder leefbaar en veilig te maken.

3.2.6.1 Werkdomein A: Ruimtelijke ontwikkelingen

Ruimtelijke structuurplannen

Het is belangrijk in de toekomst ruimtelijke structuurplannen op een duurzame manier in te passen. Dit betekent dat de projecten moeten passen binnen de huidige structuur van wegen en openbaar vervoer. Omwille hiervan is het belangrijk dat voor nieuwe ruimtelijke structuurplannen het effect op het verkeer bekeken wordt.

Binnen de ruimtelijke structuurplannen moet het STOP-principe gehanteerd worden. Dit wil zeggen eerst de stappers of voetgangers, dan de trappers of fietsers, als volgt het openbaar vervoer en als laatste pas het privé vervoer of de auto. Dit is een manier om het autogebruik te doen verminderen.

Wel is hierbij belangrijk dat het alternatief voor de auto een waardig alternatief is, met een kwalitatieve infrastructuur. Anders zal het snel als minderwaardig opgevat worden.

Ruimtelijke projecten

De toekomstige ruimtelijke projecten zullen duurzaam moeten zijn in hun ontwikkeling. Hierbij komt de leefbaarheid en verkeersveiligheid op de eerste plaats. Net zoals bij de ruimtelijke structuurplannen wordt ook hier weer het STOP-principe gehanteerd. De voetgangers en fietsers staan met andere woorden centraal in dit scenario.

De drukke wegen zijn één van de elementen die vaak in strijd zijn met de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Deze drukke wegen vormen al snel een barrière tussen de twee zijden van de straat. Deze barrière verlaagt de leefbaarheid en veiligheid aanzienlijk. Daarom moet er ook massaal ingezet worden op het oplossen van barrières voor het verhogen van de verkeersveiligheid en -leefbaarheid. Door een barrière op te lossen herstellen vaak verloren wandel- en fietsverbindingen. Dit bevordert op zijn beurt weer de verplaatsingen te voet of met de fiets.

In Heusden-Zolder zijn er naar de toekomst toe verschillende ruimtelijke projecten die een duurzame inpassing zullen krijgen.

Een eerste is de uitbreiding van het ziekenhuis en het college. In de resultaten van de onderzoeken is de specifieke situatie terug te vinden. In het kort komt het erop neer dat de verkeersstromen van voetgangers en fietsers gedeeltelijk gescheiden zullen worden van de stromen van het gemotoriseerd verkeer. Dit door de route naar het ziekenhuis te bewegwijzieren via de Mijnwerkerslaan en Terrillaan. Ook zal de omgeving voor het college volledig heringericht worden met een centrale bushalte buiten de campus en voldoende parkeermogelijkheden voor het college zelf. De omgeving rond het college en het ziekenhuis zal volledig binnen de zone 30 vallen.

Het tweede project is de herinrichting van het ophaalgebouw De Schacht in functie van het CVO en de ontwikkeling van de omgeving die hierbij betrokken zijn. Hier is ook weer een volledig duurzame oplossing uitgewerkt, die terug te vinden is in de resultaten van de onderzoeken. De omgeving zal een hoger aantal bezoekers hebben door de nieuwe functie van het CVO. Hierdoor zal de twee maandelijkse markt opgesteld worden op de Koolmijnlaan en zal ook de parkeergelegenheid een nieuwe duurzame inpassing krijgen.

Als derde ruimtelijk project is er de ontsluiting van de bedrijventerreinen Zolder-Lummen en Kolenhaven. Een goede ontsluiting is hier belangrijk zodat de woongebieden ontlast worden van het zware vrachtverkeer.

Als vierde project is er de ontsluiting van het bedrijventerrein De Schacht. Dit blijft nog steeds diffuus door het onbekende in de tracés van de Noord-Zuid en sneltramlijn 3.

Wegencategorisering

Een duurzame wegcategorisering betekent in dit geval een wegcategorisering die conform is met de weginrichting. Dit is een doel om in de toekomst naartoe te streven, om alle wegen conform te maken aan de wegcategorisering. De weginrichting is een belangrijk element dat bepaald hoe de gebruikers zich gedragen. De weginrichting wordt ook mee bepaald door de gehandhaafde snelheid.

Binnen dit scenario verandert enkel de wegcategorisering van de N729 en de M. Scheperslaan. De N729 ter hoogte van de autosnelweg zal opgewaardeerd worden tot een secundaire weg type II. De M. Scheperslaan krijgt een lagere categorie namelijk lokale weg type III. Dit betekent dat het doorgaande verkeer richting Houthalen-Helchteren dan via de Stationsstraat wordt afgewikkeld. De toekomstige verbindingen naar de Noord-Zuid en met de bedrijventerreinen Dossche-site, Zolder-Lummen en Kolenhaven zullen lokale wegen type I zijn.

Er moet wel opgemerkt worden dat het mobiliteitsplan zal afwijken van het GRS. Namelijk de Drij Dreven, Nieuwstraat, Jeugdlaan en Dorpsstraat staan in het GRS aangegeven als belangrijke lokale verbindingen. In het mobiliteitsplan zijn deze gecategoriseerd als lokale wegen type III. Deze wegen worden niet opgewaardeerd omdat ze gezien worden als sluiptwegen en er goede alternatieven zijn die wel hoger gecategoriseerd zijn.

3.2.6.2 Werkdomein B: Netwerken per modaliteit

Voetganger

In de kernen van Heusden en Zolder zal de voetganger centraal staan. Het is belangrijk dat zowel in Heusden als Zolder centrum de barrières voor de voetgangers worden weggewerkt. Beide kernen worden doorkruist door belangrijke verbindingswegen op lokaal niveau. Deze verbindingswegen, voornamelijk de N719, zijn zeer drukke wegen. Zoals eerder gezegd vormen drukke wegen vaak barrières, wat ook hier het geval is.

Het is daarom het doel deze barrière op te lossen door middel van flankerende maatregelen. Hierdoor zal de voetganger centraal komen te staan binnen beide centra.

Niet enkel in de kernen van Heusden en Zolder zijn de voetgangers belangrijk. De voetganger dient centraal te staan overheen de hele gemeente. Dit betekent dat het voetgangersnetwerk over de hele gemeente goed en duurzaam uitgebouwd dient te zijn.

Hierbij zijn de trage wegen een belangrijke schakel. In de onderzoeken is er een inventarisatie gemaakt van de trage wegen die momenteel aanwezig zijn in de gemeente. Het is belangrijk dat de ontbrekende schakels worden opgenomen en verder worden vervolledigd. Tevens dienen trage wegen terug zodanig worden ingericht dat deze daadwerkelijk gebruikt kunnen worden door de voetganger. Opmerkelijk is dat het centrum van Heusden en de omgeving van het college en ziekenhuis slecht ontsloten wordt door middel van trage wegen.

Het netwerk van trage wegen kan verder ook aangesloten worden op fietsroutes en wandelroutes.

Fietser

Functioneel Fietsroutenetwerk

De afstanden in de kernen zijn dermate klein dat de fiets voor de bewoners een volwaardig alternatief is voor de auto. Zelfs voor verplaatsingen tussen de kernen zal de fiets (met de opkomst van de E-bike) een belangrijke rol gaan spelen. Een compleet fietsroutenetwerk dat aan de hoogste norm van comfort en kwaliteit voldoet zal het fietsverkeer promoten. Verdere uitbouw van reeds aanwezige fietsroutenetwerken zal hierbij de basis vormen. Het is eerder belangrijk de mensen aan te zetten tot het gebruik van de fiets voor korte verbindingen. Al hangt dat zeer sterk samen met de voorzieningen die aanwezig zijn en de kwaliteit ervan.

Het subjectieve onveiligheidsgevoel mag hierbij niet vergeten worden. Deze factor is vaak zeer bepalend in de keuze voor verplaatsingen met de auto. Het verhogen van het subjectieve veiligheidsgevoel kan de omslag maken naar verplaatsingen met de fiets of te voet.

Binnen het functionele fietsroutenetwerk is het mede belangrijk de bovenlokale fietsverbindingen mee te nemen. Fietsen gebeurt niet enkel voor korte verplaatsingen, maar ook voor langere verplaatsingen. Dit zijn vaak verplaatsingen naar grotere kernen rondom de gemeente, in dit geval: Beringen, Houthalen-Helchteren, Hasselt en Zonhoven. Deze kernen zijn op fietsbare afstand gelegen van Heusden-Zolder en als gevolg dus ook verbindingen die mee opgenomen moeten worden in een duurzaam vervoersnetwerk.

Aanleg en verbetering van fietspaden op het bestaande functioneel fietsroutenetwerk dient te gebeuren:

- Aanleg fietspaden De Drij Dreven
- Aanleg fietspaden Pleinstraat – Zwembadstraat – Kerkstraat
- Aanleg fietspaden Industriestraat – Laarstraat
- Aanleg fietspaden Champert – Kapelstraat (alternatieve fietsroute)
- Verbetering fietspaden N72 Meylandtlaan/Graaf de Theuxlaan

Gewenste aanvullingen en aanpassing alternatieve functionele fietsroutes:

- Op de bestaande kaart loopt de alternatieve fietsroute over naar de Rinckaersweg, gewenst is de verderzetting over de Schootstraat. De Schootstraat is voorzien van aanliggend en gedeeltelijk vrijliggende fietspaden en de aansluiting op de N72 Graaf de Theuxlaan is voorzien van een veilige fietsoversteek. Het gedeelte over de Rinckaersweg vervalt.
- De Kerkstraat – Laarstraat vormt een verbinding tussen Terlaemen (Circuit Zolder) en de Industriestraat langs het Albertkanaal.

Missing link / aanpassing functionele fietsroutes:

- De Elf Novemberstraat – Bieststraat – Ringlaan dient geselecteerd te worden als functionele fietsroute. De route Inakker – Dorpsstraat – Dekenstraat vervalt.
- Een snellere verbinding tussen de Koerselsebaan en Cité Heusden via Exelgaarden – Halbeekstraat – Schansstraat – Kleuterweg.
- Een missing link tussen Heusden en Koersel via de Middenstraat – Bredestraat – De Nieuwe Dijk – Halstraat.
- De functionele fietsroute dient te lopen over de Galgenbergstraat i.p.v. de Lindelaan. De Galgenbergstraat is voorzien van aanliggend verhoogde fietspaden.

Recreatief fietsroutenetwerk

De gemeente wenst een verbindingsstuk van knooppunt 301 naar knooppunt 311 met bewegwijzering naar centrum Zolder via de wegen Pironlaan – Dorpsstraat – Dekenstraat – Schobbenberg – De Drij Dreven – Kuiperstraat – Beekbeemdenhof – Mommestraat – Stationsstraat – Koeltorenlaan. Dit is momenteel een missing link binnen het recreatief fietsroutenetwerk. Op alle andere gebieden is het fietsroutenetwerk van Heusden-Zolder zeer goed uitgebouwd. Het onderhoudt ervan is dus een belangrijke factor naar de toekomst toe, want de staat van de infrastructuur speelt ook een grote rol in het gebruik ervan.

Fietspaden

Het is niet enkel belangrijk goede fietsroutes te hebben, ook de kwaliteit van de fietsvoorzieningen spelen een belangrijke rol in de keuze voor de fiets als vervoersmiddel. Hierbij is het zeker nodig om belangrijke verbindingen ook infrastructuurlijk goed uit te bouwen. Het gevoel van veiligheid en comfort dient verhoogd te worden als men het gebruik wil bevorderen.

Schoolroutes

De gemeente Heusden-Zolder heeft via een enquête in alle lagere scholen de knelpunten en opmerkingen van ouders en leerlingen verzameld. Op basis van de resultaten heeft een werkgroep fietskaarten gemaakt per school. De verschillende kaarten zijn samengevoegd op een overzichtskaart welke wordt meegenomen in dit mobiliteitsplan. Er zijn veel gevaarlijke punten aangeduid op de kaart, waarbij het ene punt al gevaarlijker en groter is dan het andere punt. Daarom is het zeker nodig een rangschikking te maken van de knelpunten naar aard en grootte. Aan de hand van deze rangschikking is het dan mogelijk verschillende maatregelen toe te kennen aan de knelpunten. Knelpunten kunnen vaak met een kleine ingreep opgelost worden. Er dient dus een duidelijke rangschikking van de knelpunten gemaakt te worden en maatregelen hieraan toe te dienen.

NMBS

Voor de twee stations in Heusden-Zolder zijn er geen wijzigingen in de route voorzien bij de NMBS, wel stelt het mobiliteitsplan voor om de infrastructuur (de inrichting van de parking, perrons, straatmeubilair, toegankelijkheid en fietsenstallingen) te verbeteren.

Beide stations dienen ontwikkeld te worden als aangename verblijfsruimtes. Dit om de wachttijd en stationsomgeving kwalitatief te verhogen.

De Lijn

Het openbaar vervoer in Heusden-Zolder is goed bereikbaar doordat de afdeckingsgraad hoog ligt. Er zijn slechts enkele zones die buiten de afdeckingsgraad van 750m vallen, deze zijn:

- Ten noorden van Hal: Halveld – De Rieten – Eikelenbosstraat – gedeelte Oude Baan – De Nieuwe Dijk.
- Ten westen van Bolderberg: Meeuwenlaan – Patrijzenlaan – Sterrenwacht.
- Industriezone Kolenhaven (De lijn houdt enkel rekening met woonzones voor de afdeckingsgraad).

Aangezien de woonzones die buiten de afdeckingsgraad vallen eerder beperkt zijn, is het niet noodzakelijk extra bussen in te leggen.

De gemeente wenst wel een busverbinding naar de industriezone Zolder-Lummen. Lijn 51 en Lijn 34 kunnen mogelijk een lusbeweging richting het industriegebied maken. Twee nieuwe haltes verdeeld over de nieuwe lus kunnen voldoende afdekking bieden. De Lijn zal de haalbaarheid van deze uitbreiding onderzoeken.

Deze openbare vervoerverbinding naar het industrieterrein zal ervoor zorgen dat de bus een alternatief biedt voor het gemotoriseerd verkeer. Het is een duurzame oplossing voor het hoge autogebruik voor het woon-werk verkeer. Een maatregel zoals deze zal enkel effect hebben indien er sensibilisatie gedaan wordt door de bedrijven. Een duurzame maatregel zoals deze zal mogelijk zorgen voor een verschuiving van de modal shift van het woon-werk verkeer.

Het CVO verhuist op korte termijn naar industriezone “De Schacht” (voormalig ophaalgebouw). In kader van deze nieuwe locatie wenst de gemeente Heusden-Zolder een aanpassing in de route van lijn 51. Momenteel rijden de lijnbussen via de Mijnwerkerslaan en draaien ze af op de Kolderstraat via het Kruispunt Mijnwerkerslaan/Kolderstraat/Kolderhof. De wens is om lijn 51 ter hoogte van de Weygaardstraat af te buigen richting de rotonde Mijnwerkerslaan/Brancardiershof. Voor de realisatie van deze routewijziging dient een rijweg (busbaan) op de aanwezige fiets- en voetgangersverbinding worden aangebracht. Naast de aanleg van de nieuwe rijweg/busbaan dient ook een nieuwe halte voorzien worden ter hoogte van de rotonde Mijnwerkerslaan/Brancardiershof.

In kader van het ruimtelijk project van de uitbreiding van het college en het ziekenhuis is ook de routing van de bus aangepast. Namelijk ter hoogte van het Sint-Franciscuscollege wordt de routing van de bussen aangepast. Er komt een nieuwe bushalte naast de P. Amideuslaan en alle bussen rijden over de Pastoor Paquaylaan. De lijnbussen niet langer gebruik maken van de Minderbroedersstraat. De aanbesteding en aanleg van de bushalte is gepland voor 2014-2015.

De toekomstige betekenis van het Spartacusproject voor de gemeente is nog steeds onduidelijk. Ook het effect van deze verbinding op de verplaatsingen binnen de gemeente blijft onduidelijk.

Het is een doel om te streven naar openbaar vervoerroutes die allemaal minstens gelegen zijn op een lokale weg type II. Momenteel zijn er verschillende openbaar vervoerroutes die gaan over een lokale weg type III of een erftoegangsweg. Dit is een tegenstrijdigheid tussen de wegategorisering en de functie en het gebruik van de weg.

Auto

Binnen dit scenario zal het gemotoriseerd verkeer volgens de huidige routes blijven rijden. Dit wil zeggen dat de problematiek op de N719 en Koerselsebaan behouden zal blijven.

Aan deze situatie zal nagenoeg zonder infrastructurele ingrepen niets veranderd kunnen worden. Daarom wordt in dit scenario gekozen om door middel van flankerende maatregelen de verkeersafwikkeling op dergelijke manier te regelen dat de centra ook leefbaar en veilig worden.

De plaatsen waar momenteel de onderzoekskaders aangeduid zijn kennen ook een duurzame ontwikkeling volgens de gemeente.

De verbinding met de industriegebieden Zolder-Lummen, Dossche site en Kolenhaven met de autosnelweg via afrit 26 en 26bis is gewenst ten noorden van de autosnelweg.

De aansluiting van het industrieterrein de Schacht met de Noord-Zuid is gewenst langsheen de huidige spoorweg.

De verbindingen zullen lokale wegen type I worden, verbindingswegen op lokaal niveau.

Vrachtovervoer

Net zoals vermeld bij het gemotoriseerd verkeer zijn er de verbindingen van de industrieterreinen.

De industrieterreinen Dossche site, Kolenhaven en Zolder-Lummen worden ontsloten via een vrachtroute 1. De verdere ontsluiting richting Genenbos verloopt via een lokale gemeentelijke vrachtroute met enkele toegangspunten op lokaal niveau. De ontsluiting van deze vrachtroute op de autosnelweg zal gebeuren via een toegangspunt op macro niveau.

Het industrieterrein De Schacht dient ontsloten te worden met een vrachtroute 1. Deze vrachtroute sluit verder in Houthalen-Helchteren aan op de hoofdvrachtroute, de Noord-Zuid verbinding.

Watergebonden bedrijven

Voor de watergebonden bedrijven wordt voornamelijk de strategische projecten gevolgd welke zijn uitgewerkt door NV De Scheepvaart betreffende het Albertkanaal. Voor Heusden-Zolder betreft dit met name het verhogen van bruggen tot een doorvaarhoogte van ongeveer 9,10 meter. Tevens blijft het een strategische doelstelling om watergebonden bedrijven voldoende ontwikkelingsruimte aan te bieden. De (her)ontwikkeling van de Dossche-site en de ontwikkeling van de Kolenhaven kaderen binnen deze strategie.

3.2.6.3 Werkdomein C: Flankerende maatregelen

Parkeerbeleid

In de kerkdorpen van Heusden-Zolder wordt hinder ondervonden op het vlak van parkeren. Met name is dit het geval in Zolder. Op piekmomenten (d.i. bij het samenvallen van verschillende activiteiten) voldoet de capaciteit niet en wordt er bijgevolg ook geparkeerd in (gras)bermen.

Door middel van parkeeronderzoeken kan de problematiek in kaart gebracht worden. Aan de hand hiervan kan vervolgens een gericht parkeerbeleid gevoerd worden.

Ook bij grote bouwprojecten zullen vergunningen worden afgeleverd na voldoende toetsing o.v.v. verkeersafwikkeling en parkeergegevens.

Parkeerverordening

De gemeente heeft de wens uitgedrukt om in de toekomst gemeentebreed een parkeerverordening op te maken. Deze parkeerverordening zou richtlijnen kunnen bevatten rond parkeervoorzieningen bij nieuwbouwprojecten maar ook bij verbouwingen. Bij parkeervoorzieningen wordt niet alleen gedacht aan wagens maar ook aan ruimte voor fietsers.

Blaauwe zone Heusden

De huidige blauwe zone in het centrum Heusden wordt t.h.v. de G. Gezellelaan uitgebreid richting het westen. De zone wordt doorgetrokken tot aan het einde van de middengeleider.

Blaauwe zone Zolder

In centrum Zolder wordt de blauwe zone uitgebreid op de Pironlaan tussen de Dorpsstraat en het einde van het Heldenplein (t.h.v. de Voorzorg). Het Heldenplein zelf blijft niet betalend parkeren.

Betalend parkeren Heusden Cité

De zone voor betalend parkeren in Heusden Cité blijft gehandhaafd. Uit onderzoeken blijkt dat er momenteel geen parkeerproblemen zijn ter hoogte van Heusden Cité.

Zoekzones voor langparkeren Zolder centrum

Zolder bevat enkele locaties die potentieel bieden voor een parkeerplaats voor langparkeren op wandelafstand van het centrum:

- Werkhuis Pollers met ontsluiting via Schuttershof.
- Omgeving Jogem met ontsluiting op de Ringlaan.
- Achter drankenshop/supermarkt Broekmans met ontsluiting op de Molenstraat.
- Omgeving 't Bergske met ontsluiting via de Inakker.

Het parkeren achter de drankenshop en supermarkt Broekmans met ontsluiting op de Molenstraat is mogelijk moeilijk uit te voeren in de werkelijkheid.

Momenteel is er een parkeerprobleem in Zolder centrum. De verhuis van het CVO zal ervoor zorgen dat dit probleem gedeeltelijk zal worden opgelost.

Carpoolparking (E314 – N72/N729)

Om te voldoen aan de behoefte van parkeervoorzieningen voor 'carpoolen' zijn momenteel twee zoekzones aangeduid. De voorkeur van de gemeente gaat uit naar een carpoolparking in de omgeving van afrit 27.

Voetgangers en fietsers

Het fietsnetwerk in Heusden-Zolder is goed uitgerust. Echter op het vlak van de kwaliteit en het onderhoud van de fietspaden is verbetering mogelijk, bijvoorbeeld herstel van inklink in de wegverharding. Dit heeft een negatief effect op de verkeersveiligheid van het fietsverkeer (vb. uitwijken). Daarnaast ervaart men in de gemeente regelmatig dat autobestuurders, bewust of onbewust, afwijken van de rijweg richting/ op het fietspad.

Om de kwaliteit en veiligheid van fietspaden te controleren, dienen criteria opgesteld te worden waarop ze gecontroleerd kunnen worden. Deze elementen dienen meegenomen te worden in het fietsbeleid van de gemeente.

Wat betreft het voetgangersnetwerk dient er een overzichtskaart opgesteld te worden waarop de voetgangersverbindingen worden aangeduid alsook dienen er criteria opgesteld te worden om de kwaliteit en de veiligheid van de voetpaden te waarderen.

Het verder stimuleren van verplaatsingen te voet en met de fiets moet gedaan worden aan de hand van campagnes. Deze campagnes dienen gevoerd te worden door de gemeente, scholen en werkgevers.

Aangezien er drukke wegen beide kernen doorkruisen is het belangrijk de barrières voor de fietsers en voetgangers weg te werken. Dit door middel van extra en veilige oversteken, alternatieve routes, trage wegen, verlaagde snelheid enzovoort.

Snelheidsregimes

De huidige snelheidsregimes in de gemeente worden nagenoeg volledig gehandhaafd.

De gemeente wenst de afritten van de autosnelweg te beperken met een maximum snelheid van 70km/uur. Hierbij moet wel opgelet worden dat de te overbruggen snelheid niet te groot wordt. Het is beter te werken met op- of afbouwende stappen per snelheid. Dit wil zeggen dat men best van 70 naar 90 naar 120 km/h gaat in plaats van de overbrugging ineens te maken. Dit voor de veiligheid van de bestuurders te garanderen.

Tevens is er de uitbreiding van de 30 km/h zone omgeving Sint-Franciskusziekenhuis en Sint-Franciscuscollege.

Gemotoriseerd verkeer

Het gemotoriseerd verkeer dat plaatsvindt op de N719 is voornamelijk herkomst- en bestemmingsverkeer (samen ongeveer 70%). De verkeersdruk in het centrum is moeilijk te verlagen door middel van flankerende maatregelen.

Een van de methodes om het doorgaande verkeer om te leiden is het verkeer van Koersel niet langer door Heusden centrum te laten rijden maar dit verkeer via de N72 in Beringen te sturen. Het probleem bij deze methode is dat de uitvoering vaak moeilijker is.

Het is immers ook mogelijk het bestemmingsverkeer voor de zuidelijke woonkern van Heusden af te leiden via de Schoolstraat in plaats van via de Koolmijnlaan. Ook hier weer is de uitwerking hiervan moeilijker aangezien het gemotoriseerd verkeer hier moeilijk te sturen is.

3.2.7 Keuze scenario

Aan de hand van de in het voorgaand hoofdstuk afgewogen scenario's, samen met de voor- en nadelen en scores vermeld in de synthesesnota, wordt hiernavolgend de keuze voor het voorkeursscenario geformuleerd.

Een eerste factor is het negatieve effect op de natuur en milieu van scenario 1. Door de aanleg van de omleidingsweg zal een belangrijk stuk natuurgebied en landbouwgebied moeten verdwijnen. Deze natuur zal plaats moeten maken voor extra infrastructuur die voorzien zal moeten zijn voor grote stromen verkeer. Dit zorgt voor een barrière binnen het natuurgebied. Er moet ook zeker opgemerkt worden dat er in Vlaanderen en België reeds veel infrastructuur voor gemotoriseerd verkeer aanwezig is. Extra infrastructuur is daarom zeker niet aan te raden indien het niet noodzakelijk is.

Een ander belangrijke negatieve factor in scenario 1 is het gegeven dat het realiseren van een omleidingsweg een zodanige financiële injectie vraagt, die op korte en middellange termijn niet realiseerbaar is.

Aangezien het effect van deze omleidingsweg momenteel niet gekend is, is het de vraag of al deze kosten wel verantwoordbaar zijn.

Het ontbreken van draagvlak bij het gemeentebestuur voor de keuze van scenario 1 en afgeleide varianten is ook een reden om geen keuze te maken voor scenario 1.

De scenario's die het best scoren zijn variant 1 op scenario 1 'Rondom Leefbaar Heusden' en scenario 2 'Leefbaar van H tot Z'.

Binnen scenario 1- variant 1 worden enkel de noordelijke omleidingsweg via Geenrijt en de omleidingsweg via Muitenberg gerealiseerd. Hierdoor wordt quasi de volledige kern van Heusden ontlast van doorgaand verkeer en worden de aanliggende woongebieden ontsloten via betreffende nieuwe "ringwegen". Echter staan hier een behoorlijk grote hoeveelheid nadelen tegenover.

De ruimtelijke haalbaarheid en de kostprijs van scenario 1 (inclusief varianten) is van die orde dat de uitvoerbaarheid ervan (scenario 1, variant 1 en 3) op korte en middellange termijn (20 jaar) niet realiseerbaar worden geacht.

Variant 2 van scenario 1 (enkel omleidingsweg tussen Koerselsebaan en Koolmijnlaan) heeft te weinig invloed op het verbeteren van de leefbaarheid van Heusden centrum om de te verwachten kosten te rechtvaardigen.

Scenario 2 'Leefbaar van H tot Z' scoort echter beter. Dit scenario is gebaseerd op het behoud van bestaande weginfrastructuur, waarbij op basis van structuur, inrichting en flankerende maatregelen de verkeersproblematiek van Heusden centrum duurzaam dient worden aangepakt.

Scenario 2 heeft het minpunt dat het te weinig een antwoord biedt op de verkeersleefbaarheid en doorstroming van Heusden centrum en Berkenbos.

Uit afweging van zowel de score als de voor- en nadelen kan worden gesteld dat het meest duurzame scenario voor de gemeente scenario 2 is: 'Leefbaar van H tot Z'. Dit op basis van volgende afwegingen in het voordeel van dit scenario:

- Duurzame inpassing structuurplannen en projecten
- Fietser en voetganger staan centraal
- Barrières wegwerken
- Geen bijkomende barrière tussen twee leefgemeenschappen in Heusden
- Duurzame ontwikkeling en ontsluiting van: Sint-Franciscuscollege en Sint-Franciscusziekenhuis, De Schacht en industriegebieden
- Behoud lokale handel
- Behoud huidige verkeersstructuur
- Uitbouw netwerken voetgangers en fietsers
- Ontsluiting OV voldoet
- Lage investeringskosten
- Ontlasting van kernen van vrachtverkeer
- Sturend parkeerbeleid
- Snelheid verlaagt ten voordele van veiligheid

- Behoud natuurgebied / de ecologische voetafdruk vergroot nauwelijks
- Eenvoudige procedures
- Behoud ruimtelijk evenwicht
- Geen verdere versnippering van landbouw- en natuurgebieden, ontwikkelingskansen voor toerisme en zwakke weggebruiker (trage wegen) blijven behouden

Binnen dit tweede scenario wordt er geopteerd voor flankerende maatregelen om het centrum van Heusden-Zolder meer leefbaar en veilig te maken. De naam 'Leefbaar van H tot Z' is afgeleid uit de slagzin van de gemeente 'Heusden-Zolder inspireert van H tot Z'.

Leefbaar van H tot Z zal dus voor de komende jaren de doelstelling zijn op gebied van mobiliteit. Aan de hand van dit beleid tracht de gemeente de strategische doelstellingen van Mobiliteitsplan Vlaanderen, namelijk bereikbaar, toegankelijk, veilig, leefbaar en natuurvriendelijk te bewerkstelligen. In kader hiervan de kernen leefbaar te maken zowel in de kern Heusden waar men te kampen heeft met een grote verkeerproblematiek als in Zolder en de kleinere kernen.

3.3 RELATIE MET DE BELEIDSPANNEN VAN DE HOGERE OVERHEDEN

3.3.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Heusden-Zolder, gemeente gelegen in het buitengebied

In het RSV is Heusden-Zolder gelegen in één van de 5 buitengebieden. Met betrekking tot het buitengebied doet het RSV volgende uitspraken die relevant zijn voor Heusden-Zolder.

Wonen: in het buitengebied wordt gestreefd naar een dichtheid van 15 woningen per hectare. Bovendien moet de woonbehoefte opgevangen worden in de daartoe best uitgeruste kernen. De kernen van het buitengebied moeten, voor wat betreft de bijkomende woongelegenheden, voldoen aan de opvang van de eigen natuurlijke bevolkingsaan groei.

Het buitengebiedbeleid houdt in dat er gestreefd wordt naar het afstemmen van het ruimtelijk beleid op basis van het fysisch systeem, een maximaal behoud van de open ruimte, tegengaan van de versnippering, het bundelen van nieuwe ontwikkelingen in de bestaande kernen.

Toetsing

De gemeente zal bijkomende woongelegenheden creëren en deze vooral in het centrum van Heusden. In de andere kernen wordt er slechts in beperkte mate aan woonverdichting gedaan. In Heusden-centrum zijn de meeste voorzieningen en direct toegang tot openbaar vervoer en dergelijke dus hierbij is voldaan aan de doelstelling uit het RSV. De nieuwe woongelegenheden in het buitengebied zullen allemaal gevestigd worden in de reeds aanwezig bebouwde structuren. Hierdoor wordt verdere versnippering tegen gegaan.

Er kan geconcludeerd worden dat er op gebied van wooneenheden en bebouwingsstructuur voldaan is aan de doelstellingen van het RSV.

Limburgs mijngebied als stedelijk netwerk van Vlaams niveau

De gemeente Heusden-Zolder maakt deel uit van het stedelijk netwerk Limburgs mijngebied. De rol van dit gebied ligt vooral in de versterking van een stedelijke en economische structuur op Vlaams niveau.

Toetsing

Het voormalige mijnterrein van Heusden-Zolder (De Schacht) zal in de toekomst verder uitgebreid worden. Het volwassenonderwijs CVO zal verhuizen naar het ophaalgebouw als ook zal het ophaalgebouw een museumfunctie krijgen en het Centrum voor Duurzaam Bouwen is gevestigd in het ophaalgebouw. Dit samen met de verdere ontwikkeling van het industriegebied De Schacht en de toekomstige ontsluiting naar de Noord-Zuid verbinding. Hierbij wordt de economische structuur ervan verder uitgebreid en voldoet dus ook dit aan de doelstelling van het RSV.

Onderdeel van het economisch netwerk Albertkanaal (ENA)

Een belangrijke doelstelling van het RSV is het bundelen van economische activiteiten in de zogenaamde economische knooppunten. Als onderdeel van het Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA) is Heusden-Zolder geselecteerd als economisch knooppunt. Dit netwerk werd specifiek geselecteerd omwille van de performante ruimtelijk-ecologische rol die het totale gebied, met hoogwaardige vervoers- en verkeersinfrastructuur, vervult in de economische ontwikkeling van Vlaanderen en ter ondersteuning van de zwakke stedelijke structuur die kenmerkend is voor het oosten van Vlaanderen. Economische knooppunten zijn van essentieel belang voor het aantrekken van nieuwe investeringen. Ze worden optimaal uitgebouwd en krijgen de nodige mogelijkheden.

Dit impliceert dat op het grondgebied van Heusden-Zolder bijkomende ruimte voor regionale bedrijventerreinen kan voorzien worden ter ondersteuning van de ruimtelijk-economische potenties van het Albertkanaal en de E313.

Toetsing

In de toekomst zal de gemeente blijven investeren op de uitbouw van de bedrijventerreinen rondom de kanaalzone. Ook zal verder geïnvesteerd worden op de verbeterde ontsluiting van het bedrijventerrein in de kanaalzone. Op deze manier wordt er ook voldaan aan deze doelstelling.

Nadere uitwerking ENA

Ter uitvoering van de beleidsdoelstellingen in het RSV heeft de Vlaamse regering een rapport opgesteld betreffende de nadere uitwerking van het economisch netwerk Albertkanaal. De aanliggende bedrijventerreinen Beringen-Eversel, Kolenhaven (overwegend gemeente Lummen) en Zolder-Lummen werden geselecteerd en maken onderdeel uit van het ENA. De bestaande terreinen worden verder ontwikkeld en afgestemd op het Albertkanaal als transportmedium.

Volgende opties werden weerhouden: het terrein van de Kolenhaven, gelegen op het grondgebied van Lummen, breidt beperkt uit in oostelijke en noordelijke richting. De oostelijke grens van het bedrijventerrein loopt daardoor grosso modo op de gemeentegrens met Heusden-Zolder. De ontsluiting van het bedrijventerrein gebeurt intern richting de Oostkaai van het Albertkanaal. Hierdoor wordt de Kanaalweg te Heusden-Zolder gespaard van doorgaand vrachtverkeer. Het zuidelijk deel van het bedrijventerrein Kolenhaven, eveneens op het grondgebied van Lummen, wordt niet ontwikkeld in functie van de belangrijke natuurwaarde. In ruil wordt een beperkte uitbreiding van het bedrijventerrein Zolder-Lummen in de richting van Hasselt voorgesteld (grondgebied Lummen-Hasselt). Deze uitbreiding zal pas onderzocht worden nadat er sluitende garanties zijn voor de uitvoering van een goede ontsluiting van de huidige industrieterreinen en nadat er sluitende garanties zijn voor de vrijwaring en/of volwaardige compensatie van de aanwezige natuurwaarden die ook kan (of moet) gerealiseerd worden via de beperking van de oppervlakte van de voorgestelde uitbreiding. Het resterend zuidelijk gedeelte van het bedrijventerrein Kolenhaven, op het grondgebied van Heusden-Zolder wordt door het Vlaams gewest beschouwd als lokaal bedrijventerrein (ingenomen door 2 bedrijven).

Toetsing

De ontsluiting van dit bedrijventerrein zullen in de toekomst verder uitgewerkt en uitgevoerd worden. Hierdoor zal het gebied verder kunnen uitbreiden.

Regionale lijninfrastructuren

Op het grondgebied van Heusden-Zolder behoort de E314/A2 tot de selectie van het hoofdwegennet. Op vlak van de waterwegeninfrastructuur wordt het Albertkanaal geselecteerd bij het hoofdwaterwegennet. Het heeft naast zijn internationale verbindende functie een ontsluitingsfunctie voor de belangrijkste economische knooppunten.

Toetsing

In kader van ontsluitingsstructuur zal de gemeente ervoor zorgen dat deze in de toekomst nog verder uitgebouwd worden. Dit door een verbeterde ontsluiting van de bedrijventerreinen in de kanaalzone en een ontsluiting van De Schacht naar de Noord-Zuid verbinding.

3.3.2 Ruimtelijk Structuurplan Provincie Limburg

Nederzettingen

Heusden-Zolder is geselecteerd en toegevoegd aan de lijst van structuurondersteunende gemeenten wegens de ligging in het 'stedelijk netwerk Midden Limburg'.

Heusden is binnen de gemeente als structuurondersteunend hoofddorp geselecteerd. Structuurondersteunende hoofddorpen voldoen aan het inwonerscriterium van de hoofddorpen en hebben een uitrusting- en voorzieningenaanbod op streekniveau.

Zolder en Berkenbos worden als een gewoon hoofddorp geselecteerd. Een hoofddorp is een woonkern met een ruimere uitrustingsgraad. Dit betekent dat de kern een minimaal aantal inwoners moet hebben van 2500 en minimaal een lagere school en een eerstelijnswinkel of superette moet bevatten.

Boekt, Eversel, Viversel, Bolderberg, Lindeman en Voort worden geselecteerd als woonkernen. Om als woonkern geselecteerd te worden moet een kern geselecteerd zijn, als woningbouwgebied in het huisvestingsbeleid. Een woningbouwgebied heeft minimaal 200 inwoners. De woonkern moet daarenboven uitgerust zijn met een lagere school of kruidenier of een bakker of moet opgenomen zijn in de lijst van parochies.

Toetsing

In het mobiliteitsplan staat Heusden als structuurondersteunend hoofddorp ook centraal. De meeste maatregelen en acties zullen dan ook binnen Heusden plaatsvinden. De hoofddorpen Zolder en Berkenbos komen ook meermaals aanbod binnen het mobiliteitsplan. De andere kernen blijven meer op de achtergrond maar worden ook mee opgenomen in het mobiliteitsplan.

Lijninfrastructuur/verkeer

De N72 wordt over het volledige grondgebied van Heusden-Zolder geselecteerd als secundaire weg type III. Dit houdt in dat de weg wordt uitgebouwd als fiets- en openbaar vervoersas. De weg heeft voor autoverkeer een belangrijke toegangevende functie.

Afhankelijk van het ontwikkelingsprofiel dat wordt opgesteld voor de N74, worden er alternatieven gezocht voor de ontsluiting met een secundaire weg van het bedrijventerrein op het voormalig mijnterrein Zolder.

De spoorlijn 15: Mol - Leopoldsburg - (Heusden-Zolder) - Hasselt is geselecteerd als verbindend provinciaal net (niveau B). De N72 en N719 behoren tot het intergemeentelijk niveau (niveau C). Dit niveau betreft uitsluitend buslijnen.

Toetsing

De N72 zal verder verbeterd worden als fiets-as. Dit aan de hand van vernieuwde fietspaden voor een veiligere fietsverbinding. Ook zal men trachten de barrière die deze weg creëert voor de fietsers en voetgangers weg te werken.

Economie

Heusden-Zolder is gelegen nabij de bipool Hasselt-Genk en het Economisch Netwerk Albertkanaal, maar is ook gelegen in het buitengebied. De provincie suggereert de Vlaamse overheid om het te saneren gedeelte van het mijnterrein (slibbekken) Heusden-Zolder te beschouwen als reserve voor regionale bedrijvigheid. Als strategische reserves worden grote bedrijventerreinen bedoeld die vanwege hun strategische ligging niet definitief worden geschraapt, maar in aanmerking komen om de overgang tussen twee planperiodes op te vangen.

Bijkomende lokale bedrijventerreinen kunnen gerealiseerd worden voor het herlokaliseren van (zonevreemde) bedrijven die in de gemeente voorkomen. Structuurondersteunende gemeenten, zoals Heusden-Zolder, hebben de mogelijkheid een nieuw bedrijventerrein te ontwikkelen.

Toetsing

De gemeente steunt de uitbouw van bedrijventerrein voornamelijk in de kanaalzone maar ook op de industriezone De Schacht.

Toerisme/recreatie

Heusden-Zolder behoort tot het toeristisch-recreatief netwerk Mijnstreek. Het kolenspoor fungeert hier als ondersteunende infrastructuur en verbindt de verschillende mijnterreinen met elkaar. Bijkomstig is de gemeente geselecteerd als toeristisch-recreatieve pool. Dit zijn gebieden waar de provincie toeristisch-recreatieve ontwikkelingen wenst te concentreren. Hier kunnen nieuwe toeristisch-recreatieve voorzieningen van provinciaal niveau bijkomen. De gemeente is dan ook geselecteerd als toeristisch-recreatief knooppunt type I.

Het circuit van Terlaemen is geselecteerd als toeristisch-recreatief knooppunt van provinciaal belang (type IIa). Dit houdt in dat er nog uitbreiding van de toeristisch-recreatieve infrastructuur mogelijk is buiten de perimeter van de recreatiezone, mits het naleven van enkele randvoorwaarden.

Toetsing

Het gebied Terlaemen kent in de nabije toekomst een uitbreiding waarbij de Wijers een poort vormt naar andere toeristische/recreatieve gebieden en activiteiten in de directe omgeving (Domein Bovy, De Wijers, Velodroom, Circuit Terlaemen).

Landschappelijke structuur

Het stedelijk netwerk Midden-Limburg wordt geselecteerd als complex nieuw landschap, waar Heusden-Zolder deel van uitmaakt.

De terril van Zolder is als baken geselecteerd en de aandacht wordt gevestigd op twee belangrijk te vrijwaren open ruimteverbindingen namelijk: tussen Koersel en Heusden/Berkenbos en tussen Heusden/Berkenbos en Zolder.

Het gebied ten oosten van Terlaemen en Bolderberg behoort tot het Midden-Limburgs Vijvergebied aangeduid als complex gaaf landschap.

Toetsing

In het toekomstige plannen wordt de huidige landschappelijk structuur gehandhaafd.

RICHTINGGEVEND DEEL

3.4 OPERATIONELE DOELSTELLINGEN HEUSDEN-ZOLDER

Op basis van de strategische doelstellingen op zowel Vlaams, Provinciaal als lokaal (gemeentelijk) niveau, zoals deze zijn geformuleerd in het informatieve deel, zijn voor de uitwerking van het duurzaam scenario "Van H tot Z " operationele doelstellingen uitgewerkt naar thema en dit in relatie met andere thema's. Dit wordt onderstaand in tabelvorm weergegeven. Betreffende operationele doelstellingen zijn het toetsingskader voor de uitwerking van het beleidsscenario:

Uit te werken thema	Relatie met ander thema	Taakstellingen, uitgangspunten en randvoorwaarden	status / doelstelling
Voetgangers en fietsers	Infrastructuur	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Comfortabele voetpaden en verbeteren voetgangersrelaties ▪ Aanleggen fietspaden ▪ Voorzien fietsenstallingen bij de bushaltes 	Behaald Behaald Behaald
	Veiligheid	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Veilige fietsverbindingen langs gewest- en gemeentewegen ▪ Preventieve fietscontroles in scholen organiseren ▪ Versterken positie zwakke weggebruiker ▪ Verhogen verkeersveiligheid voor de zwakke weggebruiker op de woon-schooltrajecten ▪ Veilige omgevingen 	Behaald Behaald Behaald Behaald Behaald
	Communicatie en markering	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stimuleren fietsgebruik o.a. door fietspooling ▪ Deelnemen aan octopusplan ▪ Fietskaart voor de schoolgaande jeugd ▪ Fietsgraveeracties 	Behaald Niet behaald Behaald Behaald
	Trage wegen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Publicatie tragewegenkaart ▪ Actie op de dag van de trage wegen ▪ Peterschapsmodule voorzien voor het onderhoud van de trage wegen ▪ Gestandaardiseerd stappenplan opstellen bij vaststelling van onrechtmatige inname van openbaar domein 	Behaald Behaald Behaald Behaald
	Educatie	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Samenwerken met scholen aan verkeerseducatie ▪ Educatie gericht naar volwassenen 	Behaald Behaald

Uit te werken thema	Relatie met ander thema	Taakstellingen, uitgangspunten en randvoorwaarden	status / doelstelling
Openbaar vervoer	Bereikbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Routeplan openbaar vervoer waarborgen van de toegang tot het openbaar vervoer binnen de woonzones tussen 06.00u en 21.00u op weekdays en 08.00u en 23u in het weekend 	Behaald
	Infrastructuur	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Banken rond bushaltes ▪ Aandacht voor toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor gehandicapten 	Behaald Behaald
	Beleid	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Behouden van het derdebetalersysteem 	Behaald
	Communicatie	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Derdebetalersysteem actief promoten 	Behaald

Uit te werken thema	Relatie met ander thema	Taakstellingen, uitgangspunten en randvoorwaarden	status / doelstelling
Autoverkeer	Wegencategorisering	<ul style="list-style-type: none"> Duidelijke categorisering waarbij het beeld van de weg die informatie geeft aan de weggebruiker die overeenkomt de functie van deze weg 	Behaald
	Snelheidsregime	<ul style="list-style-type: none"> Streven naar snelheidsbeperkingen van 30 km/h in de schoolomgeving en 50 km/h in de woonwijken en 70 km/h in de buitengebieden 	Behaald

Uit te werken thema	Relatie met ander thema	Taakstellingen, uitgangspunten en randvoorwaarden	status / doelstelling
Parkeren	Beleid	<ul style="list-style-type: none"> Herzien parkeerbeheercontract Visienota opstellen met duidelijke criteria voor het onderscheid tussen niet-, betalend parkeren en blauwe zone te verduidelijken Opstellen nieuw reglement voor het uitreiken van parkeerkaarten Opmaken parkeerverordeningen Vormgeven aan een parkeerbeleid voor het industrieterrein De Schacht, waarbij een maximaal mogelijke toegankelijkheid centraal staat 	Behaald Behaald Behaald Behaald Behaald
		Infrastructuur	<ul style="list-style-type: none"> Voldoende parkeerruimte voor gehandicapten voorzien bij aanleg van parkeerplaatsen

Uit te werken thema	Relatie met ander thema	Taakstellingen, uitgangspunten en randvoorwaarden	status / doelstelling
Vrachtverkeer	Zwaar vervoer	<ul style="list-style-type: none"> Voorstel tot aanleg van een parking voor vrachtwagens in de nabijheid van de autosnelweg 	Behaald

3.5 BELEIDSSCENARIO

3.5.1 Inleiding

In het duurzaam scenario Leefbaar van H tot Z wordt de nadruk gelegd op de leefbaarheid gemeentebreed. Door middel van flankerende maatregelen tracht men de leefbaarheid in de kernen en dan voornamelijk de kern van Heusden terug te brengen. De voetgangers en fietsers komen op de eerste plaats. Alle nieuwe ruimtelijke en strategische projecten worden op een duurzame manier uitgewerkt en geïmplementeerd. De netwerken van fietsers en voetgangers worden zo optimaal mogelijk uitgebouwd en de barrières zoveel mogelijk weggewerkt. Op deze manier tracht men de verplaatsingen met de fiets en te voet aan te moedigen. Het openbaar vervoer wordt op dergelijke manier uitgebouwd dat ook woon-werk verkeer mogelijk is met het openbaar vervoer.

Men tracht de verplaatsingen met de auto te verlagen.

3.5.2 Uitwerking van het duurzaam scenario in werkdomeinen A-B-C

3.5.2.1 Werkdomein A: Ruimtelijke ontwikkelingen

Werkdomein A1: Ruimtelijke ontwikkelingen op basis van RUP's

Binnen dit hoofdstuk worden de RUP's en ruimtelijke projecten weergegeven die relevant zijn voor de ontwikkeling van de gemeente Heusden-Zolder.

RUP Eversel

Deze RUP is goedgekeurd op 18 november 2010 en bevat meerdere projecten. In het totaal zullen er ongeveer 80 wooneenheden gerealiseerd worden in de kern Eversel. De invulling hiervan zal voornamelijk ééngesinswoningen betreffen. Er worden ook handel, horeca en diensten toegelaten langsheen de Everselkiesel.

Het behoud en versterken van de doorwaadbaarheid in Eversel is een belangrijk punt. Hierbij wordt vooral gekeken naar het zoeken van bijkomende verbindingen voor voetgangers en fietsers en verbindingen met nieuwe inbreidingsgebieden.

RUP Mortelveld

Deze is net zoals de RUP Eversel goedgekeurd op 18 november 2010. Binnen dit project wordt er een bejaardentehuis gerealiseerd van 90 kamers en 40 serviceflats en een wooninbreiding van 66 wooneenheden. Het bejaardentehuis en de serviceflats in de Pastoor Van Mierlostraat zorgen voor een extra verkeersdruk op deze straat en de kruising ervan met de N719. Deze extra druk wordt niet als problematisch bevonden en hier worden voorlopig geen verdere acties voor ondernomen.

Oorspronkelijke buurt- en voetwegen dienen maximaal behouden en geïntegreerd worden bij nieuwe ontwikkelingen. Met deze shortcuts kan het langzaam verkeer binnenliggende gebieden (recreatiezone, schoolgemeenschap,...) gemakkelijk bereiken zonder veel hinder van gemotoriseerd verkeer.

RUP Dorpscentrum

Ook deze RUP is goedgekeurd op 18 november 2010. Binnen deze RUP zijn er 13 projecten die uitgevoerd worden in en rond Heusden centrum. Binnen dit project wordt zowel aan wooninbreiding gedaan als de uitbouw van handel, horeca en diensten. In totaal worden er 242 wooneenheden, 28 serviceflats, kinderopvang, uitbreiding bibliotheek en handelscomplex gecreëerd.

Behoud en integratie van oorspronkelijke buurt- en voetwegen zodat het langzaam verkeer binnenliggende gebieden (recreatiezone, schoolgemeenschap,...) gemakkelijk bereikt zonder veel hinder van gemotoriseerd verkeer.

RUP Zolder centrum

Binnen deze RUP goedgekeurd op 7 mei 2009 wordt de uitbreiding van de school voorzien en de herinrichting van de huidige CVO site. Bij de herinrichting van de huidige CVO site worden de huidige gebouwen omgevormd tot woningen en handelsruimtes, ongeveer 20 eenheden.

RUP Muitenbergh – De Rijzillen

Deze RUP is momenteel nog niet opgestart maar voorziet ongeveer 15 woningen. Hier wordt wel als opmerking gegeven dat naar de mobiliteit toe het belangrijk is om na te gaan of een omleiding van de Koerselsebaan naar de Brugstraat – Koolmijnlaan mee opgenomen moet worden in het RUP. Dit zou een manier zijn om het centrum van Heusden te ontlasten. Volgens het duurzame mobiliteitsplan wordt er geen omleiding voorzien van de Koerselsebaan.

RUP Zolder (zone Acht Meilaan)

Ook deze RUP dient nog opgestart te worden. Bij dit project komen er voornamelijk woningen bij, ongeveer 15 woningen per hectare. Het project en de uitvoering ervan is afhankelijk van de woonbehoefte.

RUP Garenstraat

Deze nog op te starten RUP zal ook ongeveer 15 woningen per hectare voorzien, ook weer afhankelijk van de woonbehoefte.

RUP Bovy

Bij deze RUP is er nog geen planningsproces opgestart. Bij het RUP is het de bedoeling de mogelijkheden te creëren tot verblijfsrecreatie op Bovy. Deze RUP wordt uitgebreid met de toegangspoort Wijers, Velodroom / Terlaemen

GRUP Noord-Zuid verbinding N74

Over dit project is er nog weinig zekerheid momenteel. De GRUP is vastgesteld op 4 maart 2011.

Werkdomein A2: Strategische ruimtelijke projecten

Uitbreiding Sint-Franciscuscollege en Sint-Franciskusziekenhuis

Het college van Heusden zal samengevoegd worden met dit van Berkenbos waardoor er ongeveer 500 leerlingen extra naar deze school zullen komen. Dit zal dan ook gevolg hebben op het aantal personeel. Als gevolg van de uitbreiding van het college zullen er parkeerplaatsen op eigen terrein vervallen en wordt er aan de overkant van het college, Pater Amideuslaan, een nieuwe parkeerplaats aangelegd. In totaal zullen er 118 bijkomende parkeerplaatsen ontwikkeld worden bij het college en in de omgeving.

Het ziekenhuis zal uitbreiden met ongeveer 80 bedden. Als gevolg hiervan zal ook de bezoekersparking moeten uitbreiden met minstens 100 parkeerplaatsen.

De uitbreiding van beide functies heeft als gevolg dat de verkeerscirculatie in het gebied ook veranderd. Deze verandering is noodzakelijk voor de veiligheid van de fietsers en voetgangers te garanderen. Hierdoor wijzigt de route voor het gemotoriseerd verkeer naar het ziekenhuis via de Mijnwerkerslaan, Terrillaan en de Pastoor Paquaylaan. De zone 30 wordt uitgebreid tot de volledige omgeving rond het ziekenhuis en het college. De bushalte van het college zal vrijliggend gelegen zijn op de nieuwe parking. Het openbaar vervoer zal als gevolg ook een andere route volgen, via de Pater Amideuslaan en Gasthuisstraat.

De Wallen

Het speelplein De Wallen was door de buurtbewoners aangekaart als onveilige omgeving voor kinderen. Eén van de oorzaken was bouwwerken die in de buurt bezig waren, waardoor veel verkeer het speelplein passeerde. De situatie is in de tussentijd verbeterd. Een studie met mogelijke ingrepen en oplossingen is beschikbaar indien de situatie veranderd, maar momenteel worden geen acties ondernomen.

Bestemming ophaalgebouw in functie van het CVO en ontwikkeling De Schacht

Het CVO dat momenteel gelegen is in Zolder centrum zal verhuizen naar het ophaalgebouw. Hierdoor zullen er in de toekomst nog maar 463 parkeerplaatsen aanwezig zijn op het terrein van De Schacht zelf. De herbestemming van het ophaalgebouw voor het CVO, museum en andere functies zal voor een toename in verkeersbewegingen zorgen, ongeveer 980 per dag.

Tijdens marktdagen (tweemaandelijks) is er nood aan ongeveer 1600 parkeerplaatsen. Door de herbestemming van het ophaalgebouw is deze parking niet langer beschikbaar voor de markt. De markt verhuist daarom naar de Koolmijnlaan. Hierdoor vervallen een groot aandeel parkeerplaatsen. In het nieuwe plan zullen er 1630 parkeerplaatsen voorzien worden op marktdagen. Op deze marktdagen zal het gemotoriseerd verkeer ook afgeleid worden via de Mijnwerkerslaan, net zoals het openbaar vervoer.

Daarnaast zullen fietsenstallingen voorzien worden op verschillende locaties zodat in totaal 400 tot 480 plaatsen beschikbaar zijn.

Cultuurcentrum Muze

Het cultuurcentrum Muze verhuist van de Dekenstraat naar De Verdieping (ophaalgebouw) op mijnterrein De Schacht. De impact van dit verhuis is destijds niet meegenomen in de studie van het ophaal gebouw en de studie voor verkeerontwikkeling "de markt". De invloed van het cultuurcentrum op parkeervoorzieningen tijdens piek- en marktdagen dient onderzocht te worden.

Om de toestroom van verkeer beter te sturen dient onderzocht te worden of het knippen van de Koeltorenlaan zinvol is. Hierbij dient wel rekening gehouden worden met mogelijke omleiding van busroutes. In kader van het leefbaarder maken van de Koolmijnlaan en de ontsluitingsfunctie van de Mijnwerkerslaan is dit een logische keuze.

Wegencategorisering en ontsluiting bedrijventerrein Zolder-Lummen, Dossche-site en bedrijventerrein Kolenhaven

De Dellestraat die momenteel het industriegebied Zolder-Lummen aansluiting geeft op de autosnelweg, via afrit 26, is gecategoriseerd als lokale weg type III. Naar de toekomst toe dient deze weg een hogere categorie te krijgen, dit naargelang de functie die deze weg heeft.

Als ook is de ontsluiting van de bedrijventerreinen Zolder-Lummen en Kolenhaven belangrijk. Momenteel is er nog geen beslissing over de juiste locatie van de brug over het Albertkanaal. Deze brug zal er in de toekomst voor moeten zorgen dat het zware vrachtverkeer niet langer ontsloten wordt via de woonkern Viversel.

Noord-Zuid verbinding N74 m.b.t. ontsluiting De Schacht

De ontsluiting van het bedrijventerrein Steenkoolmijn Zolder (De Schacht) verloopt via een (te realiseren) secundaire weg naar de primaire weg I N74. Een plan-MER-procedure werd opgestart voor de ontsluiting van het bedrijventerrein De Schacht (kennisgevingsfase) maar is geschorst in afwachting van de verdere procedures m.b.t. de N74, o.a. voor een betere afstemming.

In het plan-MER voor de N74 werd rekening gehouden met de wens om eventueel aan te sluiten op de N74 vanuit Heusden-Zolder. Een aansluiting van De Schacht is mogelijk aan de verknoping voor de ontsluiting van het bedrijventerrein Centrum-Zuid. De wijze waarop dit dient te gebeuren en de tracering van De Schacht naar Centrum-Zuid zijn het onderwerp van het plan-MER voor De Schacht.

De aansluiting van het bedrijventerrein De Schacht op de Noord-Zuid verbinding zal deel uit maken van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Closing the circle'. 'Closing the circle' is een innovatief project inzake afvalverwerking van de REMO-site. Door de uitvoering van de Noord-Zuid verbinding kan ook het project van 'Closing the circle' aangesloten worden op het vrachtnetwerk van Heusden-Zolder.

Werkdomein A3: Categorisering van wegen

De wegcategorisering wordt enerzijds afgestemd op en in overeenstemming gebracht met het RSP Limburg en verder aangevuld met de geplande categorisering conform aan het duurzame scenario. De wegcategorisering wordt ook getoetst aan deze van de aangrenzende gemeenten en hierop afgestemd.

Bestemming van wegen volgens Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen:

- Hoofdweg: E314/ A2
- Primaire weg type II: N72 vanaf de gemeentegrens Beringen (grondgebied Beringen)

Te onderzoeken nieuwe bestemming secundaire weg type II volgens duurzaam scenario:

- N729 gedeelte Kerkstraat tot Snelwegstraat

Bestemming secundaire wegen type III volgens duurzaam scenario:

- N72 tot aan gemeentegrens Beringen

Bestemming lokale wegen type I volgens duurzaam scenario:

- Te onderzoeken verbinding:
 - Aansluiting De Schacht op de Noord-Zuid verbinding
 - Ontsluiting bedrijventerrein Dossche-site, Zolder-Lummen, Kolenhaven en Genenbos-Gestel
 - Wisseling functie Mijnwerkerslaan-Koolmijnlaan
- Behouden categorisering:
 - Koerselsebaan
 - N729 uitgezonderd gedeelte Kerkstraat tot Snelwegstraat
 - N719
 - Kanaalweg
 - Bieststraat
 - Ringlaan
 - Stationsstraat
 - Langstraat

Bestemming lokale wegen type II volgens duurzaam scenario:

- Nieuwe bestemming duurzaam scenario:
 - M. Scheperslaan
- Behouden categorisering:

○ Everselkiezel	○ Schootstraat
○ Het Heike	○ Zolderseweg
○ Exelgaarden	○ Sluisband
○ Heuvelstraat	○ Acht Meilaan
○ Halstraat	○ Laambroekstraat
○ De Nieuwe Dijk	○ Elf Novemberstraat
○ Galgenbergstraat	○ Boekterheide
○ Kolderstraat - gedeeltelijk	○ Belikstraat
○ Terrillaan	○ De Panestraat
○ Pastoor Paquaylaan - gedeeltelijk	○ Ubbelstraat - gedeelte
○ Grauwzusterstraat – gedeeltelijk	○ Kleine Ubbelstraat
○ Pater Amideuslaan	○ De Borghgravelaan
○ Geenrijt	○ Westlaan
○ Kapelstraat	○ Kerkstraat - gedeeltelijk
○ Koolmijnlaan – gedeeltelijk	○ Zandstraat
○ Poorthoevestraat	

Er moet wel opgemerkt worden dat het mobiliteitsplan zal afwijken van het GRS. Namelijk de Drij Dreven, Nieuwstraat, Jeugdlaan en Dorpsstraat staan in het GRS aangegeven als belangrijke lokale verbindingen. In het mobiliteitsplan zijn deze gecategoriseerd als lokale wegen type III. Deze wegen worden niet opgewaardeerd omdat ze gezien worden als sluiptwegen en er goede alternatieven zijn die wel hoger gecategoriseerd zijn.

Conformiteit en/of afwijkingen t.o.v. andere plannen

Gemeente Lummen

De Genenbosstraat in Lummen is gecategoriseerd als lokale weg type II terwijl de Kanaalweg behouden blijft als lokale weg type I. De te onderzoeken ontsluiting van het industrieterrein sluit in het voorkeursscenario aan op deze wegen.

De Rekhovenstraat in Lummen is gecategoriseerd als lokale weg type II. Het deel Westlaan ten westen van het kanaal valt onder de te onderzoeken ontsluiting van de industrieterreinen, de gewenste categorisering van dit deel

is lokale weg I. De wegen sluiten beide aan op de Dellestraat, welke ook onderzocht dient te worden t.b.v. de ontsluiting. Er is een actie meegenomen voor het opwaarderen van de Dellestraat naar een secundaire weg en over te dragen. De gemeente Lummen heeft de te onderzoeken ontsluiting ook geselecteerd als een secundaire weg type II.

Stad Beringen

De N72 in Beringen is geselecteerd als een primaire weg II. Vanaf de gemeentegrens verandert de categorisering naar secundaire weg III.

De Laan op Heusden heeft als categorie lokale II, de Koerselsebaan in Heusden-zolder behoudt de categorisering lokale weg type I.

De Bredestraat en De Nieuwe Dijk verschillen van categorisering, waarbij de eerste een lokale III is en de andere een lokale II

De Everselstraat in Beringen is een lokale II terwijl de Padbroekweg in Heusden-Zolder een lokale III is.

Stad Beringen is momenteel bezig met het verbreden en verdiepen van haar mobiliteitsplan, al verwachten ze dat de categorisering van aangrenzende wegen niet zal wijzigen.

Gemeente Zonhoven

Zowel in Zonhoven als Heusden-Zolder is de N72 geselecteerd als secundaire weg III.

De Kriekelstraat en Laambroekstraat zijn conform als lokale II.

De Zwanenstraat is geselecteerd als lokale weg type I terwijl de Zandstraat (Heusden-Zolder) een lokale weg type II is.

Gemeente Houthalen-Helchteren

De Lillosteenweg en de Mijnwerkerslaan komen overeen als lokale weg type I

Er zit een verschil tussen de Stationsstraat Houthalen-Helchteren en de M. Scheperslaan. De eerste is een lokale I terwijl de tweede verlaagd is naar lokale II. Dit om sluisverkeer te ontmoedigen (sluisverkeer dient via de toekomstige ontsluitingsweg naar de Noord-Zuid verbinding te rijden).

Zie kaart 4: duurzaam scenario gemotoriseerd verkeer

3.5.2.2 Werkdomein B: De Gewenste verkeersstructuur / netwerken per modus

Werkdomein B1: Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen

Wat betreft het voetgangersnetwerk dient er een overzichtskaart opgesteld te worden waarop de voetgangersverbindingen worden aangeduid alsook dienen er criteria opgesteld te worden om de kwaliteit en de veiligheid van de voetpaden te waarderen.

Het voeren van campagnes dienen verplaatsingen te voet te stimuleren.

Aangezien er drukke wegen beide kernen doorkruisen is het belangrijk de barrières voor voetgangers weg te werken. Dit door middel van extra en veilige oversteken, alternatieve routes, trage wegen, verlaagde snelheid enzovoort.

Trage wegen

Voor de definitie van trage wegen zijn twee dingen essentieel:

- Enkel gebruikt door niet-gemotoriseerd verkeer
- Openbaar karakter of gebruik, de eigendomssituatie kan privaat of publiek zijn.

Trage wegen kunnen kerkwegen, bospaden, landbouwwegen, jaagpaden, 1-manswegen, oude spoorwegbeddingen, ... zijn.

Trage wegen hebben vele functies:

- **Mobiliteit:** de trage weg vormt een belangrijke recreatieve of functionele verbinding tussen twee plaatsen of in een netwerk.
- **Landschappelijk en cultuurhistorische:** als relict van vroeger of structuurbepalend element in het landschap.
- **Ecologisch:** als woonplaats, geleider, 'vangnet', filterende werking, bron of toevluchtsoord van verschillende organismen.
- **Economisch:** als landbouwweg, in een toeristisch kader, binnen educatie.

Buurt- en voetwegen zijn vaak trage wegen, tenzij ze ook gemotoriseerd verkeer toelaten.

De gemeente Heusden-Zolder heeft de laatste jaren sterk ingezet op het in kaart brengen van de trage wegen, samen met VZW Trage Wegen. In het duurzaam scenario worden de trage wegen verder uitgebouwd en onderhouden.

Daarnaast zijn er verschillende acties om de trage wegen te promoten en het gebruik er van te verbeteren. Zo organiseert de gemeente samen met andere actoren activiteiten op de "dag van de trage wegen" onder de vorm van fiets en wandeltochten gekoppeld aan trage wegen.

Voor het onderhoud van de trage wegen zal de gemeente een peterschapsmodule voorzien. Hieronder wordt verstaan dat vrijwilligers een gedeelte trage weg voor hun rekening nemen om te onderhouden (bv. hagen snoeien, gras maaien, enz....). Voor groter onderhoud (bv. herstellen wegdek) dient de "peter" als direct contactpunt richting de gemeente zodat deze snel op de hoogte is van eventuele problemen.

Zie kaart 5: duurzaam scenario trage wegen

Woongebieden en 50km zone

De gemeente Heusden-Zolder is, conform het hogere planniveau en haar eigen GRS, bezig met het systematisch verdichten van haar binnengebieden en een gecontroleerd aanspreken van woningbouwprojecten op locaties die dicht aanleunen tegen het centrum en de overige kernen.

De realisatie van zone-30 gebieden in woonwijken werd niet, en zal voorlopig ook niet worden, uitgevoerd omwille van het gebrek aan een breed draagvlak. Daarvoor in de plaats worden, onder meer in geval van infrastructuur-,

riolerings- of andere werken, systematisch kruispunten en wegen aangepast in functie van veiligheid en leefbaarheid, zodat kan worden gesteld dat de verblijfsgebieden wel degelijk zijn afgebakend en beperkt heringericht. Hierbij zal de nodige aandacht worden besteed aan de aanleg en inrichting van voetgangersvoorzieningen.

30km zone

De 30km zone in de omgeving van het Sint-Franciskusziekenhuis en Sint-Franciscuscollege zal verder uitgebreid worden in kader van de duurzame herinrichting en uitbreiding van het ziekenhuis en het college.

Confrontatie met andere netwerken

Er is een confrontatie gemaakt met de andere netwerken en hierbij zijn er, na het uitvoeren van alle acties, geen opmerkingen/knelpunten. Het uitvoeren van de acties in het mobiliteitsplan veroorzaken geen knelpunten maar wel één opmerking.

- De gewenste omlegging van lijn 51 t.h.v. de Schacht valt samen met een voetpad/doorsteek dat momenteel als trage weg is geïnventariseerd. Bij de uitwerking van de omleiding dient voldoende aandacht geschonken worden aan de voetgangersvoorzieningen. Gemotoriseerd verkeer, met uitzondering van de Lijnbussen, is niet toegestaan op de nieuwe "busbaan".

Volgende acties zijn minstens nodig om de knelpunten en opmerkingen weg te werken:

- Verbeteren voetgangersverbindingen.
- Kwalitatieve herinrichting voetgangersvoorzieningen.
- Uitwerken trage wegen.

Werkdomein B2: Fietsroutenetwerk

Het fietsnetwerk in Heusden-Zolder is goed uitgerust. Echter op het vlak van de kwaliteit en het onderhoud van de fietspaden is verbetering mogelijk. Om de kwaliteit en veiligheid van fietspaden te controleren, dienen criteria opgesteld te worden waarop ze gecontroleerd kunnen worden. Deze elementen dienen meegenomen te worden in het fietsbeleid van de gemeente.

Aangezien er drukke wegen beide kernen doorkruisen is het belangrijk de barrières voor de fietsers weg te werken. Dit door middel van extra en veilige oversteken, alternatieve routes, trage wegen, verlaagde snelheid enzovoort.

Het verder stimuleren van verplaatsingen met de fiets moet gedaan worden aan de hand van campagnes. Deze campagnes dienen gevoerd te worden door de gemeente, scholen en werkgevers.

Hoofdroute

Er zijn twee hoofdroutes die de gemeente doorkruisen. Een eerste is gelegen langsheen het Albertkanaal en maakt een verbinding tussen Beringen en Hasselt. De tweede hoofdroute is gelegen gelijk met de N72 tot aan de N719 en verder via de N719 en M. Scheperslaan richting Houthalen Helchteren. Dit is een belangrijke verbinding tussen Beringen en Houthalen-Helchteren.

Functionele fietsroute

Als functionele fietsroutes zijn de volgende geselecteerd:

- Koerselsebaan
- Kanaalweg
- Ubbelstraat
- Kleine Ubbelstraat
- Viverselweg
- Jeugdlaan
- Lummenweg
- Westlaan
- Zandstraat
- N729 Sint-Jobstraat van gemeentegrens Hasselt tot Kerkstraat
- Kerkstraat (gedeeltelijk)

- Zwembadstraat
- Pleinstraat
- N72 Vogelsancklaan/Meylandtlaan/Graaf de Theuxlaan van gemeentegrens Zonhoven tot kruising N719
- De Drij Dreven
- Nieuwstraat tussen De Drij Dreven en Holstraat
- Holstraat
- Dorpsstraat tussen Holstraat en Pironlaan
- Pironlaan
- Sluisbamd
- Zolderseweg
- Schootstraat (gedeelte)
- Poorthoevestraat
- Edward Staintonstraat
- Koolmijnlaan tussen Edward Staintonstraat en Rond Punt
- Ursulinenstraat
- Pastoor Paquaylaan (gedeeltelijk)
- Kolderstraat
- N719 Lillosteenweg
- Langstraat
- Stationsstraat
- Heikant

Volgende functionele fietsroutes komen te vervallen:

- Inakker/ Dorpsstraat
- Lindelaan

Op volgende functionele fietsroutes ontbreken fietspaden in de bestaande situatie:

- Verbinding tussen Industriestraat (Lummen) en Laarstraat langs het kanaal
- De Drij Dreven
- Kerkstraat/ Zwembadstraat/ Pleinstraat

Voor bovenstaande knelpunten wordt een actiepoint meegenomen voor aanleg van fietspaden, het type dient afgestemd te worden aan de categorisering van de weg. Voor de verbinding tussen de Industriestraat en de Laarstraat beschrijft het "Onderzoek hoofdroute Albertkanaal van het BFFN" het volgende: Indien de nieuwe ontsluitingsweg Kolenhaven deels samenvalt met het jaagpad wordt geadviseerd hier een vrijliggend fietspad te voorzien.

Volgende functionele fietsroutes zijn voorzien van fietspaden maar deze zijn niet conform volgens het BFF

- N72 tussen Schootstraat en Bieststraat (wordt verbeterd)
- N72 van gemeentegrens Beringen tot Schootstraat
- N72 van Bieststraat en autosnelweg
- N719
- Gedeelte Heikant
- Kleine Ubbelstraat
- Ubbelstraat
- Gedeelte Westlaan
- Gedeeltes Sint-Jobstraat
- Zandstraat
- Sluisbamd
- Zolderseweg
- Gedeelte Schootstraat
- Poorthoevestraat
- Edward Staintonstraat
- Stationsstraat
- Langstraat
- Gedeelte Pastoor Paquaylaan
- Kolderstraat

Er is een selectie gemaakt van bovenstaande wegen om de fietspaden conform met het vademecum fietsvoorzieningen in te richten. Daarnaast bevat de opsomming ook nog straten die via een ander werkdomein heringericht worden.

Volgende zijn missing links of aanpassingen op functionele fietspaden:

- Elf Novemberstraat/ Bieststraat/ Ringlaan
- Exelgaarden/ Halbeekstraat/ Schansstraat/ Kleuterweg
- Middenstraat/ Bredestraat/ De Nieuwe Dijk/ Halstraat
- Galgenbergstraat

Alternatieve functionele fietsroute

Als alternatieve functionele fietsroutes zijn de volgende geselecteerd:

- M. Scheperslaan
- Schootstraat tot kruispunt Poorthoevestraat
- Champert-Kapelstraat
- Heusdenseweg (gemeente Beringen)
- Aardeweg (gemeente Beringen)
- Fietsroutes langsheen spoorweg gemeentegrens Houthalen-Helchteren

Volgende alternatieve functionele fietsroutes komen te vervallen:

- Rinkaersweg

Op volgende alternatieve functionele fietsroutes ontbreken fietspaden in de bestaande situatie:

- Champert/ Kapelstraat

Volgende alternatieve functionele fietsroutes zijn voorzien van fietspaden maar deze zijn niet conform volgens het BFF

- Gedeelte Schootstraat
- M. Scheperslaan

Volgende zijn gewenste alternatieve functionele fietsroutes:

- Schootstraat
- Kerkstraat/ Laarstraat

Zie kaart 6: duurzaam scenario functioneel fietsroutenetwerk

Recreatief fietsroutenetwerk

Het recreatief fietsroutenetwerk is uitgewerkt door het Regionaal landschap Lage Kempen en situeert zich overwegend in het buitengebied met enkele 'links' naar de kernen van Heusden en Zolder.

Er is een gewenste schakel van knooppunt 301 naar knooppunt 311 met bewegwijzering naar het centrum van Zolder via de Pironlaan, Dorpsstraat, Dekenstraat, Schobbenberg, De Drij Dreven, Kuiperstraat, Beekbeemdenhof, Mommestraat, Stationsstraat en Koeltorenlaan. Op alle andere gebieden is het fietsroutenetwerk van Heusden-Zolder zeer goed uitgebouwd. Het onderhoud ervan is dus een belangrijke factor naar de toekomst toe, want de staat van de infrastructuur speelt ook een grote rol in het gebruik ervan.

Zie kaart 7: duurzaam scenario recreatief fietsroutenetwerk

Fietspaden

De aanwezige fietspaden worden samen met de nieuw aan te leggen en de te verbeteren fietspaden weergegeven op een kaart. Het is niet enkel belangrijk goede fietsroutes te hebben, ook de kwaliteit van de fietsvoorzieningen speelt een belangrijke rol in de keuze voor de fiets als vervoersmiddel. Hierbij is het zeker nodig om belangrijke verbindingen ook infrastructuurueel goed uit te bouwen. Het gevoel van veiligheid en comfort dient verhoogd te worden als men het gebruik wil bevorderen.

De gemeente voorziet ook in de verbinding van Helzold met het fietspad op de tramzate.

Zie kaart 8: duurzaam scenario fietspaden

Schoolroutes

De gemeente Heusden-Zolder heeft via een enquête in alle lagere scholen de knelpunten en opmerkingen van ouders en leerlingen verzameld. Op basis van de resultaten heeft een werkgroep fietskaarten gemaakt per school. De verschillende kaarten zijn samengevoegd op een overzichtskaart welke wordt meegenomen in dit mobiliteitsplan. Er zijn veel gevaarlijke punten aangeduid op de kaart, waarbij het ene punt al gevaarlijker en groter is dan het andere punt. Daarom is het zeker nodig een rangschikking te maken van de knelpunten naar aard en grootte. Aan de hand van deze rangschikking is het dan mogelijk verschillende maatregelen toe te kennen aan de knelpunten. Knelpunten kunnen vaak met een kleine ingreep opgelost worden. Er dient dus een duidelijke rangschikking van de knelpunten gemaakt te worden en maatregelen hieraan toe te dienen.

Zie kaart 9: duurzaam scenario schoolroutes

Confrontatie met andere netwerken

Er is een confrontatie gemaakt met de andere netwerken en hierbij zijn er, na het uitvoeren van alle acties, geen opmerkingen/knelpunten. Het uitvoeren van de acties in het mobiliteitsplan veroorzaken geen extra opmerkingen of knelpunten.

Enkele punten waarbij extra aandacht vereist is:

- Op de N72 loopt het functioneel fietsroutenetwerk gelijk met een lokale intergemeentelijke vrachtroute. Deze weg heeft wel een categorisering als secundaire weg type III, de inrichting dient dus in functie te staan voor openbaar vervoer en fietsverkeer.
- De N729 Terlaemenlaan van Terlaemen tot de autosnelweg is geselecteerd als vrachtroute 1, momenteel liggen hier niet-verhoogde aanliggende fietspaden. De weg is geselecteerd als lokale I. Dit deel maakt geen onderdeel uit van het functioneel of recreatief fietsroutenetwerk.

Volgende acties zijn minstens nodig om de knelpunten en opmerkingen weg te werken:

- Wegen inrichten naar hun categorisering (met voorrang aan wegen op het functionele fietsroutenetwerk).
- Veilige oversteekplaatsen.
- Ontbrekende fietspaden aanvullen/verbeteren.
- Fietspaden conform maken met het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk en het vademecum fietsvoorzieningen (samenlopend met inrichting naar wegcategory).
- Uitwerken trage wegen.

Werkdomein B3: Openbaar vervoernetwerk

Het huidige openbaar vervoeraanbod zal voor Heusden-Zolder de komende jaren niet sterk wijzigen gezien er binnen het Spartacusplan en de 'Mobiliteitsvisie De Lijn 2020' geen extra voorzieningen worden gepland. Er is dan ook geen grote wijziging in de lijnvoering voorzien.

In Zolder en Heusden zijn belangrijke haltes gelegen voor het openbaar vervoer. Ook is er in beide kernen één station gelegen. De spoorlijn Hasselt-Mol doorkruist de gemeente.

Voor de twee stations in Heusden-Zolder zijn er geen wijzigingen in de route voorzien bij de NMBS, wel stelt het mobiliteitsplan voor om de infrastructuur (de inrichting van de parking, perrons, straatmeubilair, toegankelijkheid en fietsenstallingen) te verbeteren.

Beide stations dienen ontwikkeld te worden als aangename verblijfsruimtes. Dit om de wachttijd en stationsomgeving kwalitatief te verhogen.

De gemeente wenst wel een busverbinding naar de industriezone Zolder-Lummen. Lijn 51 en Lijn 34 kunnen mogelijk een lusbeweging richting het industriegebied maken. Twee nieuwe haltes verdeeld over de nieuwe lus kunnen voldoende afdekking bieden. De Lijn heeft de haalbaarheid van deze uitbreiding onderzocht en momenteel is het niet mogelijk een lus te maken. De begin- en eindtijden van de bedrijven zijn afwijkend van de reistijden van de bus en een lus maken is ook niet rendabel omdat men over de zelfde route terugkeert. Heusden-Zolder blijft wel vragende partij naar de toekomst toe voor deze verbinding.

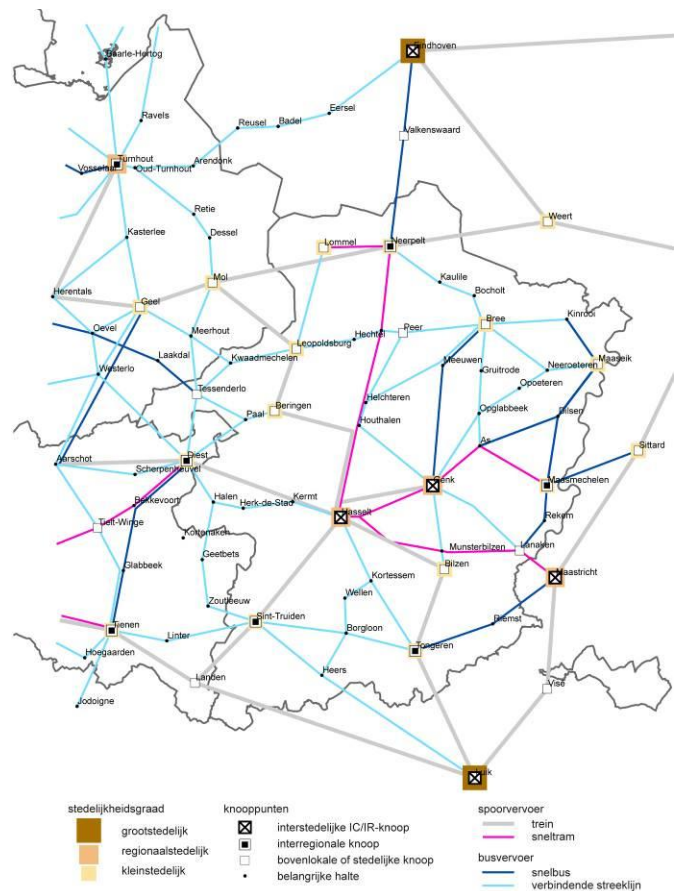
In kader van het verhuis van het CVO en cultuurcentrum Muze naar industriezone “De Schacht” wenst de gemeente Heusden-Zolder een aanpassing in de route van lijn 51. Momenteel rijden de lijnbussen via de Mijnwerkerslaan en draaien ze af op de Kolderstraat via het Kruispunt Mijnwerkerslaan/Kolderstraat/Kolderhof. De wens is om lijn 51 ter hoogte van de Weygaardstraat af te buigen richting de rotonde Mijnwerkerslaan / Brancardiershof. Voor de realisatie van deze routewijziging dient een rijweg (busbaan) op de aanwezige fiets- en voetgangersverbinding worden aangebracht. Naast de aanleg van de nieuwe rijweg/busbaan dient ook een nieuwe halte voorzien worden ter hoogte van de rotonde Mijnwerkerslaan/Brancardiershof.

In kader van de uitbreiding van het Sint-Franciscuscollege en het Sint-Franciskusziekenhuis wordt de routing van de bussen aangepast. Er komt een nieuwe bushalte naast de P. Amideuslaan en alle bussen rijden over de Pastoor Paquaylaan. De lijnbussen niet langer gebruik maken van de Minderbroedersstraat. De aanbesteding en aanleg van de bushalte is gepland voor 2015.

De toekomstige betekenis van het Spartacusproject voor de gemeente is nog steeds onduidelijk. Ook het effect van deze verbinding op de verplaatsingen binnen de gemeente blijft onduidelijk.



Figuur 7: vervoersnetwerk Spartacusplan



Figuur 8: provinciale openbaarvervoersstructuur Limburg

Het is een doel om te streven naar openbaar vervoerroutes die minstens gelegen zijn op een lokale weg type II. Voor de wegen waarbij dit niet haalbaar of gewenst is, bijvoorbeeld schoolroutes (lijn 34 en 283) waar maar enkele bussen per dag doorrijden, worden enkel maatregelen getroffen die geen nadelig effect hebben op de doortocht van het openbaar vervoer.

Zie kaart 10: duurzaam scenario openbaar vervoer

Zie kaart 11: duurzaam scenario afdeckingsgraad openbaar vervoer

Confrontatie met andere netwerken

Momenteel zijn er verschillende openbaar vervoerroutes die over een lokale weg type III of een erftoegangsweg rijden. Dit is een tegenstrijdigheid tussen de wegategorisering en de functie en het gebruik van de weg.

Volgende wegen hebben een lagere categorisering:

- | | |
|------------------|--------------------------|
| ▪ Gasthuisstraat | ▪ Dennenweg |
| ▪ Kruiswegstraat | ▪ Hofeinde |
| ▪ Poelenstraat | ▪ Onze-Lieve-Vrouwstraat |
| ▪ Jeugdlaan | ▪ Viverselweg |
| ▪ Lummenweg | ▪ Kerkstraat (gedeelte) |
| ▪ Irislaan | ▪ Heidestraat |
| ▪ Pironlaan | ▪ Dorpsstraat |
| ▪ Molenstraat | ▪ Kuiperstraat |

Volgende straten worden opgewaardeerd: Lummenweg, Molenstraat, Onze-Lieve-Vrouwstraat (gedeelte tot aan Borghgravelaan), Viverselweg, Kerkstraat (gedeelte) en Kuiperstraat.

Het uitvoeren van de acties in het mobiliteitsplan veroorzaken geen extra knelpunten met uitzondering van het knelpunt trage wegen t.h.v. de omlegging lijn 51 zoals eerder vermeld.

Werkdomein B4: Inrichting van wegen

Voorafgaandelijk aan de inrichting of herinrichting van een straat/weg zal de gemeente aan de hand van het mobiliteitsplan: de wegencategorisering, gewenst snelheidsregime en het gewenst gebruik van de weg, een aantal ontwerpcriteria opstellen waar het nieuwe ontwerp van inrichting of herinrichting aan moet voldoen.

Door consequente toepassing van deze maatregel ontstaat op de lange(re) termijn een quasi uniform wegbeeld per categorie van weg, waardoor het voor weggebruiker duidelijk wordt welk verkeersgedrag van hem of haar verlangd wordt en er bijgevolg een gunstig gevolg uitgaat naar de verkeersveiligheid.

Voor verdere detaillering worden verwezen naar o.a. diverse vademecums en rapportages (o.a. categorisering van lokale wegen, Valère Donné – AWW).

Lokale weg I: verbindingswegen

Functie

Lokale verbindingswegen hebben als hoofdfunctie verbinden op lokaal en interlokaal niveau. Aanvullende functies zijn het ontsluiten en toegang verlenen. De kwaliteit van de doorstroming moet in evenwicht zijn met de verkeersleefbaarheid.

Inrichtingsprincipes

- Snelheidsregime:
 - BUBEKO: 70km/u
 - BIBEKO: 50 km/u
- Belijning:
 - Asmarkering
 - Randmarkering
- Aantal rijstroken:
 - 1 x 2 rijstroken
- Effectieve rijstrookbreedte incl. belijning/excl. goot:
 - BUBEKO: 3 m
 - BIBEKO: 2,75 m
- Voetangersvoorzieningen:
 - BUBEKO: geen specifieke voorzieningen nodig
 - BIBEKO: voetpaden en oversteekplaatsen
- Parkeervoorzieningen:
 - Buiten de rijstroken

- Openbaar vervoer:
 - Halteren:
 - BUBEKO: bushavens
 - BIBEKO: halte op de rijstrook
 - Verhoogde inrichtingen:
 - BUBEKO: geen plateaus
 - BIBEKO: bij voorkeur rijbaankussens
 - Aanvullende eis: vrije bedding indien structureel doorstromingsprobleem
- Fietsvoorzieningen (conform met Vademecum Fietsvoorzieningen):
 - BUBEKO (70 km per uur):
 - Vrijliggend eenrichtingsfietspad: aanbevolen breedte > 1.75 m (minimale breedte: 1.50 m)
OF
vrijliggend dubbelrichtingsfietspad: aanbevolen breedte > 2.50 m (minimale breedte: 2 m)
- Tussenstrook: minimale breedte > 1 m (>0.70 m met verticaal scheidend element)
 - BIBEKO of maximaal 50 km per uur:
 - (verhoogd) aanliggend eenrichtingsfietspad: aanbevolen breedte > 1.75 m (minimale breedte: 1.50 m)
 - Tussenstrook: minimale breedte > 0.5 m (minimale breedte: schrikstrook 0.25m)

Lokale weg II: ontsluitingswegen

Functie

Lokale ontsluitingswegen hebben als hoofdfunctie het verzamelen of ontsluiten op lokaal en interlokaal niveau. Ontsluiten betekent het verkeer van het gebied verzamelen naar een weg van hogere orde en het inkomend verkeer verdelen in het gebied. De weg heeft slechts in tweede instantie een verbindende functie. Naast de ontsluitingsfunctie neemt de toegang verlenen ook een belangrijke plaats in. De weg ontsluit een lokaal gebied (vb. wijk, kern, industrie- of dienstzone) naar een weg van hogere categorie.

Inrichtingsprincipes

- Snelheidsregime:
 - BUBEKO: 70km/u
 - BIBEKO: 50 km/u
- Belijning:
 - Randmarkering
- Aantal rijstroken:
 - 1 x 2 rijstroken
- Effectieve rijstrookbreedte incl. belijning/excl. goot:
 - Algemeen: 4,5 m (eventueel met verharde kantstrook van 0,5 m)
 - 6 m bij regulier dienst OV en vrachtroute
- Voetgangersvoorzieningen:
 - Voetpaden en oversteekplaatsen indien noodzakelijk
- Parkeervoorzieningen:
 - Bij voorkeur buiten de rijstroken
- Openbaar vervoer:
 - Halteren:
 - BUBEKO: bushavens
 - BIBEKO: halte op de rijstrook
 - Verhoogde inrichtingen:
 - BUBEKO: geen plateaus
 - BIBEKO: bij voorkeur rijbaankussens
 - Aanvullende eis: vrije bedding indien structureel doorstromingsprobleem
- Fietsvoorzieningen (conform met Vademecum Fietsvoorzieningen):
 - BUBEKO (70 km per uur):
 - Vrijliggend eenrichtingsfietspad: aanbevolen breedte > 1.75 m (minimale breedte: 1.50 m)
OF
vrijliggend dubbelrichtingsfietspad: aanbevolen breedte > 2.50 m (minimale breedte: 2 m)

- Tussenstrook: minimale breedte > 1 m (>0.70 m met verticaal scheidend element)
- BIBEKO of maximaal 50 km per uur:
 - (verhoogd) aanliggend eenrichtingsfietspad: aanbevolen breedte > 1.75 m (minimale breedte: 1.50 m)
 - Tussenstrook: minimale breedte > 0.5 m (minimale breedte: schrikstrook 0.25m)

Gemotoriseerd verkeer

Binnen dit scenario zal het gemotoriseerd verkeer volgens de huidige routes blijven rijden. Dit wil zeggen dat de problematiek op de N719 en Koerselsebaan behouden zal blijven.

Aan deze situatie zal nagenoeg zonder infrastructurele ingrepen niets veranderd kunnen worden. Daarom wordt in dit scenario gekozen om door middel van flankerende maatregelen de verkeersafwikkeling op dergelijke manier te regelen dat de centra ook leefbaar en veilig worden.

De plaatsen waar momenteel de onderzoekskaders aangeduid zijn kennen ook een duurzame ontwikkeling volgens de gemeente.

De verbinding met de industriegebieden Zolder-Lummen, Dossche site en Kolenhaven met de autosnelweg via afrit 26 en 26bis is gewenst ten noorden van de autosnelweg.

De aansluiting van het industrieterrein de Schacht met de Noord-Zuid is gewenst langsheen de huidige spoorweg.

De verbindingen zullen lokale wegen type I worden, verbindingswegen op lokaal niveau.

De wisseling van Mijnwerkerslaan en Koolmijnlaan in categorisering wordt gesteund door de hogere overheid. Het is voornamelijk op vlak van eigendom dat onderzoek vereist is.

Het gebied Terlamen kent in de nabije toekomst een uitbreiding waarbij de Wijers een poort vormt naar andere toeristische/recreatieve gebieden en activiteiten (Domein Bovy, De Wijers, Velodroom, Circuit Terlaemen). Hiervoor wenst de gemeente de Terlaemenlaan tussen de Kerkstraat en de autosnelweg een verhoging van de categorisering naar secundaire weg type II. Een ander argument voor de opwaardering van dit wegdeel is dat de autosnelweg nu afwikkelt op een lokale weg terwijl dit hoort te gebeuren op een weg van hogere categorie.

Gevaarlijke punten en wegvakken

In totaal zijn het aantal ongevallen in Heusden-Zolder afgenomen, maar de letselongevallen nemen licht toe.

Onderzoek stelt dat een infrastructurele aanpak van de N719, namelijk rotonde aan de kerk, een positieve invloed zal hebben op het aantal ongevallen met zwakke weggebruikers. Er is ook een selectie gemaakt van de meeste gevaarlijke trajecten en punten. Hierbij is de N719 vanaf de rotonde Suska tot aan de grens met Lillo het gevaarlijkste traject. De rotonde van N719 aan de kerk in Heusden is een belangrijk punt waar veel ongevallen gebeuren met (brom-)fietsers (fietsers in de voorrang). Ook op de N719 in het winkelcentrum op de Koolmijnlaan gebeuren er een behoorlijke hoeveelheid ongevallen ondanks de vele getroffen maatregelen doorheen de jaren.

Zwaar vervoer

Net zoals vermeld bij het gemotoriseerd verkeer zijn er de verbindingen van de industrieterreinen.

De industrieterreinen Dossche site, Kolenhaven en Zolder-Lummen worden ontsloten via een vrachtroute 1. De verdere ontsluiting richting Genenbos verloopt via een lokale gemeentelijke vrachtroute met enkele toegangspunten op lokaal niveau. De ontsluiting van deze vrachtroute op de autosnelweg zal gebeuren via een toegangspunt op macro niveau.

Het industrieterrein De Schacht dient ontsloten te worden met een vrachtroute 1. Deze vrachtroute sluit verder in Houthalen-Helchteren aan op de hoofdvrachtroute, de Noord-Zuid verbinding.

De ontsluiting van de Lange Beemden gebeurt momenteel via Boekterheide. Een rechtstreekse aansluiting met de autosnelweg kent momenteel geen groot draagvlak. Indien de optie op een carpoolparking bij afrit 28 bekeken wordt, kan deze rechtstreekse aansluiting meegenomen worden. De huidige verbinding zal een lokale gemeentelijke vrachtroute zijn die via een toegangspunt op macro niveau aansluit op de hoofdvrachtroute.

Gemeentebreed is er een tonnagebeperking opgelegd en deze blijft gehandhaafd.

Alle wegen zijn beperkt tot 3,5 ton m.u.v. plaatselijke bediening en de volgende straten:

- Koerselsebaan is beperkt tot 10 ton.
- N72 is beperkt conform een lokale intergemeentelijke vrachtroute.

- Terlaemenlaan tussen Kerkstraat en de autosnelweg is beperkt conform vrachtroute type 1.
- De ontsluiting Dossche-Site, Zolder-Lummen, Kolenhaven en Genenbos Gestel is beperkt conform vrachtroute type 1 en conform lokale gemeentelijke vrachtroute.
- De toekomstige ontsluiting van industrieterrein "De Schacht" op de N74 zal beperkt worden conform vrachtroute type 1.
- De autosnelweg is een hoofdvrachtroute.

De Westlaan geleidt veel vrachtverkeer door de dorpskern Viversel en dit wordt als een knelpunt ervaren. Deze straat is tevens beperkt tot 3,5 ton.

De gemeente ervaart momenteel problemen ter hoogte van de Schootstraat en de omgeving G. Gezellelaan (zuidkant) i.v.m. vrachtverkeer dat de woonstraten doorkruist. De wegen zijn niet afgedekt door een tonnagebeperking en vrachtwagens kunnen niet gevaloriseerd worden. De situatie wordt geëvalueerd en verkeerskundig aanpast (zone borden bijplaatsen/verplaatsen en/of herhalen).

Zie kaart 12: duurzaam scenario vrachtverkeer

Zie kaart 13: duurzaam scenario tonnagebeperking vrachtverkeer

Snelheidsregimes

De huidige snelheidsregimes in de gemeente worden nagenoeg volledig gehandhaafd.

De gemeente wenst de afritten van de autosnelweg te beperken met een maximum snelheid van 70km/uur. Hierbij moet wel opgelet worden dat de te overbruggen snelheid niet te groot wordt. Het is beter te werken met op- of afbouwende stappen per snelheid. Dit wil zeggen dat men best van 120 naar 90 naar 70 km/h gaat in plaats van de overbrugging ineens te maken. Dit voor de veiligheid van de bestuurders te garanderen.

Tevens is er een uitbreiding van de 30km/u zone in de omgeving Sint-Franciskusziekenhuis en Sint-Franciscuscollege.

De snelheidsregimes van grensoverschrijdende wegen stemmen overeen met die van de andere gemeentes met uitzondering van Het Heike. Deze staat als 50km/u aangeduid terwijl Heusden-Zolder 70km/u handhaaft.

Zie kaart 14: duurzaam scenario snelheidsregimes

Confrontatie met andere netwerken

Bij de werkdomeinen B2 en B3 zijn confrontaties opgenomen i.v.m. fietsnetwerk vs. zwaar vervoer en openbaar vervoer vs. wegencategorisering.

Werkdomein B5: Parkeerbeleid

Hierbij is het nodig dat er een parkeerverordening en parkeerbeleidsplan wordt opgemaakt.

Er zijn in kader van de synthesesnota vier parkeeronderzoeken uitgevoerd. Hierbij is ook al aangehaald dat het opstellen van een parkeerbeleidsplan een belangrijk element is voor het sturen van het parkeergedrag.

Parkeerverordening

De gemeente heeft de wens uitgedrukt om in de toekomst gemeentebreed een parkeerverordening op te maken. Deze parkeerverordening zou richtlijnen kunnen bevatten rond parkeervoorzieningen bij nieuwbouwprojecten maar ook bij verbouwingen. Bij parkeervoorzieningen wordt niet alleen gedacht aan wagens maar ook aan ruimte voor fietsers. Momenteel zijn er wel al parkeerrichtlijnen die in de praktijk toegepast worden, deze kunnen een beginstap vormen tot het bekomen van een parkeerverordening. Daarnaast is in de bouwverordening ook al een onderdeel parkeren opgenomen.

In de parkeerverordening dient tevens opgenomen te worden dat binnen de bepalingen van het strategisch commercieel plan een uitzondering kan toegestaan worden op de opgelegde parkeernormen.

Betalend parkeren

In de gemeente Heusden-Zolder is enkel betalend parkeren in Berkenbos Cité.

De zone van betalend parkeren is hier de volgende:

- Koolmijnlaan
- De Hoeven
- Waterleidingstraat
- Kleuterweg

Zie kaart 15: duurzaam scenario betalend parkeren Heusden Cité

Blaauwe zone

Voor de overige kernen en zones wordt er gewerkt met een blauwe zone. Deze zijn gevestigd op de volgende plaatsen:

- Heusden centrum
 - Kapelanijstraat
 - Kapelstraat
 - Koerselsebaan
 - Guido Gezellelaan + uitbreiding
 - Cijnshofstraat
 - Brugstraat
 - Poorthoevestraat
 - Pastorijstraat
 - Rectorstraat
- Zolder centrum
 - 't Kuipke
 - Dorpsstraat
 - Inakker
 - Pironlaan + uitbreiding

De huidige blauwe zone in het centrum Heusden wordt t.h.v. de G. Gezellelaan uitgebreid richting het westen. De zone wordt doorgetrokken tot aan het einde van de middengeleider.

In centrum Zolder wordt de blauwe zone uitgebreid op de Pironlaan tussen de Dorpsstraat en het einde van het Heldenplein (t.h.v. de Voorzorg). Het Heldenplein zelf blijft niet betalend parkeren. Ook wordt onderzocht of de blauwe zone niet verder doorgetrokken moet worden tot aan Sluisbamd

Zie kaart 16: duurzaam scenario blauwe zone Heusden

Zie kaart 17: duurzaam scenario blauwe zone Zolder

Zoekzones voor langparkeren Zolder Centrum

Zolder bevat enkele locaties die potentieel bieden voor een parkeerplaats voor langparkeren op wandelafstand van het centrum:

- Werkhuis Pollers met ontsluiting via Schuttershof.
- Omgeving Jogem met ontsluiting op de Ringlaan.
- Achter drankenshop/supermarkt Broekmans met ontsluiting op de Molenstraat.
- Omgeving 't Bergske met ontsluiting via de Inakker.

Het parkeren achter de drankenshop en supermarkt Broekmans met ontsluiting op de Molenstraat is mogelijk moeilijk uit te voeren in de werkelijkheid.

Momenteel is er een parkeerprobleem in Zolder centrum. De verhuis van het CVO zal ervoor zorgen dat dit probleem gedeeltelijk zal worden opgelost. Na het verhuis van het CVO dient de situatie geëvalueerd worden om te beslissen of bijkomende parkeerplaatsen gewenst zijn.

Zie kaart 18: duurzaam scenario zoekzones langparkeren Zolder centrum

Carpoolparking (E314 – N72/N729)

Om te voldoen aan de behoefte van parkeervoorzieningen voor 'carpoolen' zijn momenteel twee zoekzones aangeduid. De voorkeur van de gemeente gaat uit naar een carpoolparking in de omgeving van afrit 27 (Terlaemen). De locatie bij afrit 28 blijft wel open als optie.

Vrachtwagenparkeren

Op de kaarten van het zwaar verkeer zijn ook de aanwezige vrachtwagenparkeerplaatsen aangeduid.

De afstanden tussen autosnelweg en de parkeerplaatsen in Bolderberg en Viversel zijn redelijk groot, daarnaast liggen ze nogal afgelegen waardoor de sociale controle slecht is.

De Vlaamse overheid wil de rustplaatsen langs de autosnelweg verminderen in capaciteit. Hierbij gaan ze er vanuit dat vrachtwagenchauffeurs doorrijden naar de volgende parkeerplaats indien er geen plaats meer is. De gemeente Heusden-Zolder verwacht echter dat chauffeurs bij het bereiken van hun rijtijd een plaats in de buurt zoeken en de autosnelweg dus verlaten waardoor Heusden-Zolder onder meer druk komt te staan. De gemeente verbaliseert foutief geparkeerde vrachtwagens, maar de boetes voor foutparkeren zijn verwaarloosbaar t.o.v. de boetes voor het negeren van rust- en rijtijden. Hierdoor heeft het verbaliseren geen impact op de situatie.

Samen met bovenstaande punt wil de gemeente Heusden-Zolder de overheid vragen of het mogelijk is om infoborden te voorzien op de autosnelweg met vrije parkeerplaatsen per rustplaats voor vrachtwagens (zoals bij vele parkeerkelders). Hiermee kunnen chauffeurs rekening houden met de beschikbaarheid van een stopplaats en hun route beter plannen.

Zie kaart 12: duurzaam scenario vrachtverkeer

Werkdomein B6: (Goederen)Vervoer over water

Voor de watergebonden bedrijven wordt voornamelijk de strategische projecten gevolgd welke zijn uitgewerkt door NV De Scheepvaart betreffende het Albertkanaal. Voor Heusden-Zolder betreft dit met name het verhogen van bruggen tot een doorvaarhoogte van ongeveer 9,10 meter. Tevens blijft het een strategische doelstelling om watergebonden bedrijven voldoende ontwikkelingsruimte aan te bieden. De (her)ontwikkeling van de Dossche-site en de ontwikkeling van de Kolenhaven kaderen binnen deze strategie.

3.5.2.3 Werkdomein C: Ondersteunende en flankerende maatregelen

Werkdomein C1: Vervoersmanagement met bedrijven, diensten, scholen, evenementen

Binnen het werkdomein met betrekking tot de flankerende maatregelen wordt als eerste het programma vervoersmanagement behandeld. Binnen dit onderdeel zijn er vijf maatregelen die uitgevoerd dienen te worden in kader van dit mobiliteitsplan.

Vervoersmanagement

Als eerste is er het vervoersmanagement bij gemeentelijke diensten. Om als voorbeeld te dienen voor andere bedrijven en instellingen zal de gemeente op korte termijn starten met het opstellen van een gemeentelijk vervoersplan. In dit vervoersplan zal worden aangegeven wat de mogelijkheden zijn om de automobiliteit te verminderen, bijvoorbeeld fietsvergoeding en gedeeltelijke terugbetaling van het openbaar vervoer. Het opstellen van het vervoersplan en het uitvoeren van de maatregelen zal uitgevoerd worden op korte/middellange termijn. Met deze maatregel tracht men de werknemers van de gemeentelijke diensten aan te zetten tot meer gebruik van duurzame vervoersmodi zoals het openbaar vervoer en de fiets. Nadat de effecten van vervoersmanagement zijn geanalyseerd voor het ambtelijk apparaat kan dit gebruikt worden om vervoersmanagement te stimuleren bij andere bedrijven en instellingen.

Opmaken bedrijfsvervoersplan

Ten tweede is er de verplichting voor bedrijven tot de opmaak van een bedrijfsvervoersplan. Dit vanaf een aantal werknemers. Aantal dient nog verder worden bepaald. Bedrijven met +100 personeelsleden zijn sowieso verplicht een vervoersplan op te maken. Dit om een beter zicht te krijgen op het verplaatsingsgedrag van de werknemers en deze dan ook trachten te sturen. Deze maatregel zal uitgevoerd worden op korte en middellange termijn. De gemeente speelt hierin een voorbeeldrol en zal zelf een vervoersplan uitwerken en toepassen zoals eerder vermeld.

Uitvoeren vervoersplan "zwaar verkeer"

Als derde punt is er het uitvoeren van het vervoersplan voor zwaar verkeer. Het doel hiervan is om het zwaar verkeer te weren uit woonstraten en dit zowel voor rijdend als parkerend vrachtverkeer. Het verkeer dient geleid te worden naar de wensroutes en sluiptverkeer moet ontmoedigd worden.

Uitvoeren vervoersplan/parkeervisie "marktdagen"

Een vervoersplan voor de ontsluiting en parkeerproblematiek van De Schacht op marktdagen is opgesteld. Door de verdere ontwikkeling van het bedrijventerrein zal de hoeveelheid verkeer naar deze locatie verder toenemen, wat voor problemen kan zorgen op marktdagen. Tevens zal het bedrijventerrein verder worden verdicht met nieuwe bedrijven en zal de huidige 'voorlopige' parkeerplaats 'Ceyssens' op termijn verdwijnen. Tevens blijft de onduidelijkheid over de definitieve ontsluitingsstructuur van De Schacht op de toekomstige Noord-Zuid verbinding. Het vervoersplan moet er voor zorgen dat de bezoekers hun weg naar de beschikbare parkeerplaatsen vinden terwijl het doorgaand verkeer kan doorstromen. Daarnaast dient er ook voldoende aandacht geschonken worden aan de alternatieve modi om de markt te bezoeken.

Fietsschoolkaarten/ knelpunten

De schoolroutes en de knelpunten zijn onderzocht en op een inventarisatiekaart weergegeven. Van deze kaart valt af te leiden dat bijna elke kruising die gemaakt wordt op de schoolroutes ervaren wordt als aandachtspunten. Al deze aandachtspunten zullen als gevolg niet dezelfde belangrijkheid hebben. Naar de toekomst toe is het belangrijk een rangorde op te stellen van de belangrijkste aandachtspunten. Onder belangrijke aandachtspunten wordt onder andere verstaan: kruisingen van de zwakke weggebruiker met grote stromen gemotoriseerd verkeer, kruisingen met een slechte zichtbaarheid en kruisingen met gemotoriseerd verkeer zonder duidelijke oversteekvoorzieningen.

Werkdomein C2: Tarifiering

In kader van dit werkdomein is er geen specifieke actie uitgewerkt.

Parkeren

De enige zone voor betalend parkeren is Heusden cité. Deze zone blijft gehandhaafd en de tarieven worden bijgestuurd indien noodzakelijk.

Openbaar vervoer

De acties en tariefstelling van de Lijn zijn hierbij maatgevend.

Werkdomein C3: Algemene sensibilisering, marketing, informatie en promotie naar doelgroepen

In het kader van het terugdringen van de automobiliteit en het bevorderen van de verkeersveiligheid worden tal van activiteiten door de gemeente opgezet. Dit zijn activiteiten uiteenlopend van stimuleren van carpoolen tot en met educatie aan diverse doelgroepen.

Campagnes

Binnen dit beleidsplan zijn vijf acties in kader van het voeren van campagnes mee opgenomen:

Fiets en fietspoolen

Een eerste actie betreft het verder promoten van het fietsen en het fietspoolen dit in samenwerking met de schooldirecties. Het fietspoolen moet ervoor zorgen dat er nog meer kinderen op een veilige manier en onder begeleiding, met de fiets naar school kunnen. Momenteel is vaak het probleem dat de ouders hier geen tijd voor hebben en het te onveilig is om de kinderen alleen naar school te laten fietsen. Fietspooling is een mogelijke oplossing voor dit probleem. Deze actie zal uitgevoerd worden op een korte en middellange termijn in combinatie met het gebruik van schoolroutekaarten.

Carpoolen

Het gemeentebestuur heeft een onderzoek lopende naar een geschikte locatie voor een carpoolparking. Wanneer de carpoolparking gerealiseerd is, dient er campagne gevoerd te worden om het gebruik ervan te promoten.

Verkeersveiligheid

Als volgt zijn er campagnes omtrent de verkeersveiligheid (o.a. GoforZero, BOB-campagne, snelheidsmetingen, gsm'en en sms'en achter het stuur, hoffelijkheid/respect, keuren van de uitrusting van de fiets, gordel dragen, motorrijders, roodlichtnegatie, technische staat van het voertuig,...). Acties voor korte en middellange termijn.

Informatieverstrekking openbaar vervoer

Deze campagne heeft betrekking op het openbaar vervoersnetwerk. Uit onderzoek blijkt dat mensen vaak het aanbod van het openbaar vervoer niet kennen. Met name voor oudere personen die met internet onvoldoende of niet bekend zijn, is dit nog vaak een probleem. Het is met deze actie de bedoeling deze informatie meer naar de mensen te brengen en op deze manier de mensen beter in te lichten over de mogelijkheden die het openbaar vervoer aanbiedt. Aan de hand van deze campagne tracht men meer mensen aan te zetten tot het gebruik van openbaar vervoer. Ook deze actie is voorzien op korte en middellange termijn.

Voorlichtingsavonden aan bevolking

Voorlichting/communicatie/educatie is een belangrijk instrument bij de beïnvloeding van de mobiliteit naar de burger toe. Bij het ontwikkelen van plannen die de burger aangaan kan communicatie met en naar de burger bijdragen aan het vergroten van het draagvlak onder de bevolking.

In het duurzaam mobiliteitsscenario zijn veel activiteiten opgenomen die invloed hebben op de mobiliteit van de burger. Het is daarom van belang om de burger hier goed en tijdig over in te lichten. Een voorbeeld hiervan is de verbetering van het openbaar vervoer. Indien het openbaar vervoer verbeterd wordt dient de burger hiervan op de hoogte gebracht worden alvorens men hier gebruik van gaat maken. Om het verkeersgedrag van de verkeersdeelnemer te verbeteren om zodoende de verkeersveiligheid te vergroten dienen educatieve activiteiten ontplooid te worden. Educatie dient afgestemd te worden op verschillende doelgroepen (kinderen, jongeren, ouderen) om zo gespecificeerd de verschillende doelgroepen te kunnen bereiken.

Specifieke marketing, informatie en promotie naar doelgroepen

Binnen dit domein zijn er verschillende acties gepland zowel door de gemeente als door De Lijn.

Gemeentelijk infoblad

De algemene informatie omtrent het gemeentelijk mobiliteitsbeleid communiceren via het gemeentelijk infoblad is een eerste actie. Op deze manier zal de gemeente de inwoners informeren over het te voeren mobiliteitsbeleid. Ook informatie betreffende het openbaar vervoersaanbod en /of wijzigingen in lijnvoeringen kunnen via het stedelijk infoblad bij de bevolking terecht komen.

Projectgebonden info momenten

Als volgt zijn er de projectgebonden infoavonden met belanghebbenden in samenhang met eventuele informatiebrochures. Dit is ook weer een korte termijn actie van de gemeente zelf. Met deze actie tracht men de omwonende en geïnteresseerden van een bepaald project te bereiken en in te lichten over het betreffende project. Zo kan er meer draagvlak gecreëerd worden voor de desbetreffende projecten die de gemeente zal uitvoeren of in de gemeente zullen plaatsvinden.

Informatiebrochures de Lijn

De Lijn zal op continue basis, informatiebrochures opmaken betreffende openbaar vervoer. Deze informatiebrochures kaderen ook binnen het voeren van campagne met betrekking tot openbaar vervoer. Dit ook weer om de inwoners bewust te maken van het aanbod van openbaar vervoer en aan te zetten tot het gebruik ervan.

Gemeentelijke website

Via de gemeentelijke website zal de gemeente haar inwoners informeren over het te voeren mobiliteitsbeleid. Dit is een continu proces.

Sociale media

De gemeente is actief op verschillende sociale media zoals facebook en twitter. Via deze instrumenten informeert, sensibiliseert en communiceert de gemeente met haar bewoners en bezoekers over tal van zaken inclusief verkeer en mobiliteit (snelheidscontrole, parkeren, wegenwerken, enz. ...).

Opmaken parkeerfolders

Het opmaken van parkeerfolders is een vijfde actie. Deze parkeerfolders zijn dan te krijgen in alle handelszaken en openbare gebouwen. Deze parkeerfolders zullen ervoor zorgen dat de inwoners en bezoekers goed geïnformeerd worden over het parkeerbeleid binnen Heusden-Zolder. Op deze manier kan het parkeerbeleid ook meer gestuurd worden. Deze actie zal uitvoering kennen op korte termijn.

Opmaken fietsschoolkaart

De schoolroutes en de knelpunten zijn onderzocht en op een inventarisatiekaart weergegeven. Onder werkdomein C1 wordt deze kaart verder uitgewerkt. Aan de hand van deze kaart worden de scholieren ingelicht over de veiligste routes naar hun school. Overleg met schooldirecties en toelichting aan de leerlingen maken onderdeel uit van deze actie. Uitvoering op korte en middellange termijn. Deze actie gaat hand in hand met het promoten van fietspools.

Digitale informatievoorziening bij hoofdhalttes

De laatste actie binnen de specifieke marketing is het voorzien van een digitale informatievoorziening bij hoofdhalttes en/of belangrijke halttes. De digitale informatie moet ervoor zorgen dat de reiziger op belangrijke knooppunten voldoende en real time geïnformeerd wordt over de overstapmogelijkheden en de lijnen die op deze knooppunten voorbij rijden.

Werkdomein C4: Handhaving

Op gebied van handhaving zal het huidig beleid worden verder gezet: intensieve en gerichte verkeershandhaving, regelmatige snelheidscontroles gemotoriseerd verkeer, het controleren van parkeerreglementering, controle van het vrachtverkeer in de centra en woonwijken en controle op het parkeren van vrachtwagens in woonwijken. Deze acties zullen uitgevoerd worden door de politie van de gemeente. De handhaving moet ervoor zorgen dat het gevoerde beleid ook gevolgd wordt. Op deze manier wordt het beleid ondersteund en ook praktisch uitgevoerd.

Aanvullingen op de handhaving van het huidige beleid kunnen volgen als resultaat van de eerder vernoemde vervoersplannen (vervoersplan marktdagen, vervoersplan zwaar verkeer, ...).

Het Politiehandhavingplan en het mobiliteitsplan dienen op elkaar afgestemd te worden.

Werkdomein C5: Beleidsondersteuning

De interne organisatie van de gemeente voorziet een jaarlijks budget voor externe adviezen binnen de begroting. Tevens heeft het beleid een mobiliteitsambtenaar. De mobiliteitsambtenaar zal ervoor zorgen dat het mobiliteitsbeleid continu wordt aangestuurd en verder wordt uitgebouwd.

De samenwerking met de lokale politie wordt gecontinueerd.
De mobiliteitscel / commissie (mobiliteitscommissie) continueren.

Werkdomein C6: monitoring en evaluatie

Het uitwerken van een duurzaam mobiliteitsbeleid zal de nodige tijd vergen. Niet enkel de financiële mogelijkheden en/of beperkingen waarmee de gemeente wordt geconfronteerd, zal bepalend zijn voor het voeren van het uitgestippelde beleid. Ook het gegeven dat het geplande beleid een duidelijke mentaliteitswijziging zal vragen van alle bewoners van de gemeente, zal maken dat resultaten niet direct op korte termijn mogen worden verwacht en meetbaar zullen zijn. Dit beleidsplan, uitgeschreven op basis van "scenario 2 Leefbaar van H tot Z" heeft een vooropgestelde tijdshorizon van 10 jaar. Het is vanzelfsprekend dat tijdens de komende beleidsperiode maatschappelijke inzichten kunnen wijzigen die ook van invloed kunnen zijn op betreffend beleidsplan. Bijstellingen aan het uitgeschreven actieplan kunnen, op termijn, dan ook noodzakelijk zijn. Monitoring en evaluatie is dan ook noodzakelijk om tijdig te kunnen inspelen op wijzigende maatschappelijke ontwikkelingen. Het verder uitschrijven en aanvullen van een dergelijk monitoring en evaluatieproces is een actiepoint op korte termijn.

Ongevallenanalyse

De lokale politie verzamelt alle gegevens van ongevallen en gebruikt deze bij het opmaken van een analytische studie van verkeersongevallen en een selectie van gevaarlijke punten. Dit zal in de toekomst zo verdergezet worden.

3.6 ACTIEPLAN VOLGENS WERKDOMEINEN A-B-C

Prioriteiten

Per werkdomein worden de prioriteiten vastgelegd met de vermelding “hoog”, “gemiddeld” of “laag”.

Voor het werkdomein A zijn de prioriteiten vastgesteld voor alles onderdelen zowel A1, A2 en A3.

Voor het werkdomein B zijn de prioriteiten vastgesteld voor de activiteiten onder B1, B2, B3, B4, B5, B6, B7 en B8.

Voor het werkdomein C wordt gesteld dat er permanente aandacht is en dat bepaalde acties afhankelijk van het aanbod, vraag en beschikbare budgetten uitgevoerd worden.

Timing

KT = Korte termijn (= huidige legislatuur)

MT = Middellange termijn (= < 10 jaar)

LT = Lange termijn (=> 10 jaar)

Project / Locatie	Actie	Doelstelling	Timing	Raming (euro)	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
WERKDOMEIN A: RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN							
WERKDOMEIN A1: RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN OP BASIS VAN RUP'S EN RUIMTELIJKE PROJECTEN							
RUP Eversel – algemeen	Behoud en versterking van de doorwaadbaarheid: - bijkomende verbindingen voor voetgangers en fietsers - verbinden van nieuwe inbreidingsgebieden	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid - Milieu en natuur				Gemeente	Privé
RUP Eversel – projectzone 1	- Veilige ontsluiting op Everselkiezel - Voorzien van doorwandelbaarheid naar zone voor openbaar nut.	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid	KT		Hoog	Privé	Privé
RUP Eversel – projectzone 4	- Veilige ontsluiting op Sint-Jacobusstraat - Verbinding zwak verkeer naar zone voor openbaar nut.	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid	KT	420.000	Hoog	Gemeente	Privé / aangelanden

Project / Locatie	Actie	Doelstelling	Timing	Raming (euro)	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
RUP Mortelveld – deel woonontwikkeling	Oorspronkelijke buurt- en voetwegen maximaal behouden en integreren: - Shortcuts langzaam verkeer voorzien	- Bereikbaarheid - Toegankelijkheid	KT		Hoog	Gemeente Heusden-Zolder	Privé
RUP Dorpcentrum Heusden – algemeen	Oorspronkelijke buurt- en voetwegen maximaal behouden en integreren	- Bereikbaarheid - Toegankelijkheid				Gemeente Heusden-Zolder	Privé
RUP Dorpcentrum Heusden – projectzone 1	- Veilige ontsluiting via Poorthoevestraat en Mispad - Doorkruising langzaam verkeer richting Mispad, Brugstraat en Kloosterstraat	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid	MT		Gemiddeld	Privé	Privé
RUP Dorpcentrum Heusden – projectzone 2 (klooster)	- Veilige ontsluiting via Brugstraat - Langzaam verkeer via Brugstraat (in combinatie met projectzone 1)	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid	LT		Laag	Privé	
RUP Dorpcentrum Heusden – projectzone 3 (brandweer)	- Ontsluiting via Koerselsebaan (inrijden) - Ontsluiting via Geenrijt (inrijden)	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid	KT	220.000	Hoog	Gemeente Heusden-Zolder	Kantonnale bouwmaatschappij
RUP Dorpcentrum Heusden – projectzone 4 (woonproject tegenover brandweer)	- Tijdelijke ontsluiting via Koerselsebaan – Op termijn via Kerkenblookstraat - Doorwaadbaarheid vanaf Koerselsebaan garanderen	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid	LT		Laag	Privé	
RUP Dorpcentrum Heusden – projectzone 5	- Inrichting openbaar domein: Woonerfontsluiting op Kerkenblookstraat - Fijnmazige ontsluiting langzaam verkeer richting Kerkenblookstraat, Koerselsebaan en woonerf	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid	LT		Laag	Gemeente Heusden-Zolder	
RUP Dorpcentrum Heusden – zone voor wonen 4	Ghoosstraat: - Ontsluiting via Ghoosstraat - Langzaam verkeer ook via G.	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid	LT		Laag	Privé	

Project / Locatie	Actie	Doelstelling	Timing	Raming (euro)	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
	Gezellelaan	- Toegankelijkheid					
RUP Dorpcentrum Heusden – zone voor wonen 4	Mispad: - Ontsluiting via Kloosterstraat, Mispad en projectzone 1	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid	KT/MT		Gemiddeld	Privé	
RUP Dorpcentrum Heusden – zone voor wonen 4	Koerselsebaan/Kerkenblookstraat: - Hoofdontsluiting via woonerf projectzone 5	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid	LT		Laag	Privé	
RUP Dorpcentrum Heusden – zone voor wonen 4	Kerkenblookstraat/Brugstraat: - Ontsluiting via Kerkenblookstraat - Langzaam verkeer via doorsteek naar Brugstraat	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid	LT		Laag	Privé	
RUP Zolder centrum	Uitvoeren RUP	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid	MT		Gemiddeld	Gemeente Heusden-Zolder	Privé
RUP Muitenberg- De Rijzillen	Opstarten RUP	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid	MT	20.000	Gemiddeld	Gemeente Heusden-Zolder	Privé
RUP Groot centrum Zolder	Opmaak nieuw RUP groot centrum Zolder	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid	KT	100.000	Hoog	Gemeente Heusden-Zolder	
RUP Garenstraat	Opstarten RUP	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid	LT		Laag	Gemeente Heusden-Zolder	
RUP Bovy	- Uitbreiden RUP met toegangspoort Wijers, Velodroom / Terlaemen - Verwerken Masterplan De Wijers in RUP	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid	KT	28.000	Hoog	Gemeente Heusden-Zolder	

Project / Locatie	Actie	Doelstelling	Timing	Raming (euro)	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
GRUP Noord-Zuid verbinding N74	Uitwerken studies	<ul style="list-style-type: none"> - Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid - Milieu en natuur 	KT		Hoog	Vlaanderen	Gemeente Heusden-Zolder Provincie MOW AWV Andere
WERKDOMEIN A2: STRATEGISCHE RUIMTELIJKE PROJECTEN							
Uitbreiding Sint-Franciscuscollege en Sint-Franciskusziekenhuis	Aanleg voetpaden: <ul style="list-style-type: none"> - Pater Amideuslaan - Gedeelte Pastoor Paquaylaan - Grauwzustersstraat - Gedeelte Schansstraat - Boekerijstraat - Gedeelte Sint-Maartenlaan - Gedeelte Minderbroederstraat wordt eigendom van de school 	<ul style="list-style-type: none"> - Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid - Voetgangersstructuur 	KT		Hoog	Gemeente Heusden-Zolder	
Uitbreiding Sint-Franciscuscollege en Sint-Franciskusziekenhuis	Aanleg voetpaden: <ul style="list-style-type: none"> - Gedeelte Pastoor Paquaylaan - Gedeelte Schansstraat - Dennenweg - Boekerijstraat - Gedeelte Sint-Maartenlaan - Gedeelte Minderbroederstraat - Gasthuisstraat 	<ul style="list-style-type: none"> - Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid - Voetgangersstructuur 	MT/LT		Gemiddeld	Gemeente Heusden-Zolder	
Uitbreiding Sint-Franciscuscollege en Sint-Franciskusziekenhuis	Aanleg fietspaden: <ul style="list-style-type: none"> - Grauwzustersstraat / P. Amideuslaan/ P. Paquaylaan - Schansstraat - Kruispunten fietsroutes verbeteren Halstraat 	<ul style="list-style-type: none"> - Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid - Fietsstructuur 	KT/MT		Hoog	Gemeente Heusden-Zolder	Provincie

Project / Locatie	Actie	Doelstelling	Timing	Raming (euro)	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Uitbreiding Sint-Franciscuscollege en Sint-Franciskusziekenhuis	Openbaar vervoer: - Aanleg nieuwe halteplaats - Omlegging routing lijnen 22;23, 13, 283, 51 en 34	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid	KT		Hoog	Gemeente Heusden-Zolder	De Lijn
Uitbreiding Sint-Franciscuscollege en Sint-Franciskusziekenhuis	Parkeren: - Aanleg parkeerplaats/halteplaats Sint-Franciscuscollege	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid	KT	900.000	Hoog	Sint-Franciscuscollege	Gemeente Heusden-Zolder
Uitbreiding Sint-Franciscuscollege en Sint-Franciskusziekenhuis	- Bewegwijzering naar ziekenhuis - Uitbreiding parkeerplaats Sint-	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid	KT		Hoog	Gemeente Heusden-Zolder	AWV/MOW
Uitbreiding Sint-Franciscuscollege en Sint-Franciskusziekenhuis	- Uitbreiding parkeerplaats Sint-Franciskusziekenhuis	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid	KT		Hoog	Sint-Franciskusziekenhuis	
Uitbreiding Sint-Franciscuscollege en Sint-Franciskusziekenhuis	Gemotoriseerd verkeer: - Verkeersafwikkeling Pastoor Paquaylaan / omgeving Ons Huis - Afsluiten gedeelte Minderbroedersstraat - Signalisatie	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid	KT		Hoog	Gemeente Heusden-Zolder	
Uitbreiding Sint-Franciscuscollege en Sint-Franciskusziekenhuis	30 km/u zone: - Uitbreiding zone 30 rond Sint-Franciscuscollege en Sint-Franciskusziekenhuis	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid	KT		Hoog	Gemeente Heusden-Zolder	
Ontwikkelen De Schacht / locatiewijziging opstelling Markt	Onderzoeken impact verhuis cultuurcentrum Muze op parkeervisie ontwikkeling	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid	KT		Hoog	Gemeente Heusden-Zolder	
Ontwikkelen De Schacht / verhuis cultuurcentrum Muze	Onderzoeken of afsluiten (knippen) Koeltorenlaan mogelijk is	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid	KT		Hoog	Gemeente Heusden-Zolder	De Lijn
Ontwikkelen De Schacht / locatiewijziging opstelling Markt	Markt stelselmatig afbouwen	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid	KT		Hoog	Gemeente Heusden-Zolder	

Project / Locatie	Actie	Doelstelling	Timing	Raming (euro)	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Ontwikkeling De Schacht / locatiewijziging opstelling Markt	Uitwerken parkeervisie De Schacht Verder bestuderen parkeervisie	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid	KT		Hoog	Gemeente Heusden-Zolder	
Ontwikkeling De Schacht / locatiewijziging opstelling Markt	Voorzien fietsvoorzieningen (stalling):	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid	KT		Hoog	Gemeente Heusden-Zolder	
Industriegebied De Schacht / ontsluiting op de N74	Onderzoek naar ontsluiting van De Schacht op de N74	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur	KT		Hoog	Vlaanderen	
Industriegebied Dossche site, Kolenhaven en Zolder-Lummen	Dellestraat opwaarderen naar hogere categorie en overdragen	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur	KT		Hoog	AWV	Gemeente Heusden-Zolder en Lummen
Industriegebied Dossche site, Kolenhaven en Zolder-Lummen	Onderzoek ontsluiting industriegebied en locatie brug over Albertkanaal	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur	KT		Hoog	ENA	Gemeente Heusden-Zolder en Lummen NV De Scheepvaart
WERKDOMEIN A3: CATEGORISERING VAN WEGEN							
N729 gedeelte van Kerkstraat tot Snelwegstraat	Onderzoeken nieuwe bestemming als secundaire weg type II	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid - Milieu en natuur	KT		Hoog	Gemeente Heusden-Zolder	AWV Provincie
Aansluiting De Schacht op N74	Ontsluiting De Schacht als lokale weg type I	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid - Milieu en natuur	KT		Hoog	AWV	Gemeente Heusden-Zolder Houthalen-Helchteren

Project / Locatie	Actie	Doelstelling	Timing	Raming (euro)	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Bedrijventerrein Dossche-site, Zolder-Lummen, Kolenhaven en Genenbos-Gestel	Ontsluiting bedrijventerrein als lokale weg type I	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid - Milieu en natuur	MT		Laag	AWV	Gemeente Heusden-Zolder Lummen
Mijnwerkerslaan/Koolmijnlaan	Onderzoek wisseling functie wegen: - Mijnwerkerslaan als lokale weg type I - Gedeelte Koolmijnlaan als lokale weg type II	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid	KT		Hoog	Gemeente Heusden-Zolder	AWV
M. Scheperslaan	M. Scheperslaan inrichten als lokale weg type II	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid	KT		Hoog	Gemeente Heusden-Zolder	
Heuvelstraat	Heuvelstraat inrichten als lokale weg type II	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid	LT		Laag	Gemeente Heusden-Zolder	
Halstraat	Halstraat inrichten als lokale weg type II	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid	MT		Gemiddeld	Gemeente Heusden-Zolder	
De Nieuwe Dijk (deel tussen Oude Baan en Halstraat)	Gedeelte van De Nieuwe Dijk inrichten als lokale weg type II	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid	MT		Gemiddeld	Gemeente Heusden-Zolder	
Onze-Lieve-Vrouwstraat (tot aan Borghgravelaan)	Openbaar vervoerroutes opwaarderen naar een lokale weg type II	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid	MT		Gemiddeld	Gemeente Heusden-Zolder	De Lijn
Viverselweg	Openbaar vervoerroutes opwaarderen naar een lokale weg type II	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid	MT		Gemiddeld	Gemeente Heusden-Zolder	De Lijn

Project / Locatie	Actie	Doelstelling	Timing	Raming (euro)	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Lummenweg	Openbaar vervoerroutes opwaarderen naar een lokale weg type II	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid	MT		Gemiddeld	Gemeente Heusden-Zolder	De Lijn
Kerkstraat (gedeelte)	Openbaar vervoerroutes opwaarderen naar een lokale weg type II	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid	KT/MT		Hoog	Gemeente Heusden-Zolder	De Lijn
Molenstraat	Openbaar vervoerroutes opwaarderen naar een lokale weg type II (bekijken in combinatie met RUP groot centrum Zolder)	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid	MT		Gemiddeld	Gemeente Heusden-Zolder	De Lijn
Kuiperstraat	Openbaar vervoerroutes opwaarderen naar een lokale weg type II	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid	MT		Gemiddeld	Gemeente Heusden-Zolder	De Lijn
WERKDOMEIN B: DE GEWENSTE VERKEERSSTRUCTUUR / NETWERKEN PER MODUS							
WERKDOMEIN B1: BELEID M.B.T. VERBLIJFSGEBIEDEN EN VOETGANGERSVOORZIENINGEN							
voetgangersnetwerk	Overzichtskaart opstellen met bestaande en gewenste voetgangersverbindingen	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid - Voetgangersstructuur	KT		Hoog	Gemeente Heusden-Zolder	
voetgangersnetwerk	Inventarisatie knelpunten voetgangersrelatie in centrum en verblijfsgebieden	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid - Voetgangersstructuur	KT		Hoog	Gemeente Heusden-Zolder	

Project / Locatie	Actie	Doelstelling	Timing	Raming (euro)	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
voetgangersnetwerk	Criteria opstellen om kwaliteit en veiligheid van voetpaden te waarderen	<ul style="list-style-type: none"> - Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid - Voetgangersstructuur 	KT		Hoog	Gemeente Heusden-Zolder	
voetgangersnetwerk	Verbeteren voetgangersverbindingen en kwalitatieve herinrichting voetgangersvoorzieningen	<ul style="list-style-type: none"> - Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid - Voetgangersstructuur 	Continu		Gemiddeld	Gemeente Heusden-Zolder	
N719, Koerselsebaan en N72	Wegwerken barrières voor voetgangers d.m.v. veilige oversteken, alternatieve routes, enz.	<ul style="list-style-type: none"> - Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid 	KT/MT		Gemiddeld	Gemeente Heusden-Zolder	AWV
Trage wegen	Verder uitbouwen en onderhouden van trage wegen	<ul style="list-style-type: none"> - Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid - Voetgangersstructuur 	KT		Hoog	Gemeente Heusden-Zolder	Dorpsraad vzw trage wegen
Trage wegen	Acties organiseren op de dag van de trage wegen (bv. wandelfietstochten over trage wegen)	<ul style="list-style-type: none"> - Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid - Voetgangersstructuur 	KT		Hoog	Gemeente Heusden-Zolder	Dorpsraad vzw trage wegen Scholen
Trage wegen	Peterschapsmodule opstarten voor onderhoud trage wegen	<ul style="list-style-type: none"> - Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid - Voetgangersstructuur 	KT		Hoog	Gemeente Heusden-Zolder	Dorpsraad vzw trage wegen
Woongebieden en 50km zone	Systematisch kruispunten en wegen aanpassen i.f.v. veiligheid en leefbaarheid met de nodige aandacht voor voetgangers	<ul style="list-style-type: none"> - Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid - Voetgangersstructuur 	KT		Hoog	Gemeente Heusden-Zolder	

Project / Locatie	Actie	Doelstelling	Timing	Raming (euro)	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
WERKDOMEIN B2: FIETSROUTENETWERKEN							
Fietsroutenetwerk	Criteria opstellen om kwaliteit en veiligheid van fietspaden te controleren	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid - Fietsstructuur	KT		Hoog	Gemeente Heusden-Zolder	Provincie AWV
Fietsbeleid	Fietsbeleidsplan aanvullen met criteria	- Fietsstructuur	KT		Hoog	Gemeente Heusden-Zolder	
Fietsroutenetwerk	onderhoud fietsinfrastructuur	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid - Fietsstructuur	Continu		Hoog	Gemeente Heusden-Zolder	
Fietsroutenetwerk	Systematisch kruispunten en wegen aanpassen i.f.v. veiligheid en leefbaarheid met de nodige aandacht voor fietsvoorzieningen	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid - Fietsstructuur	Continu		Hoog	Gemeente Heusden-Zolder	Provincie AWV
N72 tussen Schootstraat en Bieststraat	herinrichting fietspaden (in planvoorbereiding)	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid - Fietsstructuur	KT		Hoog	Gemeente Heusden-Zolder	AWV
N72 van gemeentegrens Beringen tot Schootstraat	herinrichting fietspaden conform vademecum fietsvoorzieningen	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid - Fietsstructuur	LT		Laag	Gemeente Heusden-Zolder	AWV
N72 tussen Bieststraat en autosnelweg	herinrichting fietspaden conform vademecum fietsvoorzieningen	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid - Fietsstructuur	LT		Laag	Gemeente Heusden-Zolder	AWV

Project / Locatie	Actie	Doelstelling	Timing	Raming (euro)	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
N719 (gedeelte tussen Koerselsebaan en Lillosteenweg)	herinrichting fietspaden conform vademecum fietsvoorzieningen	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid - Fietsstructuur	KT		Hoog	Gemeente Heusden-Zolder	AWV
N719 (gedeelte G. Gezellelaan)	herinrichting fietspaden conform vademecum fietsvoorzieningen	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid - Fietsstructuur	LT		Laag	Gemeente Heusden-Zolder	AWV
Ubbelstraat	herinrichting fietspaden conform vademecum fietsvoorzieningen	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid - Fietsstructuur	MT		Gemiddeld	Gemeente Heusden-Zolder	
Westlaan (gedeelte)	herinrichting fietspaden conform vademecum fietsvoorzieningen	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid - Fietsstructuur	MT		Gemiddeld	Gemeente Heusden-Zolder	
Sint-Jobstraat (gedeeltes)	herinrichting fietspaden conform vademecum fietsvoorzieningen	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid - Fietsstructuur	MT/LT		Laag	Gemeente Heusden-Zolder	
Sluisbamd	herinrichting fietspaden conform vademecum fietsvoorzieningen	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid - Fietsstructuur	MT		Gemiddeld	Gemeente Heusden-Zolder	
Zolderseweg	herinrichting fietspaden conform vademecum fietsvoorzieningen	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid - Fietsstructuur	MT		Gemiddeld	Gemeente Heusden-Zolder	

Project / Locatie	Actie	Doelstelling	Timing	Raming (euro)	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Edward Staintonstraat	herinrichting fietspaden conform vademecum fietsvoorzieningen	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid - Fietsstructuur	LT		Laag	Gemeente Heusden-Zolder	
Stationsstraat	herinrichting fietspaden conform vademecum fietsvoorzieningen	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid - Fietsstructuur	MT/LT		Laag	Gemeente Heusden-Zolder	
Viverselweg	herinrichting fietspaden conform vademecum fietsvoorzieningen	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid - Fietsstructuur	MT/LT		Laag	Gemeente Heusden-Zolder	
Omgeving Helzold	Verbinding van het fietspad op de tramzate tot aan Helzold	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid - Fietsstructuur	KT		Hoog	Gemeente Heusden-Zolder	
Verbinding tussen Industriestraat (Lummen) en Laarstraat langs kanaal	Aanleg grensoverschrijdende fietspaden op functionele fietsroute	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid - Fietsstructuur	MT		Hoog	NV De Scheepvaart	Gemeente Heusden-Zolder Lummen Provincie
De Drij Dreven	Aanleg fietspaden op functionele fietsroute	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid - Fietsstructuur	MT		Gemiddeld	Gemeente Heusden-Zolder	Gemeente Zonhoven Provincie
Kerkstraat / Zwembadstraat / Pleinstraat	Aanleg fietspaden op functionele fietsroute	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid - Fietsstructuur	KT		Hoog	Gemeente Heusden-Zolder	Provincie

Project / Locatie	Actie	Doelstelling	Timing	Raming (euro)	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Inakker / Dorpstraat / Elf Novemberstraat / Bieststraat / Ringlaan	Functionele fietsroute Inakker / Dorpstraat laten vervallen en vervangen door Elf Novemberstraat / Bieststraat / Ringlaan	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid - Fietsstructuur	MT		Gemiddeld	Gemeente Heusden-Zolder	Provincie
Lindelaan / Galgenbergstraat	Functionele fietsroute Lindelaan laten vervallen en vervangen door Galgenbergstraat	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid - Fietsstructuur	KT		Hoog	Gemeente Heusden-Zolder	Provincie
Ursulinenstraat / Minderbroederstraat / P. Amideuslaan	Functionele fietsroute Ursulinenlaan / gedeelte Pastoor Paquaylaan laten vervallen en vervangen door gedeelte Minderbroedersstraat en P. Amideuslaan	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid - Fietsstructuur	KT		Hoog	Gemeente Heusden-Zolder	Provincie
Missing link functionele fietsroute	Missing link richting Koersel via Middenstraat / Bredestraat / De Nieuwe Dijk / Halstraat	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid - Fietsstructuur	KT		Gemiddeld	Gemeente Heusden-Zolder	Stad Beringen
Missing link functionele fietsroute	Missing link tussen Koolmijnlaan en Koerselsebaan via Exelgaarden / Halbeekstraat / Schansstraat / Kleuterweg	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid - Fietsstructuur	MT		Gemiddeld	Gemeente Heusden-Zolder	Provincie
Champert / Kapelstraat	Aanleg fietspaden op alternatieve functionele fietsroute	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid - Fietsstructuur	MT		Gemiddeld	Gemeente Heusden-Zolder	Provincie
Rinkaersweg / Schootstraat	Alternatieve functionele fietsroute Rinkaersweg laten vervallen en vervangen door Schootstraat	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid - Fietsstructuur	KT		Hoog	Gemeente Heusden-Zolder	Provincie

Project / Locatie	Actie	Doelstelling	Timing	Raming (euro)	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Missing link alternatieve functionele fietsroute	Missing link tussen Zwembadstraat en Industriestraat (Lummen) via Kerkstraat / Laarstraat	<ul style="list-style-type: none"> - Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid - Fietsstructuur 	KT		Hoog	Gemeente Heusden-Zolder	Provincie
Recreatief fietsroutenetwerk Regionaal Landschap Lage Kempen	Aanvraag/aanleg gewenste schakel van knooppunt 301 naar knooppunt 311 met bewegwijzering naar het centrum van zolder via Pironlaan, Dorpsstraat, Dekenstraat, Schobbenberg, De Drij Dreven, Kuiperstraat, Beekbeemdenhof, Mommestraat, Stationstraat en Koeltorenlaan	<ul style="list-style-type: none"> - Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid - Fietsstructuur 	KT		Hoog	Gemeente Heusden-Zolder	RLLK
Schoolroutes	Knelpunten schoolroutes wegwerken: <ul style="list-style-type: none"> - Rangschikking van knelpunten naar aard en grootte. - Maatregelen uitvoeren op basis van rangschikking 	<ul style="list-style-type: none"> - Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid 	KT/MT		Hoog / Gemiddeld	Gemeente Heusden-Zolder	Scholen Politie
N719, Koerselsebaan en N72	Wegwerken barrières voor voetgangers d.m.v. veilige oversteken, alternatieve routes, enz.	<ul style="list-style-type: none"> - Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid 	KT/MT		Gemiddeld	Gemeente Heusden-Zolder	AWV
WERKDOMEIN B3: OPENBAAR VERVOER							
Treinstation Heusden	Verbeteren infrastructuur (parkeerplaatsen, perrons, straatmeubilair, fietsenstallingen en toegankelijkheid)	<ul style="list-style-type: none"> - Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid 	KT		Hoog	Gemeente Heusden-Zolder	NMBS
Treinstation Zolder	Verbeteren infrastructuur (parkeerplaatsen, perrons, straatmeubilair, fietsenstallingen en toegankelijkheid)	<ul style="list-style-type: none"> - Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid 	MT		Gemiddeld	Gemeente Heusden-Zolder	NMBS

Project / Locatie	Actie	Doelstelling	Timing	Raming (euro)	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Industriezone Zolder-Lummen	Onderzoek naar ontsluiting openbaar vervoer voor industriezone	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid	LT		Hoog	Gemeente Heusden-Zolder	De Lijn
Industriezone "De Schacht"	Aanpassing route lijn 51 naar rotonde Mijnwerkerslaan / Brancardiershof met aanleg van nieuwe busbaan en halteplaats	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid	KT		Hoog	Gemeente Heusden-Zolder	De Lijn
Spartacusproject	Verder uitwerken Spartacusproject en openbaar vervoer afstemmen op resultaten	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid - Milieu en natuur	LT		Laag	De Lijn	Gemeente Heusden-Zolder en andere
WERKDOMEIN B4: INRICHTING VAN WEGEN							
Ontwerpcriteria	Ontwerpcriteria opstellen a.d.h.v. de wegencategorisering, gewenste snelheidsregime en het gewenst gebruik	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid	KT		Hoog	Gemeente Heusden-Zolder	
(Her)inrichting van straten/wegen	Toepassen maatregelen uit ontwerpcriteria op (her)inrichtingen van straten/wegen	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid	Continue		Hoog	Gemeente Heusden-Zolder	
Bebouwde kom	Herzien afbakening bebouwde kom	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid	KT		Gemiddeld	Gemeente Heusden-Zolder	
Gevaarlijk wegvak: N719 vanaf rotonde Suska Berg tot Grens Lillo	Inrichting wegvak verbeteren	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid	KT		Hoog	Gemeente Heusden-Zolder	AWV
Gevaarlijk punt: Rotonde N719 kerk Heusden	Herinrichten met oog voor (brom-)fietsers	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid	KT		Hoog	Gemeente Heusden-Zolder	AWV
Industrieterreinen Dossche-site, Kolenhaven, Zolder-Lummen	Ontsluiting via vrachtroute 1 (Dellestraat, gedeelte Westlaan, nieuwe brug, gedeelte	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid	LT		Laag	MOW	AWV Gemeente Heusden-

Project / Locatie	Actie	Doelstelling	Timing	Raming (euro)	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
	Industriestraat) op de autosnelweg met een toegangspunt op macro niveau						Zolder Lummen
Industrieterrein Genenbos	Ontsluiten via een lokale gemeentelijke vrachtroute op vrachtroute 1	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid	LT		Laag	MOW	AWV Gemeente Heusden-Zolder Lummen
Industrieterrein De Schacht	Ontsluiten via vrachtroute 1	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid	MT		Hoog	Provincie	AWV MOW Gemeente Heusden-Zolder Houthalen-Helchteren
Industrieterrein Lange Beemden	Ontsluiten via lokale gemeentelijke vrachtroute (Boekterheide)	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid	LT		Laag	MOW	AWV Gemeente Heusden-Zolder
Tonnagebeperking	Bijsturen verkeerskundige situatie i.f.v. knelpunten (bijplaatsen/verplaatsen zoneborden, ...)	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid	KT		Hoog	Gemeente Heusden-Zolder	Politie
Snelheidsregimes	Afbouwen snelheid afritten autosnelweg naar maximum snelheid van 70km/u.	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid	MT		Gemiddeld	AWV	Gemeente Heusden-Zolder
Drij Dreven, Nieuwstraat, Dorpsstraat/Dekenstraat	Maatregelen voorzien om sluijverkeer te ontmoedigen	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid	KT/MT		Gemiddeld	Gemeente Heusden-Zolder	
WERKDOMEIN B5: PARKEERBELEID							
Parkeerbeleidsplan	Opmaken Parkeerbeleidsplan	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid	KT		Hoog	Gemeente Heusden-Zolder	

Project / Locatie	Actie	Doelstelling	Timing	Raming (euro)	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Parkeerverordening	Opmaken gemeentebreed parkeerverordening met behulp van bestaande parkeerrichtlijnen	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid	KT		Hoog	Gemeente Heusden-Zolder	
Blauwe zone Heusden centrum	Uitbreiden blauwe zone richting het westen (G. Gezellelaan tot einde middengeleider)	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid	KT		Hoog	Gemeente Heusden-Zolder	Handelaars
Blauwe zone Zolder centrum	- Uitbreiden blauwe zone op de Pironlaan tussen Dorpsstraat en einde Heldenplein. - Onderzoeken verdere uitbreiding richting Sluisband	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid	KT		Hoog	Gemeente Heusden-Zolder	Handelaars
Parkeersituatie Zolder centrum - Evaluatie	Parkeersituatie na verhuis CVO en cultuurcentrum Muze evalueren i.v.m. noodzaak voor extra langparkeerplaats Zolder centrum	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid	KT		Hoog	Gemeente Heusden-Zolder	
Parkeersituatie Zolder centrum – Zoekzones langparkeren	Uitwerken studie naar gewenste locatie langparkeren indien evaluatie aantoont dat er nog vraag is naar bijkomende parkeerplaatsen	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid	KT		Hoog	Gemeente Heusden-Zolder	
Carpoolparking - studie	Afwerken studie naar geschikte locatie carpoolparking	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid - Milieu en natuur	KT		Hoog	AWV	Gemeente Heusden-Zolder
Carpoolparking - aanleg	Uitwerken en aanleggen carpoolparking op gekozen locatie	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid - Milieu en natuur	KT		Hoog	AWV	Gemeente Heusden-Zolder
Vrachtwagenparkeren	Verbeteren sociale controle	- Bereikbaarheid - Verkeersveiligheid	continu		Hoog	Gemeente Heusden-Zolder	

Project / Locatie	Actie	Doelstelling	Timing	Raming (euro)	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Vrachtwagenparkeren	Aankaarten bij de hogere overheid van de verwachte effecten bij vermindering rustplaatsen langs de autosnelweg.	<ul style="list-style-type: none"> - Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid - Milieu en natuur 	KT		Hoog	Gemeente Heusden-Zolder	AWV
Vrachtwagenparkeren	De hogere overheid voorstellen om infoborden met aantal beschikbare parkeerplaatsen per rustplaats zodat chauffeurs dit kunnen inplannen	<ul style="list-style-type: none"> - Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid - Milieu en natuur 	KT		Hoog	AWV	Gemeente Heusden-Zolder
WERKDOMEIN B6: (GOEDEREN)VERVOER OVER WATER							
Albertkanaal	Verhogen van bruggen tot een doorvaarhoogte van ongeveer 9,10m	<ul style="list-style-type: none"> - Bereikbaarheid 	KT		Hoog	NV De Scheepvaart	
Dossche-site	Herontwikkelen Dossche-site	<ul style="list-style-type: none"> - Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid - Milieu en natuur 	KT		Hoog	NV De Scheepvaart	
Kolenhaven	Ontwikkelen Kolenhaven	<ul style="list-style-type: none"> - Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Toegankelijkheid - Milieu en natuur 	LT		Laag	ENA	

Project / Locatie	Actie	Doelstelling	Timing	Raming (euro)	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
WERKDOMEIN C: ONDERSTEUNENDE EN FLANKERENDE MAATREGELEN							
WERKDOMEIN C1: PROGRAMMA VERVOERSMANAGEMENT MET BEDRIJVEN, DIENSTEN, SCHOLEN, EVENEMENTEN							
Vervoersmanagement gemeentelijke diensten	Stimuleren gebruik duurzame vervoersmodi: -fiets-vergoeding -gedeeltelijke terugbetaling openbaar vervoer	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur	continu	50.000	Hoog	Gemeente Heusden-Zolder	
Bedrijfsvervoersplan	- bepalen van hoeveel werknemers een bedrijfsvervoersplan verplicht is - Opstellen richtlijnen -Verplichting voor bedrijven tot de opmaak van een bedrijfsvervoersplan	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur	MT		Gemiddeld	Gemeente Heusden-Zolder	Bedrijven
Vervoersplan "zwaar verkeer"	Uitvoeren vervoersplan "zwaar verkeer"	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur	continu		Hoog	Gemeente Heusden-Zolder	AWV
Vervoersplan / parkeervisie "marktdagen"	Uitvoeren vervoersplan "marktdagen"	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid	KT	5.000	Hoog	Gemeente Heusden-Zolder	
Fietsschoolkaarten / knelpunten	- Aangepaste schoolkaarten verspreiden naar de scholen/leerlingen - Werken aan/op schoolroutes communiceren met scholen	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid	KT	3.000	Hoog	Gemeente Heusden-Zolder	Scholen

Project / Locatie	Actie	Doelstelling	Timing	Raming (euro)	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
WERKDOMEIN C2: TARIFERING OPENBAAR VERVOER, PARKEREN,							
Acties en tariefstelling	Ondersteunen van de acties en tariefstellingen van "De Lijn" (o.a. derdebetalersysteem)	- Bereikbaarheid - Promoten openbaar vervoer	Continu		Gemiddeld	De Lijn	Gemeente Heusden-Zolder
Parkeertarieven	De tarieven monitoren en aanpassen naargelang de noodzaak	- Bereikbaarheid	Continu		Gemiddeld	Gemeente Heusden-Zolder	
WERKDOMEIN C3: ALGEMENE SENSIBILISERING, MARKETING, INFORMATIE EN PROMOTIE NAAR DOELGROEPEN							
Campagnes fietsen en fietspoolen	Promoten fietsen en fietspoolen in samenwerking met de scholen (in combinatie met de schoolroutekaart)	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur	KT/MT		Gemiddeld	Gemeente Heusden-Zolder	Scholen
Campagnes Carpoolen	Promoten gebruik van carpoolen en de carpoolparking	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur	KT		Hoog	AWV	Gemeente Heusden-Zolder
Campagnes Verkeersveiligheid	Opzetten en ondersteunen campagnes voor Verkeersveiligheid (o.a. GoforZero, BOB, snelheidsmetingen, gsm achter het stuur, hoffelijkheid/respect, fietskeuringen, gordel dragen, motorrijders, ...)	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur	Continu		Hoog	Politie	AWV Gemeente Heusden-Zolder Provincie
Campagnes informatieverstrekking openbaar vervoer	- Informatie openbaar vervoer beschikbaar stellen via diverse kanalen - Campagnes hou je handen vrij, reizen in groep, enz....	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur - Promoten openbaar vervoer	Continu		Hoog	De Lijn NMBS	Gemeente Heusden-Zolder
Voorlichtingsavonden aan bevolking	Inlichten van bevolking m.b.t. mobiliteit om een breder draagvlak te creëren.	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid	Continu		Gemiddeld	Gemeente Heusden-Zolder	AWV

Project / Locatie	Actie	Doelstelling	Timing	Raming (euro)	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Voorlichtingsavonden aan bevolking	Educatieve activiteiten organiseren per doelgroep (kinderen, jongeren, volwassenen, ouderen, enz.) om verkeersgedrag en verkeersveiligheid te verbeteren	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid	Continu		Gemiddeld	Politie	Gemeente Heusden-Zolder Scholen
Informatieverstrekking via gemeentelijk infoblad	- Informatie omtrent het gemeentelijk mobiliteitsbeleid via het gemeentelijk infoblad publiceren	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Promoten openbaar vervoer	Continu		Hoog	Gemeente Heusden-Zolder	De Lijn
Informatieverstrekking via gemeentelijk infoblad	Aanbod en wijzigingen openbaar vervoer via het gemeentelijk infoblad	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Promoten openbaar vervoer	Continu		Hoog	De Lijn	Gemeente Heusden-Zolder
Projectgebonden infomomenten	Projectgebonden infoavonden met belanghebbenden in samenhang met eventuele informatiebrochures	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur	Continu		Hoog	Gemeente Heusden-Zolder	AWV
Informatiebrochures de Lijn	Opmaken informatiebrochures openbaar vervoer	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Promoten openbaar vervoer	Continu		Hoog	De Lijn	
Informatieverstrekking via gemeentelijke website	Inwoners en bezoekers informeren i.v.m. het mobiliteitsbeleid en het aanbod en wijzigingen van het openbaar vervoer	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur	Continu		Hoog	Gemeente Heusden-Zolder	De Lijn AWV Provincie en andere
Sociale media	Inwoners en bezoekers informeren en sensibiliseren i.v.m. verkeer en mobiliteit via sociale media zoals facebook en twitter	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur	Continu		Hoog	Gemeente Heusden-Zolder	De Lijn AWV Provincie en andere
Parkeerfolders	Opmaken parkeerfolders (te verkrijgen in alle handelszaken en openbare gebouwen)	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid	Continu		Laag	Gemeente Heusden-Zolder	Handelaars

Project / Locatie	Actie	Doelstelling	Timing	Raming (euro)	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
Fietschoolkaart	Overleg met schooldirecties en toelichting aan leerlingen	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid	KT/MT		Hoog	Gemeente Heusden-Zolder	Scholen Politie
Digitale informatievoorziening bij openbaar vervoersknooppunten	Voorzien van Digitale informatievoorziening bij hoofdhalttes en/of belangrijke haltes	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur	KT/MT		Gemiddeld	NMBS De Lijn	
WERKDOMEIN C4: HANDHAVING							
Snelheid	Regelmatige snelheidscontroles	- Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid	Continu		Hoog	Politie	Gemeente Heusden-Zolder
Parkeren	Controle parkeerverordening	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid	Continu		Hoog	Privé bedrijf	Politie Gemeente Heusden-Zolder
Vrachtverkeer	- Controle beperking vrachtverkeer in de centra - Controle parkeren vrachtverkeer in de centra	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur	Continu		Hoog	Politie	Gemeente Heusden-Zolder
Vervoersplannen	Handhaving van opgemaakte vervoersplannen	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid - Milieu en natuur	Continu		Hoog	Politie	Gemeente Heusden-Zolder
Politionele handhavingsplan	Het politionele handhavingsplan en het mobiliteitsplan op elkaar afstemmen	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid	KT		Gemiddeld	Politie	Gemeente Heusden-Zolder

Project / Locatie	Actie	Doelstelling	Timing	Raming (euro)	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
WERKDOMEIN C5: INTERNE ORGANISATIE / BELEIDSONDERSTEUNING							
Extern advies	Voorzien van een jaarlijks budget voor externe adviezen binnen de begroting	- aanvullend deskundig advies op korte termijn	KT	20.000	Hoog	Gemeente Heusden-Zolder	
Beleidsondersteuning	Aansturen mobiliteitsbeleid door mobiliteitsambtenaar	- intern deskundig advies op korte termijn	KT		Hoog	Gemeente Heusden-Zolder	
Samenwerking met lokale politie	De samenwerking met de lokale politie continueren	- het op elkaar afstemmen van beleidsvisies en acties	Continu		Hoog	Gemeente Heusden-Zolder	
Mobiliteitscel / mobiliteitscommissie	De mobiliteitscel / mobiliteitscommissie continueren	- het op elkaar afstemmen van beleidsvisies en acties	Continu		Hoog	Gemeente Heusden-Zolder	
WERKDOMEIN C6: MONITORING EN EVALUATIE							
Monitoring en evaluatie	Uitschrijven monitoring en evaluatieproces van mobiliteitsplan (handleiding / werkdocument)		KT		Hoog	Gemeente Heusden-Zolder	
Monitoring en evaluatie	Bijsturen actieplan indien monitoring en evaluatieproces dat uitwijst.		MT/LT		Hoog	Gemeente Heusden-Zolder	
Ongevallenanalyse	Opmaken van analytische studie verkeersongevallen en selectie van gevaarlijke punten	- Bereikbaarheid - Verkeersleefbaarheid - Verkeersveiligheid	Continu		Hoog	Politie	

3.7 VOORSTEL WIJZIGING BELEIDSPANNEN

De wegcategorisering voldoet redelijk goed aan de hogere planvormen zoals het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV), Provinciaal Structuurplan Limburg (PSL) en Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS).

Op enkele punten is er een afwijking van de wegcategorisering in het GRS. Namelijk bij volgende punten:

- De Drij Dreven
- Nieuwstraat
- Dorpsstraat / Dekenstraat
- Jeugdlaan

Deze wegen worden in het GRS aangegeven als een belangrijke lokale verbinding maar zijn momenteel als lokale weg type III gecategoriseerd. Een lokale weg type III is een erfonsluitingsweg. Dit stemt niet overeen met de functie die deze weg heeft volgens het GRS. Deze wegen worden niet opgewaardeerd omdat ze gezien worden als sluiptegen en er goede alternatieven zijn die wel hoger gecategoriseerd zijn.

BIJLAGEN

3.8 TOETSING VAN HET BELEIDSPLAN

In hoofdstuk 3.4 zijn de operationele doelstellingen betreffende de gewenste lokale mobiliteitsontwikkeling geformuleerd. Operationele doelstellingen zijn in feite concrete en meetbare doelstellingen. Logisch dat deze doelstellingen na formulering van het beleidsplan worden geëvalueerd om o.a. na te gaan of en hoe de onderlinge samenhang tussen de doelstellingen, de gewenste mobiliteitsontwikkeling en de voorgestelde maatregelen in het mobiliteitsplan is bereikt.

Als niet alle doelstellingen (ten volle) zijn bereikt in het uitgewerkte beleidsscenario (hoofdstuk 5), hoeft daarom zeker geen sprake te zijn van een minder goed mobiliteitsplan. Sommige aspecten en relaties kunnen nu eenmaal niet op korte of middellange termijn worden waargemaakt. De GBC moet hier eerlijk zijn tegenover zichzelf. De tussentijdse evaluatie geeft gewoon aan waar de sterke en minder sterke punten van het (verbrede-verdiepte) mobiliteitsplan liggen, en waar in de toekomst nog aan gewerkt moet worden.

3.9 VOORSTEL VOOR ORGANISATIE EN EVALUATIE

3.9.1 Organisatie

Voor vele projecten vermeld in het actieplan is er sprake van meerdere betrokken partners. De samenwerking van de verschillende beleidsactoren is noodzakelijk voor een goede uitvoering van het actieplan. Om de stand van zaken en de vordering van de verscheidene werkdomeinen te bespreken is regelmatig overleg nodig. De continuïteit van het mobiliteitsplan moet dan ook verzekerd worden door regelmatig overleg tussen de betrokken actoren.

Om de vorderingen van het mobiliteitsplan en de afstemming van de verschillende domeinen op elkaar dient regelmatig overleg van de mobiliteitscel plaats te vinden.

Minstens één keer per jaar dient overleg plaats vindt tussen de verschillende actoren in een gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC).

Daarnaast is het ook mogelijk bijkomende overlegmomenten te voorzien met externe actoren.

3.9.2 Evaluatie

Periodieke actualisering van het actieprogramma via een voortgangsverslag en van het draagvlak voor het gekozen beleidsscenario via een nieuwe sneltoets.

3.10 PARTICIPATIE

Tijdens het procesverloop van het mobiliteitsplan heeft per fase één of meerdere infovergaderingen met de belangenactoren plaatsgevonden.

Onderstaand worden de verslagen weergegeven van het schepencollege en de gemeenteraad waarin het participatietraject wordt goedgekeurd.

Daarop volgend worden de verslagen van de infovergaderingen weergegeven met de daaruit vloeiende vragen en hun antwoord.

Tijdens de oriëntatiefase is 1 infovergadering gehouden. Voor de synthesesnota zijn twee infovergaderingen gehouden. De infovergadering van het beleidsplan dient nog plaats te vinden.

3.10.1 Verslagen goedkeuring participatietraject Schepencollege

Schepencollege van 11 januari 2010

Punt nr. 12

Onderwerp GGZ - patrimonium: participatietraject mobiliteitsplan

Ingediend door GGZ - patrimonium

Toelichting op het schepencollege Neen

Dossierbeheerder Ann Cardinaels

Advies financiën

Advies interne organisatie

Advies grondgebiedszaken

Advies

Ingediend op het secretariaat op 5 januari 2010

Paraaf diensthoofd

Paraaf afdelingscoördinator

Paraaf schepen

Toezending aan de Gouverneur vereist: Neen

(niet in typen – vak bestemd voor het secretariaat)

BESLUIT SCHEPENCOLLEGE:

– Mario Borremans – Marc Swevers –
Isabelle Thielemans – Leon Truyers – Selahattin Özer –
– Marc Vanderstraeten –
waarnemend burgemeester : Mario Borremans
waarnemend secretaris : Yolanda Paulusen
Stemming: 6

ONDERWERP : GGZ - patrimonium: participatietraject mobiliteitsplan

DATA VORIGE BESLISSINGEN (nota's bijvoegen a.u.b.) :

VOORSTEL / VRAAG:

Op 20 maart 2009 verscheen het nieuwe decreet betreffende het mobiliteitsbeleid in het Belgisch Staatsblad (zie bijlage).

Het decreet voert het participatiebeginsel in. Op grond hiervan wordt aan burgers vroeg, tijdig en doeltreffend inspraak verleend bij het voorbereiden, het vaststellen, het uitvoeren, het volgen en het evalueren van het mobiliteitsbeleid. Concreet betekent dit dat het college van burgemeester en schepenen een besluit neemt over een voorstel van participatietraject en dit voor goedkeuring voorlegt aan de gemeenteraad. Het schepencollege vindt een schematische voorstelling van het participatietraject bijgevoegd.

Op 22 november 2007 keurde de gemeenteraad de samenstelling van de GBC verkeer (Gemeentelijke BegeleidingsCommissie) goed (beslissing is bijgevoegd). De GBC vormt de stuurgroep die de mobiliteitsstudie gedurende de gehele periode begeleidt. Voor de gemeentelijke diensten moet dhr. Erik Vanrijkel nog worden toegevoegd aan de GBC. De GBC moet ook nog worden uitgebreid met een vertegenwoordiger voor de NMBS enerzijds en een vertegenwoordiger van De Scheepvaart anderzijds. Zodra deze vertegenwoordigers gekend zijn, wordt de samenstelling van de GBC opnieuw ter goedkeuring voorgelegd aan de gemeenteraad.

Er wordt ook een werkgroep samengesteld die het projectverloop van deze studie van kortbij volgt. Deze werkgroep bestaat uit de leden van de mobiliteitscel, aangevuld met het diensthoofd en de schepen van ruimtelijke ordening, huisvesting en GIS en de schepen van openbare werken.

Voor de opmaak van het mobiliteitsplan is het van belang de ideeën van de inwoners te kennen. Om zo veel mogelijk inwoners te bereiken, moet het college belangenactoren vastleggen. De belangenactoren zijn verenigingen, adviesraden, scholen, ...

De werkgroep stelt volgende belangenactoren voor:

- - alle dorpsraden (1 vertegenwoordiger per raad)
- - KWB-verenigingen (1 vertegenwoordiger per vereniging)
- - Gemeentelijke adviesraden (1 vertegenwoordiger per raad):
 - Milieuraad
 - Middenstandsraad
 - Raad voor Toegankelijkheid
- Seniorenraad
- Ondernemingsclub Heusden-Zolder
- Burgemeenten

Bijlagen:

1. Decreet betreffende het mobiliteitsbeleid d.d. 20 maart 2009
2. Punt gemeenteraad d.d. 22 november 2007 aangaande de samenstelling van de GBC
3. Voorstel tot participatietraject

ONTWERP BESLUIT:

Het college neemt kennis van het decreet betreffende het mobiliteitsbeleid en het daaraan gekoppelde participatietraject. Het college gaat akkoord met het voorgestelde participatietraject en agendeert dit voor de gemeenteraad van 25 februari 2010.

Het college geeft de opdracht om de gewijzigde samenstelling van de GBC opnieuw ter goedkeuring voor te leggen aan de gemeenteraad, nadat de vertegenwoordigers voor NMBS en de Scheepvaart bekend zijn.

Het college gaat akkoord met de voorgestelde belangenactoren, *mits de volgende aanpassingen:*

- *KWB Heusden dient geschrapt te worden;*
- *Van elke dorpsraad dient een afgevaardigde voorzien te worden;*
- *Van elk schoolbestuur dient een afgevaardigde voorzien te worden.*

3.10.2 Verslagen goedkeuring participatietraject Gemeenteraad

VERKLARENDE NOTA:

ONDERWERP : GGZ - patrimonium: participatietraject mobiliteitsplan

Het schepencollege keurde op 11/01/2010 het ontwerp van voorstel tot participatietraject goed. Volgens het decreet van 20/03/2009 moet ook de gemeenteraad het voorstel participatietraject goedkeuren.

AANWEZIG : mevrouw S. Claes, burgemeester-voorzitter;
de heren M. Borremans, M. Swevers, mevrouw I. Thielemans, de heren L. Truyers, S. Özer, mevrouw N. Van Ende, de heer D. Schops, schepenen;
de heer T. Beerten, mevrouw M. Maris-Vanluyd, mevrouw S. Janssens-Vanoppen, de heren J. Driesen, L. Schops, A. Palmers, E. Vanheel, D. Vanoppen, J. Jans, ~~G. Elkije~~, mevrouw S. Murat, de heren P. Tielens, F. Maris, G. Cops, ~~M. Abdelmalek~~, mevrouw A. Beutels, mevrouw V. Bartels, de heren T. Lespoix, J. Bruijlands, L. Steenberghe, O. Frederix, M. Pere, E. Cuppens, gemeenteraadsleden;
en mevrouw Yolanda Paulussen, secretaris;

de heer M. Vanderstraeten, aanwezig met raadgevende stem vanuit zijn functie als schepen-OCMW-voorzitter.

ONDERWERP : GGZ - patrimonium: participatietraject mobiliteitsplan

DE GEMEENTERAAD :

Gelet op artikel 42 § 1 en 43 § 2, 14^o van het gemeentedecreet;

Gelet op het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid;

Gelet op het gemeenteraadsbesluit van 29 april 2010 houdende de wijziging van de gemeentelijke begeleidingscommissie;

Gelet op de omzendbrief OW 2001/5 inzake de taakstelling en samenstelling van de gemeentelijke begeleidingscommissie;

Overwegende dat art. 18 van het decreet betreffende het mobiliteitsbeleid bepaalt dat het schepencollege een voorstel tot participatietraject doet;

Overwegende dat het schepencollege op 11/01/2010 het ontwerp van het voor te stellen participatietraject goedkeurde, maar nog een wijziging voorstelde aan de belangenactoren;

Overwegende dat art. 19 van het decreet bepaalt dat de gemeenteraad het voorstel tot participatietraject goedkeurt;

BESLUIT MET 29 STEMMEN VOOR, 0 STEMMEN TEGEN EN 0 ONTHOUDINGEN :

Artikel 1. De gemeenteraad keurt het voorstel tot participatietraject goed, zoals gevoegd in bijlage.

Aldus gedaan op de dag als hierboven.
NAMENS DE GEMEENTERAAD :

(get.) Yolanda Paulussen
secretaris

(get.) Sonja Claes
voorzitter

Voor eensluidend uittreksel :
Heusden-Zolder, 2 juli 2010

In opdracht:
Yvo Aerts
gemeentesecretaris

Sonja Claes
burgemeester

INVENTARIS

Nr	Omschrijving
1	verklarende nota
2	Gemeenteraadsbesluit 29/04/2010
3	voorstel participatietraject
4	decreet van 20/03/2009 betreffende het mobiliteitsbeleid
5	beslissing schepencollege d.d. 11/01/2010

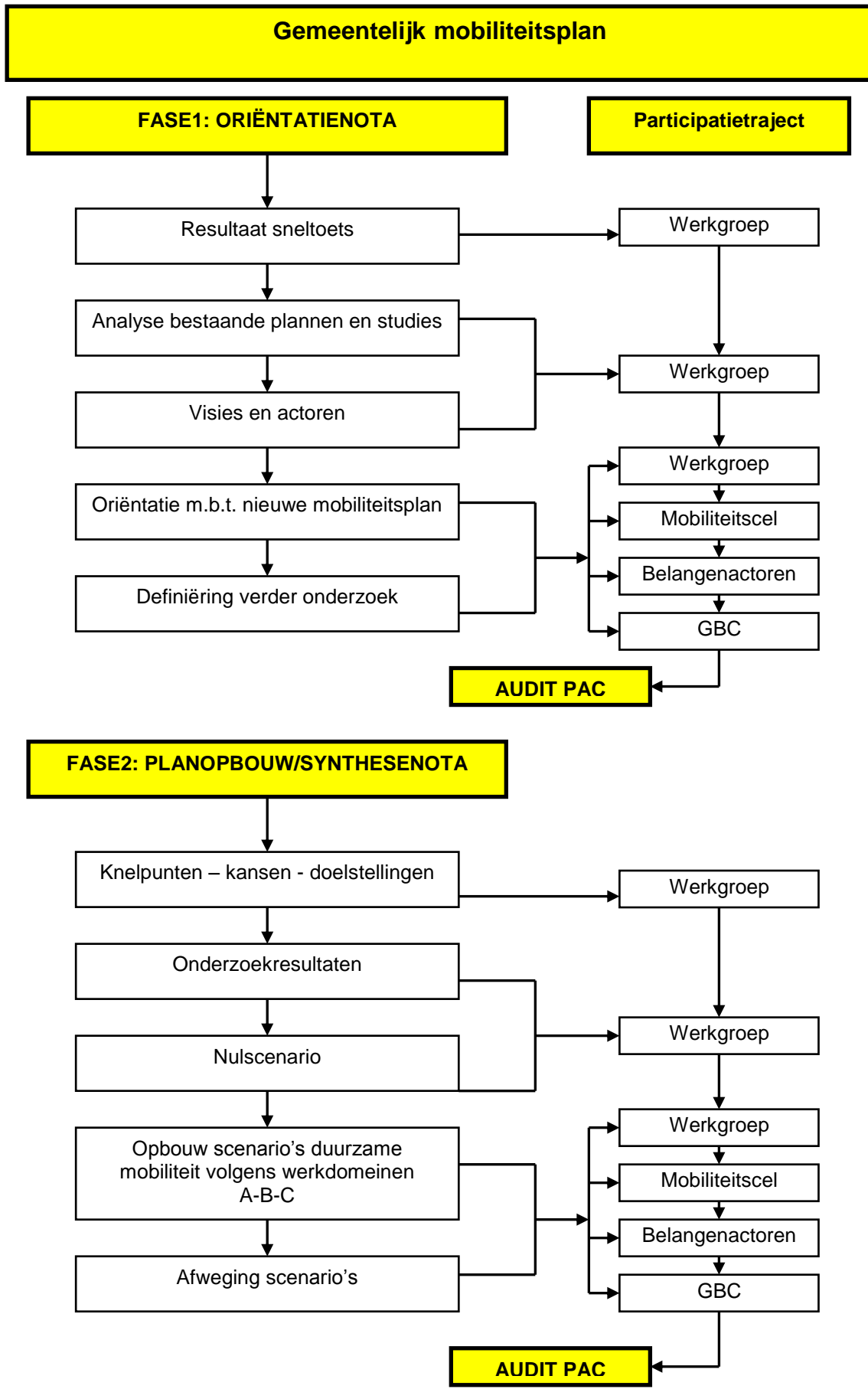
Aanvullingen en wijzigingen aan documenten na indiening op het secretariaat:

Nr	Naam document	Datum

Opmerkingen van gemeenteraadsleden bij inzage van
gemeenteraadsdossiers:

Wij vragen de gemeenteraadsleden om de dossierbeheerder en het secretariaat onmiddellijk in kennis te stellen bij vaststelling van onvolledigheid van het dossier zoals het ontbreken van stukken.

1.0.2.4 Proces



FASE3: MOBILITEITSPLAN

Informatief deel

Knelpunten – kansen - doelstellingen

Operationele doelstellingen

Besluiten fase 2

Mobiliteitsplan in relatie met hogere
beleidsplannen

Richtinggevend deel

Uitwerking werkdomeinen A-B-C

Actieplan

Voorstel organisatie en evaluatie

Voorstel wijziging beleidsplannen

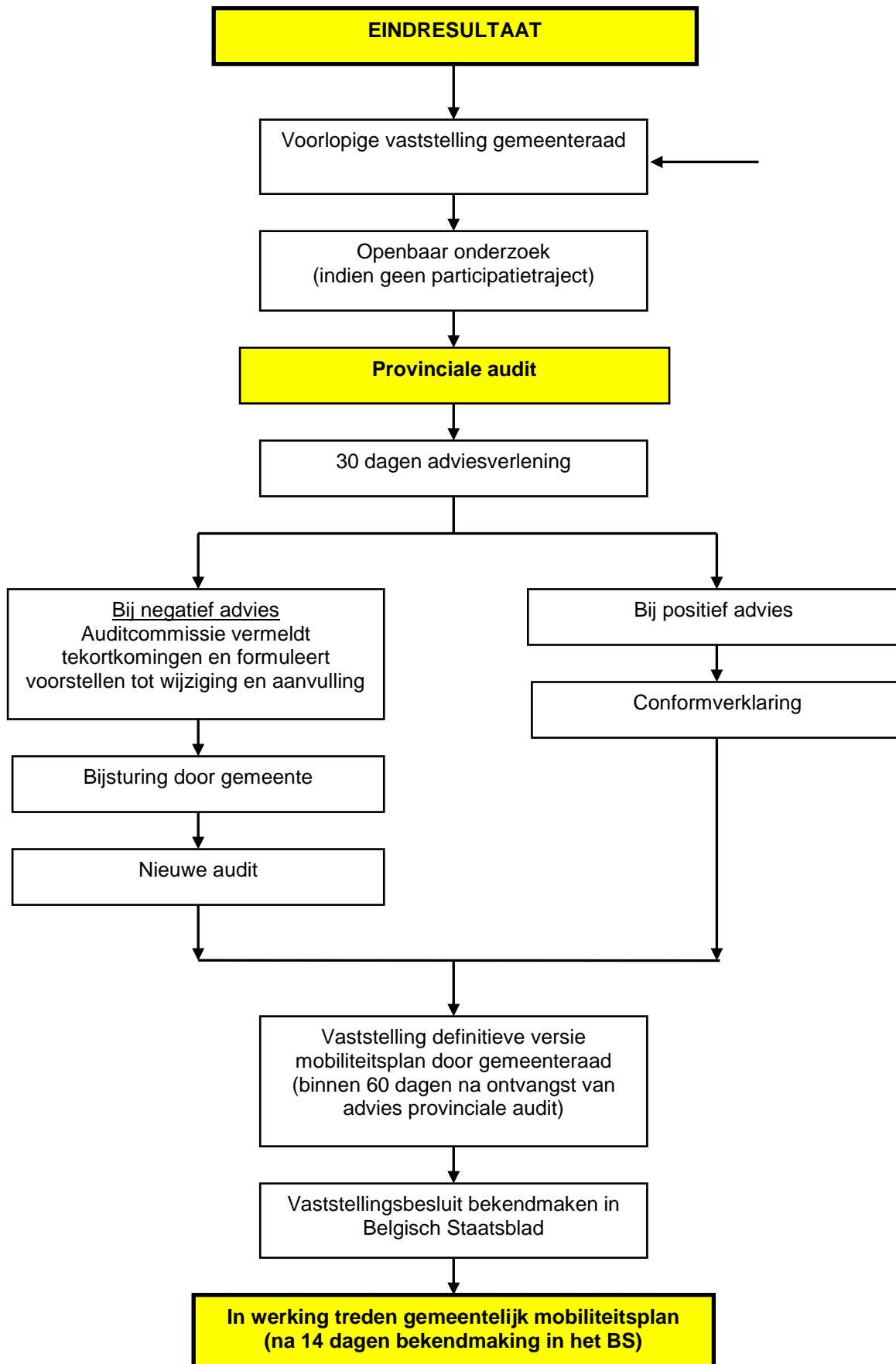
Werkgroep

Werkgroep

Mobiliteitscel

Belangenactoren

GBC



Zoals goedgekeurd door de gemeenteraad op 24 juni 2010

3.10.3 Verslagen infovergadering belangenactoren Oriëntatienota

VERSLAG

Aard vergadering: Mobiliteitsplan: vergadering met belangenactoren

Datum : 7 april 2011
Volgnummer : 1
Uur : 19u00-22u10
Plaats : Raadszaal

Organisator : Paul Byloos
Voorzitter : Paul Byloos
Verslaggever : Ann Cardinaels

Aanwezig : **André Moens en Laurens Vernyns** - Buro Landschapsplanning, Stedenbouw en Techniek
Danny Wendelen – politie Heusden-Zolder
Erik Vanrijkel, Paul Byloos, Ann Cardinaels, Gunther Awouters en Els Jennen – afdeling grondgebiedszaken, gemeente Heusden-Zolder
Eddy Pools – Basisschool Boekt
Gilbert Wouters – Dorpsraad Boekt
Patrick Balette – De Springplank
Jaak Myny – Basisschool Bolderberg
Klaus Neumann – Dorpsraad Heusden-Centrum
Rudi Ryckers – Dorpsraad Eversel
Els Groven – Het Bergske
Peter Flipkens – Basisschool Viversel
Mia Evens – Pagadder
Peter Vanhamel – De Linde
Guido Manshoven – Dorpsraad Viversel
Patrick Tartarin – Dorpsraad Zolder-Centrum
Eddy Willems – Sint-Franciscuscollege
Els Baert – Beekbeemden
Jos Tielens – Dorpsraad Boekt

Verontschuldigd : **Felix Aerts** – Dorpsraad Bolderberg
Afwezig :
c.c. :

DAGORDE

1. Welkom door P. Byloos
2. Toelichting door André Moens
3. Vragenronde
4. Slotwoord door E. Vanrijkel

1. Welkom door P. Byloos

Voorstelling aanwezigen + uitleg verloop van de avond

2. Toelichting door André Moens

Aan de hand van een Powerpoint presentatie wordt de volledige nota toegelicht.

3. Vragenronde

- Patrick Tartarin – Dorpsraad Zolder-Centrum

1. Waarom zijn de verenigingen niet uitgenodigd?

Op p. 12 in de oriëntatienota staat dat raden, scholen en verenigingen geraadpleegd zullen worden en nu zijn er enkel scholen en dorpsraden op de vergadering. Er is ook geen vertegenwoordiging van de schepenen in deze vergadering.

Reactie André Moens:

Het beleid heeft gekozen voor belangengroepen, bestaande uit 1 vertegenwoordiger per school en 1 vertegenwoordiger per dorpsraad.

2. Waarom krijgen bewoners geen inspraak? Voor het Vlaams mobiliteitsplan gebeurt dit wel.

Reactie Ann Cardinaels:

Het Vlaams mobiliteitsplan is bijna afgerond en nu wordt de bevolking geraadpleegd. Dit heeft niets te maken met het gemeentelijk mobiliteitsplan. Voor het gemeentelijk mobiliteitsplan heeft het bestuur ervoor gekozen om in deze fase geen terugkoppeling te doen naar de inwoners, maar enkel naar de belangengroepen.

Reactie André Moens:

Het bestuur wenst in deze fase niet bevolkingsbreed te gaan omdat het bestuur hoopt om via de belangengroepen een brede kijk op mobiliteit te krijgen. Een bevolkingsraadpleging komt er wel aan het einde van de rit (na fase 3).

3. De resultaten van de sneltoets zijn niet toegevoegd (p. 14)

Reactie André Moens:

Dit zal worden bijgevoegd.

4. Blijft het Heldenplein open naar 't Kuipke of niet?

Op de plannen van de workshop stond dat het afgesloten zou worden en op de plannen in deze nota staat dat het open blijft.

Reactie André Moens:

In de huidige nota, de oriëntatienota, worden de beschikbare rapporten weergegeven. Het kan zijn dat er ondertussen nieuwe plannen zijn opgemaakt. Ook binnen deze nota komen sommige onderwerpen terug op verschillende plaatsen in het dossier en kunnen deze elkaar tegenspreken. Zo wordt er soms tekst letterlijk overgenomen uit beleidsteksten, structuurplannen, ... maar is er ondertussen een ander standpunt ingenomen door het bestuur.

5. Welke prioriteiten worden door het bestuur gelegd?

Reactie André Moens:

De prioriteiten worden vastgelegd in het actieplan (fase 3).

6. Kan de oude kapelanj worden gebruikt als parking?

Dit staat nu op het plan als zone voor woningen. Er is nu al een parkeerprobleem in Zolder-Centrum/

Reactie André Moens:

Het parkeerprobleem in Zolder-Centrum zal nu worden meegenomen als knelpunt. Er moet worden onderzocht of er nood is aan een parkeertelling of een parkeerbeleidsplan

- Gilbert Wouters – Dorpsraad Boekt

7. Heraanleg plein rond kerk zoals in Viversel?

Heel het pakket rond parkeren aan de kerk in Boekt zou in zijn geheel moeten worden bekeken en een herinrichting zoals in Viversel is aangewezen. Het plein aan de kerk zou moeten worden ingericht als parking i.p.v. de huidige grasparking.

Reactie André Moens:

Dit zal worden meegenomen als knelpunt.

8. Wordt de kwaliteit van de fietspaden verbeterd?

Gilbert Wouters fietst veel en merkt dat de fietspaden vaak vol water staan of vol afval liggen. Als de zachte berm 10 cm lager ligt dan het fietspad, kan dit probleem worden verbeterd. Er komen ook geregeld auto's terecht op het fietspad: er zouden geluidstrippen moeten komen om de automobilisten te waarschuwen.

Reactie André Moens:

Deze opmerkingen hebben te maken met uitvoering en we zitten nu in de fase van inventariseren van beschikbare plannen.

Er zijn voldoende fietspaden, maar de kwaliteit ervan is niet altijd goed. Dit wordt meegenomen als knelpunt.

9. Kruispunt Boekt vervangen door rotonde?

Het kruispunt in Boekt is nog het enige kruispunt in de gemeente. Waarom wordt dit ook niet vervangen door een rotonde?

Reactie André Moens:

De gemeente was destijds vragende partij voor een rotonde, maar AWV heeft gekozen voor een kruispunt.

- Klaus Neumann – Dorpsraad Heusden

10. Komt er een transferium voor het openbaar vervoer in Heusden?

Er zou normaal een gecombineerde halte worden voorzien voor openbaar vervoer.

Reactie Paul Byloos:

Dit is opgenomen in het RUP.

11. Komt er een ontsluitingsweg voor Heusden-Centrum? En kan er niet beter worden gewerkt met bevraging?

Reactie André Moens:

Een ontsluitingsweg is moeilijk realiseerbaar. De voor- en nadelen moeten goed tegen elkaar worden afgewogen.

De huidige weg (N719) kan eigenlijk 2000 voertuigen aan.

In de volgende fase worden verschillende modellen/scenario's uitgewerkt voor de ontsluiting.

Er is ook vastgesteld dat er een kentekenonderzoek zal gebeuren. Daarbij wordt er in blokjes van 5 minuten gekeken wanneer welk voertuig binnenrijdt in het centrum en op welk punt het vervolgens passeert. Een bevraging is niet nodig (van waar kom je en naar waar ga je). Uit het

kentekenonderzoek kan ook worden afgeleid vanwaar het verkeer komt en waar het naartoe gaat.

Nieuwe wegen aanleggen is moeilijk ook omwille van milieumaatregelen.

Dit wordt een knelpunt voor fase 2.

- Els Baert – Beekbeemden

12. Komen er veilige fietspaden?

De veiligheid van de fietspaden is een probleem. Vooral de Ringlaan is momenteel onveilig.

Reactie Paul Byloos:

In de plannen voor de herinrichting Zolder-Centrum is op de Ringlaan een middengeleider voorzien t.h.v. Beekbeemdenhof. De gemeente heeft ook de vraag gesteld aan de provincie om de Ringlaan op te nemen in de functionele fietsroute.

13. Hoe verloopt dit dossier verder? Zijn er nog terugkoppelingen voorzien?

Reactie André Moens:

Er zijn 3 fases in het mobiliteitsplan. De huidige fase, oriëntatiefase, zal in april of mei naar een auditvergadering kunnen gaan bij de provincie.

Fase 2 zal dan eind 2011 of begin 2012 afgerond kunnen worden en de laatste fase (fase3) kan dan vrij snel worden afgerond, vermoedelijk januari of februari 2012.

Daarna heeft het beleid 10 jaar tijd om de acties te gaan uitvoeren. Na elke fase wordt er teruggekoppeld naar deze groep. (Dus nog 2 keer.)

- Jaak Myny – Basisschool Bolderberg

14. Is er een oplossing voor het parkeren in de spitsuren aan de kerk in Bolderberg?

Er zijn vooral parkeerproblemen bij schoolbegin en –einde en bij activiteiten in de witte zaal.

Reactie André Moens:

Ook in Bolderberg moet een parkeertelling gebeuren. Is het echt een knelpunt op dit ogenblik?

Reactie Jaak Myny:

Er zijn nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Er moet misschien ook worden gedacht aan eenrichtingsverkeer?

Reactie André Moens:

Het parkeerprobleem moet gemeentebreed worden bekeken per kerkdorp als knelpunt.

- Patrick Balette – De Springplank (Eversel en Heusden-Centrum)

15. Hoe gaat men het autogebruik ontmoedigen?

Er worden in de gemeente overall mooie parkeerplaatsen aangelegd, maar deze trekken bijgevolg ook autoverkeer aan. De gemeente moet meer doen dan spandoeken hangen of fietsexamens afnemen.

Reactie André Moens:

Het STOP-beginsel is mooi in theorie, maar werkt niet altijd in de praktijk. Dit moet ook in de volgende fase worden bekeken.

16. Is er een link tussen de RUP's en het mobiliteitsplan?

Reactie Els Jennen:

In het actieplan van het mobiliteitsplan kunnen ook ruimtelijke ontwikkelingen worden vastgelegd. Sommige ruimtelijke ontwikkelingen hebben te maken met een RUP, maar er zijn ook ruimtelijke ontwikkelingen zonder RUP. Op privéontwikkelingen heeft de gemeente weinig invloed. Er kan wel een MOBER-rapport gevraagd worden voor grote ruimtelijke ontwikkelingen (bv. voor SFC-college en ziekenhuis). De opmaak van het structuurplan en de opmaak van het mobiliteitsplan volgen op elkaar.

- Peter Flipkens – Basisschool Viversel

17. Wanneer zijn de onderhandelingen rond Kolenhaven en IZ Zolder-Lummen afgerond? En wat is het alternatief als het standpunt van de gemeente niet wordt weerhouden?

Reactie Paul Byloos:

Er liggen nu 4 scenario's voor over de ontwikkeling van de Kolenhaven. Een studie bureau van de Scheepvaart is hiermee bezig. De gemeente Heusden-Zolder is hier slechts een deelnemer aan de vergadering. Op de laatste vergadering is het standpunt van de gemeente Heusden-Zolder nog eens duidelijk gemaakt.

- Mia Evens – Kleuterschool Pagadder

18. Wordt er bij de ontwikkelingen van SFC-college en ziekenhuis ook gedacht aan de lagere school en de kleuterschool?

Lagere school en kleuterschool liggen ook in deze buurt.

Reactie Erik Vanrijkel:

Er is al een dossier op het schepencollege geweest i.v.m. omgeving Ons Huis, scholen, ziekenhuis en serviceflats om deze ontwikkelingen mee te nemen als ruimer gebied.

- Guido Manshoven – Dorpsraad Viversel

19. Viversel is heringericht maar het fietspad in de Kerkstraat is in slechte staat.

Reactie Paul Byloos:

Voor het gedeelte van de Kerkstraat tussen de Zwembadstraat en de St-Jobstraat is er een fietspadenproject bezig. De uitvoering is voorzien in 2012. Het andere gedeelte van de Kerkstraat, vanaf de Zwembadstraat richting het centrum van Viversel, is niet opgenomen in het buitengewone functionele fietsroutenetwerk (BFF). De gemeente heeft wel gevraagd om dit op te nemen.

20. Hoe zit het met de voorrang aan rechts in de Kerkstraat? Er is veel onduidelijkheid over.

Reactie Danny Wendelen:

Aan de tunnel is het nu voorrang aan rechts.

21. Is parking 69 een parking of een openbare weg?

Reactie Danny Wendelen:

Het gebruik van dit gedeelte is weg. Hier geldt nu ook de voorrang aan rechts.

Reactie Paul Byloos:

Dit punt wordt ook meegenomen in het fietspadenproject Kerkstraat en wordt heringericht.

- Patrick Tartarin – Dorpsraad Zolder-Centrum

22. Hoe zit het met de toegankelijkheid in het mobiliteitsplan?

Reactie André Moens:

Er zit ook iemand van het toegankelijkheidsbureau in de GBC-vergaderingen. Op dit ogenblik worden er geen projecten uitgevoerd betreffende toegankelijkheid.

- Eddy Willems – Sint-Franciscuscollege

23. Bouw Sint-Franciscuscollege

De prioriteiten voor het mobiliteitsplan worden door het beleid genomen. Dhr. Willems hoopt dat dit in overleg met school en ziekenhuis gebeurt.

De verhuis van de school is voorzien voor eind 2014 en in 2016 zouden alle werken zeker voltooid moeten zijn. Het gaat hier over +/- 2000 personen (waarvan 1600 leerlingen).

Het college is ook al bezig met het verkennen van de omgeving. Het ziekenhuis en Berkenheim zijn partners van het college.

Reactie André Moens:

Vaak zegt men nadat de nieuwbouw/verbouwing klaar is: gemeente los de problemen maar op. De verkeersafwikkeling van de school moet eigenlijk al opgelost zijn, voordat men begint te bouwen.

Er moet een goede wisselwerking zijn tussen gemeente en SFC-college en ziekenhuis. Er moet bekeken worden hoeveel parkeerplaatsen er nodig zijn, van waar de verschillende verkeersstromen komen, hoe het verkeer moet worden geleid. De verschillende partners moeten elkaar aanvullen, eventueel moet er een subcommissie worden opgericht binnen het mobiliteitsplan om deze site te bekijken. Dit gaat verder dan het mobiliteitsplan. Er is een structuurvisie nodig.

4. Slotwoord door E. Vanrijkel

De aanwezigen worden bedankt voor de inbreng en er volgen nog 2 terugkoppelmomenten naar deze groep.

De verslaggever,

Ann Cardinaels

3.10.4 Verslagen infovergadering belangenactoren Synthesenota

Verslag: Mobiliteitsplan: vergadering met belangenactoren

datum 5 mei 2014	uur 19u00-22u30	volgnummer 1
organisator Erik Vanrijkel	voorzitter Erik Vanrijkel	verslaggever Ann Cardinaels

AANWEZIG:

André Moens – Buro Landschapsplanning, Stedenbouw en Techniek
Erik Vanrijkel, Paul Byloos, Ann Cardinaels, Gunther Awouters – afdeling grondgebiedszaken, gemeente Heusden-Zolder
Eddy Cupers – afdeling externe communicatie, gemeente Heusden-Zolder

Lode Schops – schepen van ruimtelijke ordening
Robin Stroobants – schepen van openbare werken
Patrick Tartarin – Dorpsraad Zolder-Centrum
Jos Tielens – Dorpsraad Boekt
Gerard Schaecken – Dorpsraad Heusden-Centrum
Felix Aerts - Dorpsraad Bolderberg
Guido Manshoven – Dorpsraad Viversel
Jan Vandenput – Dorpsraad Eversel

Gert Koninckx – school Sint-Franciscuscollege Heusden & Berkenbos
Rita Ramaekers – Vrije Lagere School Berkenbos
Els Baert – School Beekbeemden Zolder-Centrum
Klaus Neumann – Lagere school De Springplank Eversel en Heusden
Kurt Vanvelk – School 't Molenholleke & De Winning Zolder-Centrum

Danny Tielens – Middenstandsraad Heusden-Zolder
Hugo Ketelslegers – Seniorenraad Heusden-Zolder
Davy Schruers – Gemeentelijke Adviesraad Milieu en Natuur
Tony Bielen – Ondernemersclub Beringen-Heusden-Zolder
Paul Coolen – Gecoro Heusden-Zolder

VERONTSCHULDIGD:

Jaak Myny – Lagere school Bolderberg
Ludo Van Ende – Vrije Lagere School De Brug Heusden-Centrum
Patrick Balette – School De Springplank Eversel

afwezig:

Dagorde

1. Inleiding & historiek
2. Fase 2: synthesesnota
3. Vragen

Verslag

1. Inleiding & historiek

Fase 1 van het mobiliteitsplan werd goedgekeurd op de PCV-vergadering van 29/06/2011. Sindsdien zijn er verschillende bijkomende onderzoeken gebeurd waarop hieronder verder wordt ingegaan.

2. Fase 2: synthesesnota

In de synthesesnota zijn de beleidsdoelstellingen van 2007-2013 opgenomen omdat deze ook opgenomen zijn in de oriëntatienota.

Op gebied van ruimtelijke ordening en verkeersstructuur is er een knelpunten-kansen-doelstellingentabel gemaakt die ook is weergegeven in kaartvorm.

In de synthesesnota zijn 2 grote onderzoeken opgenomen: een kentekenonderzoek en verkeerstelling in Heusden-Centrum en een MOBBER voor Berkenbos.

- **Kentekenonderzoek en verkeerstelling in Heusden-Centrum**

Er waren 5 onderzoekspunten:

1. rotonde Suskaberg
2. Koerselsebaan
3. de straat Rondpunt
4. G. Gezellelaan
5. De Hoeven

Uit het onderzoek kan worden geconcludeerd dat er 's avonds meer verkeer is in Heusden-Centrum dan 's morgens (+/- 1,5 keer zo veel).

Meestal is dit licht verkeer: 96% licht verkeer, 1% zwaar verkeer en 3% middelmatig verkeer.

Er werd ook een DHB-matrix gemaakt: dit is een tabel van het doorgaand verkeer, het herkomstverkeer (rijdt weg uit het onderzoeksgebied bv. om te gaan werken, naar school te gaan, te gaan winkelen, ...) en het bestemmingsverkeer (komt in het onderzoeksgebied binnen).

Er is 's ochtends +/- 13% doorgaand verkeer en 21% 's avonds. Het herkomstverkeer en bestemmingsverkeer liggen beiden rond de 40%, maar vooral 's morgens is er iets meer herkomstverkeer dan 's avonds.

De hoofdrelatie van het verkeer gaat van de Koerselsebaan naar Suskaberg.

Er gebeurde ook een verkeerstelling aan de rotonde in Heusden-Centrum en aan het kruispunt Koerselsebaan-Heuvelstraat. Hieruit blijkt dat er toch sluipverkeer aanwezig is in de Heuvelstraat wat erop wijst dat het sluipverkeer waarschijnlijk eerder al afslaat dan aan de straat Rondpunt.

- **MOBBER Berkenbos**

Voor zowel voetgangers, fietsers als voor het openbaar vervoer zijn er knelpunten en kansen weergegeven in het onderzoek. In de omgeving van de school zijn er weinig voetpaden. Deze zouden op korte termijn aangelegd kunnen worden.

Wat het openbaar vervoer betreft: de halte aan het ziekenhuis blijft behouden.

Er komt een nieuwe bushalte aan de school in de P. Amideuslaan: dit wordt een dubbele halteplaats naast de rijweg en de parking.

De hoofdontsluiting voor het ziekenhuis zal via de Mijnwerkerslaan en de Terrillaan gebeuren in de toekomst.

Ondertussen is er een nulscenario van de Trage Wegen, dit is een kaart van de bestaande toestand. Verder bevat de synthesesnota nog nulscenario's voor alle andere soorten verkeer. Zowel het functionele fietsverkeer (woon-werk/woon-schoolverkeer) als het recreatieve verkeer (toeristisch) is in kaart gebracht. Uit het nulscenario voor de Lijn concludeert buro LST dat er een goed bereikbaar openbaar vervoer is in Heusden-Zolder. Er zijn wel veel schoolroutes, de dekkingsgraad op schooldagen zal anders zijn dan de dekkingsgraad op niet schooldagen. In de wegcategorisering van de provincie wordt de N72 geklasseerd als lokale weg III. Dit is een verbindingsweg voor openbaar vervoer en fietsverkeer. Alle andere gewestwegen zijn lokale wegen I: wegen voor het verbinden van dorpen.

Op de kaart met snelheidsregimes wordt het duidelijk dat er hoofdzakelijk 3 snelheidszones zijn in Heusden-Zolder: 70-50-30, alleen op N72 vanaf de afrit van de autosnelweg tot aan de grens met Zonhoven is er nog 90 km/u.

Buro LST tekende voor alle soorten verkeer duurzame scenario's uit. Op de kaart voor het fietsverkeer worden de ontbrekende schakels voor het functionele en recreatieve fietsverkeer aangeduid.

Voor het gemotoriseerd verkeer werkte Buro LST een ringstructuur uit rond Heusden-Centrum. Wil je het centrum van Heusden ontlasten, dan zijn volgende verbindingen gewenst:

- een verbinding tussen de Koerselsebaan en rotonde 'Geren Bij'
- een verbinding tussen de Koerselsebaan en de Koolmijnlaan (via Muitenberg)
- een verbinding tussen de Koolmijnlaan (nieuwe rotonde Mijnwerkerslaan) en de N72
- een verbinding tussen de Koolmijnlaan (nieuwe rotonde Mijnwerkerslaan) en de E314 Noord-Zuidverbinding

3. Vragen & opmerkingen

- Jos Tielens namens de Dorpsraad van Boekt:

1. **Krijgen de Meylandtlaan en de Graaf de Theuxlaan een aparte fietsbedding?**

Antwoord door Paul Byloos:

Het bestuur heeft beslist om vrijliggende fietspaden aan te leggen langs de Graaf de Theuxlaan en de Schootstraat.

2. **Hoe ver staat het met de aanpassingen aan de bocht O.L.-Vrouwstraat-Terlaemenlaan?**

Zie punt 3.

3. **Komt er een betere fietsoversteek aan het kruispunt Viverselweg-Terlaemenlaan?**

Paul Byloos:

Over de vragen 2 en 3 is er een vergadering geweest bij de provincie. Er zijn verschillende voorstellen geweest maar er was nog geen consensus. Als er een consensus is, zal de gemeente de plannen voorleggen aan de dorpsraad.

4. **Het centrum van Heusden zou ontlast worden via een ringstructuur over het over het oude kolenspoor. Deze verbinding ligt in natuurgebied en landbouwgebied. De weg heeft een hoog kostenplaatje. Is deze weg eigenlijk wel nodig?**

Antwoord door André Moens:

Het is een voorstel, als ontwerper sta ik erachter, de uitvoering is waarschijnlijk pas op lange termijn, niets doen is geen duurzaam scenario.

Reactie door Paul Coolen:

Ongeveer 20% van al het verkeer rijdt gewoon door het centrum van Heusden. Het sluikverkeer in de omliggende straten is minimaal en de grootste beweging gaat van de Koerselsebaan naar Suskaberg. Er werden al maatregelen genomen om sluikverkeer te ontmoedigen: rijbaankussens in de Geenrijt en een proefopstelling ter hoogte van Heuvelstraat-Exelgaarden en in de Kapelstraat-Schomstraat. De dorpsraad van Heusden-Centrum is geen voorstander van ringwegen die veel ruimte innemen. De dorpsraad wil liever inzetten op fietsverkeer en voetgangersverkeer en het huidige autoverkeer stabiel houden of verminderen. De dorpsraad is voorstander van het STOP-principe.

Reactie door Tony Bielen:

Er is geen relatie naar het station van Heusden om autoverkeer af te leiden.

Paul Byloos:

Ook op het schepencollege is er veel discussie geweest over de ringstructuur rond Heusden-Centrum. De voorbij e 10 jaar is het autoverkeer met 25% gegroeid terwijl het vorige mobiliteitsplan uitging van een vermindering van het autoverkeer met 10%.

Paul Coolen:

Door op een andere manier te gaan bewegen, kan men het autoverkeer misschien serieus drukken.

Paul Byloos:

Het openbaar vervoer kan ook niet eindeloos uitbreiden.

Lode Schops:

Het is niet gemakkelijk om iedereen uit zijn/haar auto te halen. Er moet worden gezocht naar andere middelen om de fietser voorrang te geven.

- Felix Aerts namens Dorpsraad Bolderberg:
 - 5. Vrachtwagens worden meer en meer vervangen door zware bestelwagens. Dit zorgt voor nog meer verkeer op de wegen.**

André Moens:
Als er minder grote opleggers zijn, is dat een goede zaak.

 - 6. Veel bestelwagens staan stil op de Koolmijnlaan en zorgen voor een afremming van het verkeer op de Koolmijnlaan. Kunnen de leveringen langs de achterkant gebeuren?**

André Moens:
Winkelcentrum de Cité is een handelsgebouwen en daarvoor is vrachtvervoer nodig. Indien dit met bestelwagens gebeurt i.p.v. met vrachtwagens zorgt het voor een verzachting van het verkeer. In het RUP Heusden-Cité zal worden bekeken of leveringen langs de achterkant mogelijk zijn. Maar aan de achterkant van het handelscentrum liggen woonwijken. Dit zou betekenen dat het verkeer voor de leveringen door woonwijken rijdt.
- Davy Schreurs namens Gemeentelijke Adviesraad Milieu & Natuur:
 - 7. Voor het drukke verkeer in Heusden-Centrum moet er worden uitgegaan van realistische scenario's. Langs de plaats waar de ringwegen worden voorzien lopen ook veel trage wegen. Misschien moeten er bijkomende scenario's worden ontwikkeld?**

Paul Byloos:
We moeten als gemeente ook durven denken op lange termijn, vroeger werd er te veel op korte termijn gedacht (voor 5 à 10 jaar).

Paul Coolen:
De Dorpsraad van Heusden-Centrum wil onderzoek doen rond ruimte en mobiliteit: bv. hoe staat het Heem / de Kring / Hof ter Bloemen / sporthal / Muitenberg in relatie met de buurt? De Dorpsraad zal dit bekijken en in een rapport gieten.
- Jan Vandenput namens Dorpsraad Eversel:
 - 8. Op de Everselkiesel nog meer verkeer door de straat omwille van de school en er zijn alleen maar fietssuggestiestroken. Hoe ver staat het met het fietspad door het bos?**

Paul Byloos:
De plannen voor het fietspad door het bos zijn binnen. Infrac stelt voor om te werken met sensorverlichting. Indien die verlichting wordt goedgekeurd, dan zou men begin 2015 kunnen starten met de aanleg van het fietspad door het bos.
- Klaus Neumann namens Lagere school De Springplank Eversel en Heusden:
 - 9. De Zolderseweg heeft veel fietsverkeer, het is de aansluiting van Zolder naar heusden, maar er zit veel zwaar verkeer op deze weg. De Bieststraat heeft een aanliggend verhoogd fietspad, omwille van een gebrek aan ruimte (er waren onteigeningen nodig)**

André Moens:
Wanneer er een functionele fietsroute is, kan de overheid subsidies krijgen om fietspaden aan te passen. Langs de Zolderseweg loopt een functionele fietsroute, maar vrijliggende fietspaden kosten ruimte.

Lode Schops:
De prioriteitenlijst van de Trage Wegen kan misschien zorgen voor oplossingen voor het fietsverkeer tussen Zolder-Centrum en Heusden-Centrum.

- Felix Aerts namens Dorpsraad Bolderberg en Gemeentelijke adviesraad voor Toegankelijk en aanpasbaar bouwen:

10. De waterslokkers langs de wegen zorgen vaak voor problemen wanneer je er met een buggy of rolstoel passeert, kan de wegbeheerder daar rekening mee houden?

Paul Byloos:

Het laagste punt is meestal midden in een bocht en daar wordt bijgevolg ook de slokker geplaatst. In de toekomst zal er wel worden gewerkt met plattere roosters.

- Patrick Tartarin namens Dorpsraad Zolder-Centrum:

11. Er is in Zolder-Centrum enkel een fietspad langs de Ringlaan, niet in de Dorpsstraat en Pironlaan.

Robin Stroobants:

Bij de herinrichting van Zolder-Centrum werd het bestuur geconfronteerd met financiële en ruimtelijke problemen. Het bestuur heeft wel beslist om fietssuggestiestroken te laten schilderen in de Dekenstraat.

André Moens

De Dekenstraat ligt in een 30 km/u zone met gemengd verkeer. Er zijn dan eigenlijk geen fietspaden of fietssuggestiestroken nodig.

Paul Byloos:

De Dekenstraat is een straat met handel en allerlei andere functies met vooral bestemmingsverkeer.

12. Hoe zit het met bussen van de Lijn door Zolder-Centrum?

Paul Byloos:

De bussen van de Lijn mogen niet door het centrum rijden, maar af en toe zijn er nog chauffeurs die toch door de Dorpsraad rijden. De politie gaat daarom verbaliseren.

- Danny Tielens namens de Middenstandsraad:

13. Fietsers die vanuit Zolder-Centrum/Boekt/Bolderberg naar het Sint-Franciscuscollege fietsen zijn niet opgenomen in de nota. De Jeugdlaan is wel aangepast ondertussen, maar de andere fietspaden zijn vaak onveilig

Lode Schops:

Er is een schoolrouteplan uitgewerkt voor elke school in Heusden-Zolder.

Paul Coolen:

Er zijn mogelijkheden voor de fietsers om autovrij naar school te fietsen via de Trage Wegen.

Paul Byloos:

Met de Trage Wegen is het de bedoeling om een ideaalbeeld van stille wegen te creëren.

Gert Koninckx:

De Koolmijnlaan is een gevaarlijke oversteek, t.h.v. de straat Rondpunt is een goede oversteek gemaakt. Voor de leerlingen komende uit Zolder-Centrum via de Sluisbamd-Zolderseweg is er ook een goede oversteek gewenst.

Paul Byloos:

In het najaar starten waarschijnlijk de werken voor de aanleg van de rotonde aan de Mijnwerkerslaan. Er is een nieuwe fietsoversteek voorzien aan de rotonde Mijnwerkerslaan.

Felix Aerts:

Kan de school de leerlingen sensibiliseren om niet zomaar over te steken?

Paul Byloos:

Het plateau aan Rondpunt dient om de auto's af te remmen, op termijn moet de Koolmijnlaan autoluwer worden tussen de rotonde van Rena en de rotonde van de Mijnwerkerslaan.

- Kurt Vanvelk namens school 't Molenholleke & De Winning Zolder-Centrum
14. Het principe van de zone 30, alle verkeer door elkaar is mooi, maar het autoverkeer kant dit principe niet. Kan de gemeente hier iets aan doen?

Danny Tielens:

Kan de zone 30 beter zichtbaar gemaakt worden, bv. met een schildering op de weg?

Robin Stroobants:

Als iedereen zich aan de snelheid houdt, dan is er geen mobiliteitsplan nodig. Sensibiliseren is goed, mensen moeten hun mentaliteit wijzigen. Indien de scholen of de dorpsraden met een initiatief starten, kan de gemeente dit steunen.

Een politiemans of gemeenschapswacht plaatsen kan in overweging worden genomen, maar die kan er niet elke dag staan.

- Guido Manshoven namens Dorpsraad Viversel
15. Wanneer starten de werken voor het fietspad in de Kerkstraat? Het wegdek is in slechte staat.

Paul Byloos:

Het mobiliteitsplan moet eerst afgewerkt worden, daarna kan de gemeente pas terug subsidies krijgen voor het fietspad in de Kerkstraat. De staat van het wegdek zal worden nagekeken door de gemeentelijke werkplaats.

- Tony Bielen namens Ondernemersclub Lummen-Heusden-Zolder
16. Hoe zit het met de ontsluiting van de terreinen aan Dossche? Gaat de brug in Viversel weg of niet?

Lode Schops:

In het kader van het ENA-project zal de Scheepvaart de bruggen over het Albertkanaal gaan verhogen, de ontsluiting van industriezone Kolenhaven wordt gekoppeld aan dit project.

Voor IZ Kolenhaven is een goede ontsluiting nodig naar afrit 26 bis, de gemeente wil de woonkern van Viversel vrijwaren. Het gedeelte van de Dellestraat tot aan de Westlaan wordt een gewestweg, dit is door AWV aangegeven. Het project loopt nog.

AWV zal in Viversel wel een tijdelijke brug plaatsen omdat de bruggen over de autosnelweg ook verhoogd worden. Indien hier meer nieuws over is, volgt er een hoorzitting in Viversel waarop ook OCLHZ wordt uitgenodigd.

- Gerard Schaeken: namens Dorpsraad Heusden-Centrum:
17. Er is geen fietspad voorzien vanaf de rotonde Gere Bij naar Heusden-Centrum.

Paul Byloos:

De fietssuggestiestrook van de Sint-Jansstraat zou kunnen worden doorgetrokken, maar nu is er nog een snelheid van 70 km/u, een snelheidsverlaging naar 50 km/u is nodig voor het aanleggen van fietssuggestiestroken. Paul volgt dit verder op.

18. De rotonde in Heusden-Centrum is gevaarlijk voor fietsers

Robin Stroobants:

De rotonde is te klein.

Gunther Awouters:

Er worden op dit ogenblik plannen uitgetekend door de provincie om de fietsers te laten oversteken op de plaats van de zebra's. Dit dossier moet afgewacht worden.

- Felix Aerts namens Dorpsraad Bolderberg en Gemeentelijke adviesraad voor Toegankelijk en aanpasbaar bouwen:
 - 19. Openbaar vervoer gebruikers willen graag zo dicht mogelijk bij het centrum afstappen. Heusden-Zolder heeft verschillende knooppunten waar men van de ene buslijn op de andere kan overstappen. Hier zijn toegankelijke bushaltes gewenst. Het gaat om O.L.Vrouwstraat-Bieststraat, Stationsstraat-Ringlaan-M. Scheperslaan en Suskaberg. Aan het station van Zolder is er nog geen toegankelijke halte. Mensen worden alsmaar ouder en zullen meer gebruik maken van het openbaar vervoer.**

Paul Byloos:

De bushaltes aan Suskaberg worden aangepast in de werken van de Beringersteenweg. De bushaltes langs de Kanaalweg werden al aangepast.

Lode Schops:

Volgens de Lijn heeft Heusden-Zolder geen knooppunten. Met knooppunten bedoelt de lijn punten waar 2 buslijnen op elkaar moeten wachten, die zijn voorzien in Hasselt en vanaf juli 2014 ook in Beringen.

Paul Byloos:

De gemeente heeft aandacht voor toegankelijke haltes en bij herinrichtingen van wegen worden de bushaltes steeds toegankelijk aangelegd.

- Klaus Neumann namens Lagere school De Springplank Eversel en Heusden:
 - 20. Heeft de gemeente het kostenplaatje al bekeken voor de ringstructuur rond Heusden-Centrum?**

André Moens:

Nee, dit is slechts een voorstel, er moet nog een keuze worden gemaakt. Het is de bedoeling om een streefbeeld per dorpskern te maken. Over de syntesenota (fase 2) wordt op 20/05 een GBC-vergadering gehouden en daarna moet het worden voorgelegd aan de provincie. Aan het einde van fase 3 volgt er opnieuw een terugkoppeling naar deze groep (de belangenactoren).

Gerard Schaeken:

De plannen voor een omleidingsweg rond Heusden-Centrum (afbuiging Koerselsebaan) bestaan al lang, ze werden in de jaren 70 al uitgetekend.

André Moens:

Het mobiliteitsplan is nog geen uitvoeringsplan, het zijn plannen van een gewenste toestand.

21. Hoe ver staat het met de doorlopende straten?

Paul Byloos:

De gemeentelijke werkplaats zal alle F45-verkeersborden geleidelijk aanpassen.

- Paul Coolen namens de Gecoro van Heusden-Zolder:
 - 22. Het zou een mooie zaak zijn als iedereen die verplaatsingen van minder dan 3 km maakt, deze per fiets zou doen.**

Schepen Lode Schops dankt alle aanwezigen voor hun inbreng. Over de ringstructuur rond Heusden-Centrum stelde ook het schepencollege zich veel vragen. Dit is een goed plan, waar iedereen kan achterstaan. De gemeente moet zich lange termijn doelstellingen durven stellen en moet durven nadenken over de ringstructuur, maar dat betekent niet dat de ringstructuur ok concreet uitgevoerd zal kunnen worden.

Verlag: Belangenactoren mobiliteitsplan (fase 2: synthesenota)

datum 8 december 2014	uur 19u00-22u00	volgnummer 2
organisator Lode Schops	voorzitter Lode Schops	verslaggever Ann Cardinaels

aanwezig:

André Moens en Peter Stals – Buro Landschapsplanning, Stedenbouw en Techniek
Paul Byloos en Ann Cardinaels – afdeling grondgebiedszaken, gemeente Heusden-Zolder
Lode Schops – schepen van ruimtelijke ordening

Patrick Tartarin – Dorpsraad Zolder-Centrum
Guido Sleypen – Dorpsraad Boekt
Julien Maebe – Dorpsraad Heusden-Centrum
Felix Aerts - Dorpsraad Bolderberg
Bob Geysen – Dorpsraad Viversel

Magda Timmers – school Sint-Franciscuscollege Heusden & Berkenbos

Danny Tielens – Middenstandsraad Heusden-Zolder
Davy Schruers – Gemeentelijke Adviesraad Milieu en Natuur
Tony Bielen – Ondernemersclub Lummen-Heusden-Zolder
Paul Coolen – Gecoro Heusden-Zolder

VERONTSCHULDIGD:

Gunther Awouters - Gemeente Heusden-Zolder
Hugo Ketelslegers – Seniorenraad Heusden-Zolder
Jaak Myny – Lagere school Bolderberg
Patrick Balette – School De Springplank Eversel

Dagorde

- 1. Inleiding door de schepen**
- 2. Toelichting door de ontwerper André Moens**
 - 2.1. Inleiding*
 - 2.2. Scenario-ontwikkeling*
- 3. Vragen & opmerkingen**
- 4. Slotwoord door de schepen**

Verslag

1. Inleiding door de schepen

In mei 2014 is er een eerste terugkoppeling geweest naar de belangenactoren over de synthesenota van het mobiliteitsplan. Er waren toen veel vragen en opmerkingen. Ondertussen werd er verder gewerkt en werd de synthesenota aangepast aan de opmerkingen. Daarom is er nu opnieuw een terugkoppeling naar de belangenactoren.

Heusden-Zolder was destijds één van de eerste gemeentes met een mobiliteitsplan. Dit was ondertussen verouderd, vandaar de aanzet tot een nieuw mobiliteitsplan.

2. Toelichting door de ontwerper André Moens

2.1. Inleiding

De synthesenota is een lijvig document van +/- 600 bladzijden, het bevat veel kaarten en onderzoeksrapporten. Tijdens de vorige vergadering met belangenactoren in mei werd er dieper ingezoomd op het kentekenonderzoek in Heusden-Centrum. Er werden 5 telpunten geselecteerd en daaruit bleek dat er een afbouw van het verkeer was op de N719 t.h.v. de cité. Door het centrum van Heusden kwam ook voornamelijk licht verkeer en de avondspits had meer verkeer dan de ochtendspits

2.2. Scenario-ontwikkeling

Er zijn 2 hoofdscenario's:

- scenario 1: Randon leefbaar Heusden (met ringwegen rondom Heusden-Centrum)
- scenario 2: Leefbaar van H tot Z met (behoud van bestaande weginfrastructuur en flankerende maatregelen)

Scenario 1 is nog onderverdeeld in verschillende subscenario's.

De ontwerper overloopt kort de scenario's.

Scenario 2 Leefbaar van H tot Z krijgt de voorkeur.

De volgende stap in het mobiliteitsplan is het opmaken van een beleidsplan met actiepunten die worden voorgesteld in een actieplan. In het voorjaar van 2015 (+/- februari-maart 2015) volgt opnieuw een terugkoppeling naar de belangenactoren.

3. Vragen & opmerkingen

- *Paul Coolen – namens Gecoro Heusden-Zolder*
Uit het kentekenonderzoek bleek dat Heusden-centrum veel bestemmingsverkeer heeft, weinig zwaar verkeer en weinig sluipverkeer. Een omleidingsweg heeft dus geen zin.
Scenario Leefbaar van H tot Z is een goed scenario. Het gemotoriseerd verkeer moet worden omgebogen naar stappen, trappen en openbaar vervoer. Het natuurgebied kan behouden blijven als buffer en in dit natuurgebied liggen ook veel trage wegen.
- *Julien Maebe - namens Dorpsraad Heusden-Centrum*
Het kentekenonderzoek heeft alles in gang gezet. Maar AWV heeft ook tellingen gedaan aan de rotonde in Heusden-Centrum. Zijn die resultaten meer verwerkt in dit rapport?
Antwoord door ontwerper:
AWV heeft intensiteiten geteld, dit is niet zo uitgebreid als het kentekenonderzoek. AWV heeft dit gedaan omwille van de vraag van de gemeente voor een oplossing van het aantal ongevallen met fietsers aan de rotonde. AWV vroeg ook om opnieuw naar een kruispuntoplossing te gaan hier, maar de gemeente is hiervan geen voorstander.
- *Felix Aerts – namens Dorpsraad Bolderberg en GATAB (toegankelijkheid)*
Op veel plaatsen zijn er blindengeleidetegels die niet richting een zebrapad gaan. Een blinde wordt zo de verkeerde richting in gestuurd. Dit is bijvoorbeeld het geval aan de rotonde in Heusden-Centrum en aan de kerk in Heusden.
Antwoord door Paul Byloos:
Op termijn zal dit gecorrigeerd worden.
- *Paul Coolen*
Het fietsverkeer op de rotonde in Heusden is gevaarlijk. Maar er zijn alternatieven: men kan via de Kerkeblook en de achterkant van het Sint-Willibrordusplein fietsen. Als er ringwegen zouden komen rondom het centrum van Heusden, dan zal de lokale middenstand misschien ook minder inkomsten hebben omdat er dan +/- 20 % van het verkeer weg is.

- Felix Aerts*
 Het mobiliteitsplan wil dat men ook meer het openbaar vervoer zal gebruiken, maar dan moet het ook goed ingericht zijn. Lijn 51 heeft bv. geen halte op het Mijnterrein. T.h.v. Suskaberg werd de bushalte in de rijrichting van Hasselt aangepast, maar aan de overkant niet.
Antwoord door Lode Schops:
 In het actieplan van het mobiliteitsplan moeten we de acties goed concretiseren en zullen er acties worden vastgelegd voor de korte, de middellange en lange termijn. Ook het actieplan wordt teruggekoppeld aan de belangenactoren begin 2015.
- Davy Schruers – namens Milieuraad*
 Volgens de verschillende GBC-vergadering zou de carpoolparking aan afrit 28 het meest ideale scenario zijn om dat het een weg is van een hogere categorie en omdat er nu al veel gecarpoold wordt, maar er zijn veel problemen o.w.v. de waterhuishouding, de natuur en de omwonenden, ... Daarom komt er eerst een carpoolparking aan afrit 27 en op lange termijn aan afrit 28.
 Hierin staat ook vermeld dat men de ontsluiting van Industriezone de Lange Beemden langs de achterkant zal doortrekken. Blijft dit zo?
Antwoord door schepen:
 Nee, dit is niet aan de orde en het is niet opgenomen in de synthesesnota. Het staat wel in de startnota van het mobiliteitsplan omdat het toen nog niet duidelijk was.
 De N729 zou in de toekomst ook naar een hogere categorie van weg worden getypeerd omwille van de ontsluiting van het circuit naar de E314-E313 en omwille van de ontsluiting van het natuurgebied 'de Wijers'. Dan is een carpoolparking op deze locatie wel gerechtvaardigd.
- Guido Sleypen – namens Dorpsraad Boekt*
 Kan de carpoolparking aan afrit 27 voor problemen zorgen voor het verkeer op de O.L.-Vrouwstraat?
Antwoord door Paul Byloos:
 Het gaat om een parking voor +/- 50 voertuigen. Dit zal niet zo veel verkeer genereren.
- Danny Tielens – namens de Middenstandsraad*
 De handelszaken langs de Meylandtlaan en de Gr. De Theuxlaan breiden nog uit in de toekomst en het kruispunt O.L.-Vrouwstraat/Bieststraat slibt nu al dicht. Wat gaat dit geven als ook Be Mine open gaat?
Antwoord Paul Byloos:
 Be Mine moet verkeersmaatregelen nemen voor het verkeer naar Heusden-Zolder en de andere omliggende gemeenten. Het is de bedoeling dat Be Mine een rechtstreekse aansluiting krijgt op de E313-E314.
 Ook de op- en afrit nr. 28 zou in het dossier van de carpoolparking heringericht worden met een middengeleider en een rotonde aan de afrit zodat de opstoppen kunnen worden weggewerkt.

Ook het verkeer tussen het kruispunt en de rotonde van Suskaberg slibt dicht.
Antwoord Lode Schops:
 Er zijn voor de N72 voorlopig geen acties opgenomen, we kunnen dit wel meenemen in het actieplan. Vaak is er ruimtelijk gezien ook geen oplossing mogelijk, aan Suskaberg is er bijvoorbeeld geen ruimte om een bajonet te maken. In het structuurplan van Heusden-Zolder is opgenomen dat er geen baanwinkels mogen komen langs de N72, de gemeente wil dit niet. Maar deze winkels krijgen telkens een vergunning in beroep. Daarom moet er ook een commercieel plan ontworpen worden.
- Paul Coolen*
 Voor de campus van het Sint-Franciscuscollege in de Minderbroederstraat zit er ook een heel dossier bij de synthesesnota. De Minderbroederstraat wordt een deel van de campus. Het kruispunt Minderbroederstraat-P. Amideuslaan is gevaarlijk voor fietsers. Kan er niet worden voorgesteld om het deel van de Minderbroederstraat tussen het Rondpunt en de P. Amideuslaan autovrij te maken en het autoverkeer van de weinige woningen af te leiden naar de straat Rondpunt?
Antwoord door Lode Schops:
 Dit gaat om concrete acties en dit zal in het actieplan van het mobiliteitsplan worden bekeken.

- *Danny Tielens*
Wanneer zal de rotonde op de Koolmijnlaan worden aangelegd?
Antwoord:
Het zwart punt is aanbesteed en het zal worden uitgevoerd zoals het door het studie bureau is voorgesteld.
- *Davy Schruers*
De Scheepvaart gaat de bruggen over het Albertkanaal verhogen. Hoe zit het met de ontsluiting van de Kolenhaven?
Antwoord Lode Schops:
Er is een gezamenlijk standpunt van de gemeente Lummen en Heusden-Zolder over waar de ontsluiting moet komen. De Scheepvaart gaat de bruggen nu toch verhogen omdat dit los staat van de ontsluiting van de Kolenhaven. De Scheepvaart heeft een bouwaanvraag ingediend voor het verhogen van de bruggen, volgens stedenbouw is er geen openbaar onderzoek nodig, maar misschien zal de gemeente beslissen om toch een openbaar onderzoek te houden.
- *Bob Geysen – namens Dorpsraad Viversel*
De aansluiting van de Westlaan naar afrit 26 bis is nog niet goed, er komen nog veel klachten van bewoners hierover.
Antwoord:
In het beleidsplan kunnen maatregelen worden genomen om de doorstroming te verminderen, het verkeer te remmen, ...

Als IZ Kolenhaven er is, zal dit misschien meer verkeer aanzuigen door Viversel? Vanuit Suskaberg is men nog altijd vlugger aan afrit 28 dan aan afrit 27 of 26 bis. Het zou dus geen extra verkeer voor Viversel mogen aanzuigen.
- *Paul Coolen*
De doorstroming naar Hal gebeurt nu via de Heuvelstraat en de Exelgaarden. Zou het niet beter zijn om de Exelgaarden af te sluiten of verkeersarm te maken zoals de Kortstraat?
Antwoord door André Moens:
Dit is een concrete actie en het zal mee worden bekeken bij het opmaken van het actieplan.
- *Davy Schruers*
De parking aan Helzold op het voetbalveld is een gebied voor dagrecreatie. Mag hier eigenlijk wel geparkeerd worden?
Antwoord door André Moens:
Het grasveld voor het stadion wordt nu al gebruikt als parking, maar ruimtelijk mag dit eigenlijk niet. Het gemeentebestuur heeft beslist dat de markt mag behouden blijven op deze locatie, maar ze mag niet uitbreiden en ook niet afbouwen. Er moet voor +/- 1600 voertuigen parking zijn. De parking aan Helzold is enkel te gebruiken in nood en is niet specifiek uitgerust als parking. Het is niet duurzaam om dure grond aan te kopen om op te parkeren. In recreatiegebied kan er wel geparkeerd worden.
- *Felix Aerts*
Het CVO heeft op de Koolmijnlaan wel een ontsluiting met openbaar vervoer en voor buslijn 51 komt er een routewijziging. Maar er komen nog concentraties bij: ECR, Cedubo, CVO, CC, ... Hoe zit het met de doorstroming en het parkeren hier?
Antwoord Lode Schops:
Als het openbaar vervoer goed is uitgebouwd, zal men het ook gebruiken. Het zal een uitdaging zijn om het openbaar vervoer beter te maken. Er zijn 500 à 600 parkeerplaatsen in de onmiddellijke omgeving van de trekpleisters. Dit is normaal gezien ruim voldoende, enkel wanneer het markt is en er tegelijkertijd ook iets te doen is in één van de andere gebouwen, zou het problemen kunnen geven.
- *Paul Coolen*
Het Trage Wegen Project past goed binnen het scenario leefbaar van H tot Z.

4. Slotwoord door de schepen

We kunnen stellen dat we als gemeente een plan hebben ontwikkeld dat gedragen is. Nu moet het plan concreet uitgewerkt worden. Het is de bedoeling om in 2015 het mobiliteitsplan af te ronden en een goed uitvoerbaar plan te maken. Zo hoopt de gemeente Heusden-Zolder om een aantal acties vast te leggen op korte, middellange en lange termijn. Met het huidige mobiliteitsplan was +/- 80 à 90 % van de acties uitgevoerd en we hopen dat het met het nieuwe mobiliteitsplan ook zo zal zijn.

3.10.5 Verslagen infovergadering belangenactoren Beleidsnota

3.11 BIJLAGEN

3.11.1 Samenstelling GBC

Stuurgroep

De beleidsactoren:

- Voor het Vlaams Gewest:
 - Mevr. D. Houben, Agentschap Wegen en Verkeer;
 - Dhr. J-M. Coenen, Agentschap Ruimtelijke Ordening;
 - Dhr. E. Vangeel, NV de Scheepvaart;
 - Mevr. K. Cardinaels, Departement mobiliteit en openbare werken;
 - Mevr. P. Uyttendaele, Departement mobiliteit en openbare werken;
- Voor de gemeente Heusden-Zolder:
 - Namens het gemeentebestuur
 - Dhr. L. Schops, schepen Ruimtelijke Ordening en Verkeer;
 - Namens de gemeentelijke diensten
 - Dhr. E. Vanrijkel, dienst Patrimonium;
 - Dhr. P. Byloos, dienst Patrimonium;
 - Dhr. G. Awouters, dienst Patrimonium;
 - Mevr. E. Jennen, dienst Ruimtelijke Ordening;
 - Mevr. A. Cardinaels, dienst mobiliteit en verkeer;
- Voor de fracties:
 - Dhr. C. Vandevelde, Nieuw Heusden-Zolder;
 - Dhr. S. Leeten, N-VA ;
 - Dhr. T. Lespoix, Vlaams Belang;
 - Dhr. P. Schroyen, Open VLD;
 - Mevr. A. Palmers, Cd&V/Plus;
 - Mevr. F. Oru, Sp.a;
- Voor De Lijn (vervoersmaatschappij):
 - Dhr. M. Berten, Medewerker Entiteit Limburg;
 - Mevr. A. Vanacken, Medewerker Entiteit Limburg;
- Voor de Provincie:
 - Dhr. R. Schreurs, mobiliteitsambtenaar;
- Voor lokale politie:
 - Dhr. D. Wendelen, Commissaris;
- Voor de lokale brandweer:
 - Dhr. W. Vliegen, Brandweer Heusden-Zolder
- Voor de NMBS:
 - Dhr. C. Kippers, regiomanager;
- Voor Buro LST:
 - Dhr. A. Moens, Verkeerskundige;

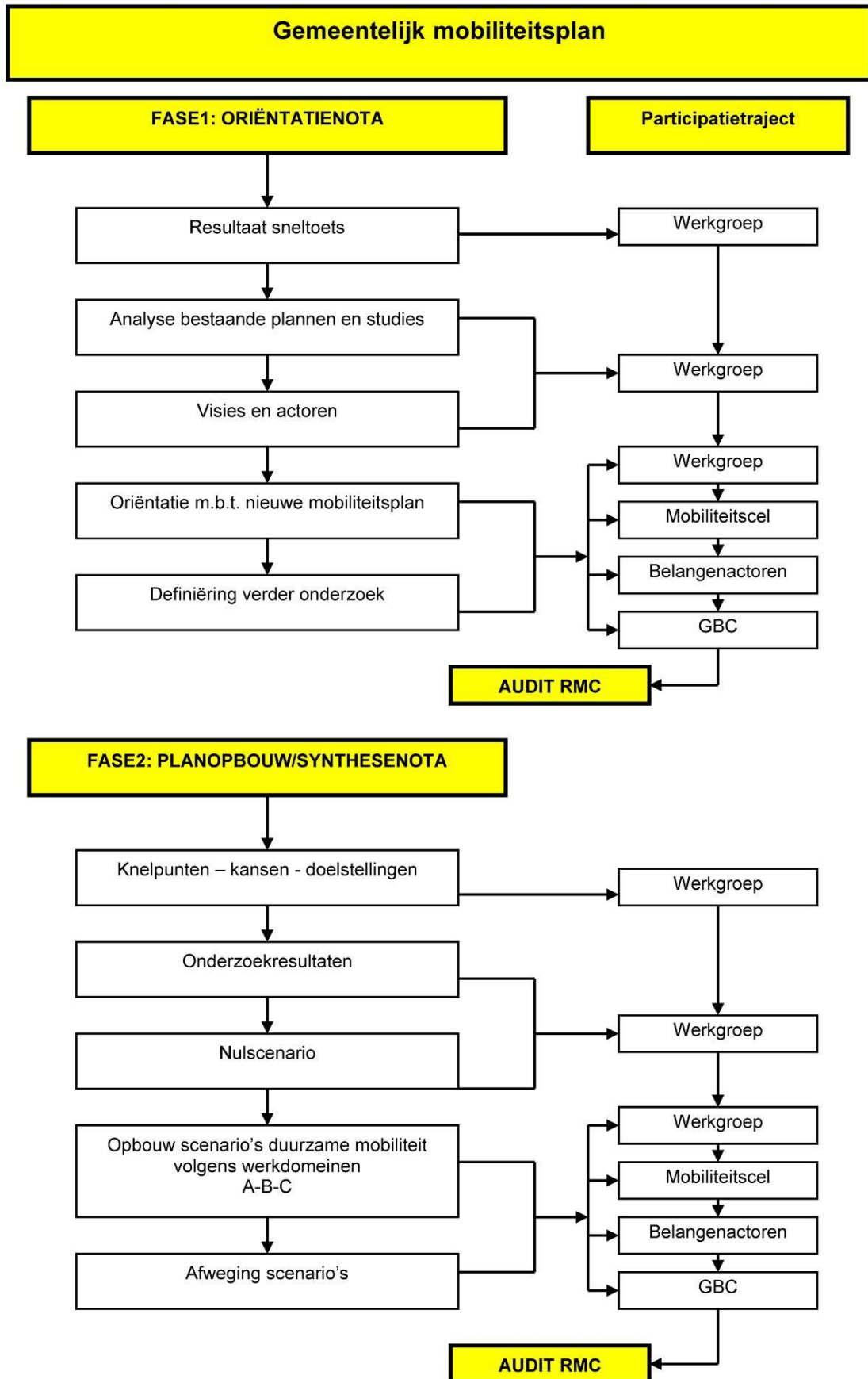
De belangenactoren:

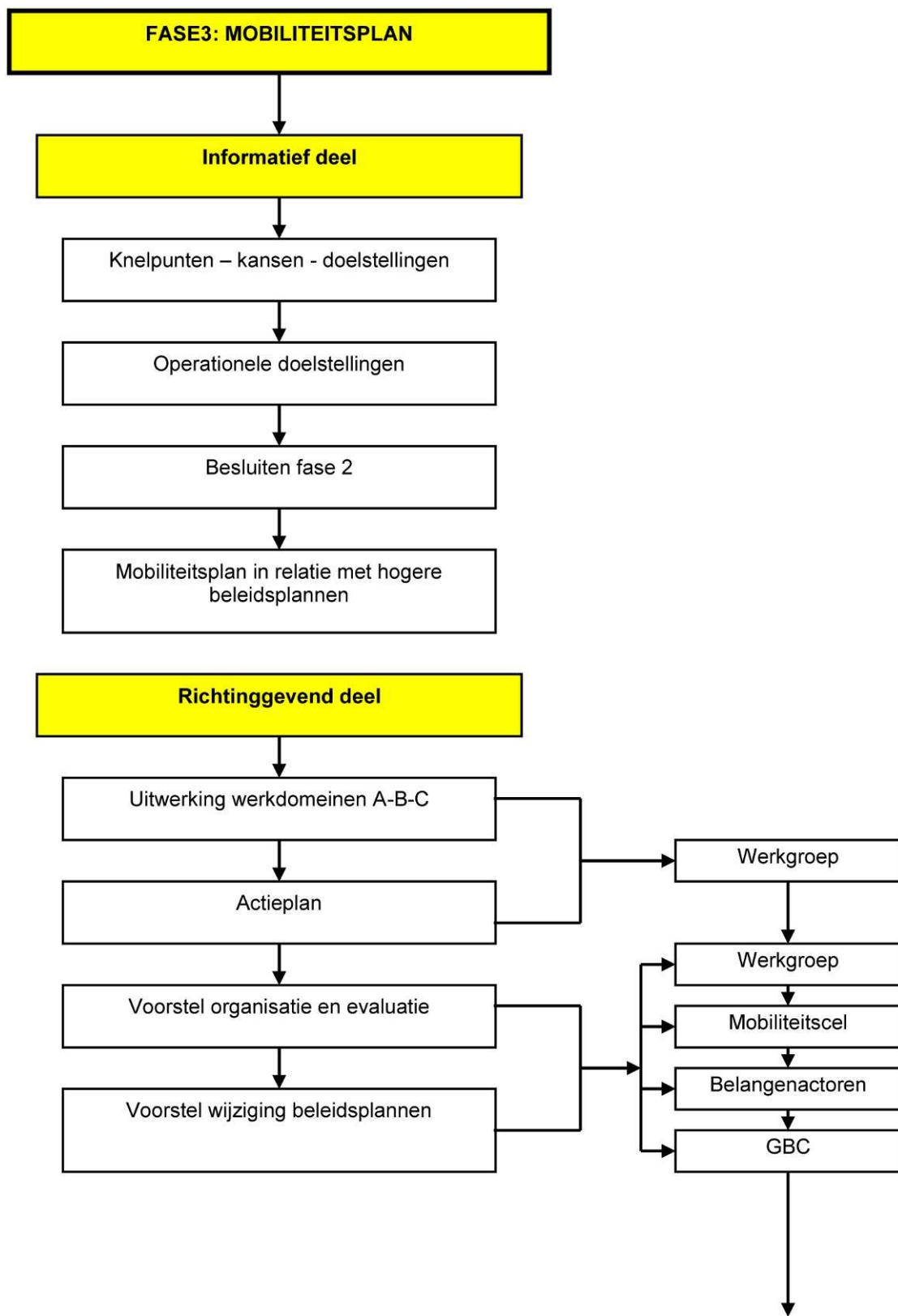
- Dorpsraden (1 afgevaardigde)
- Schoolbesturen (1 afgevaardigde)

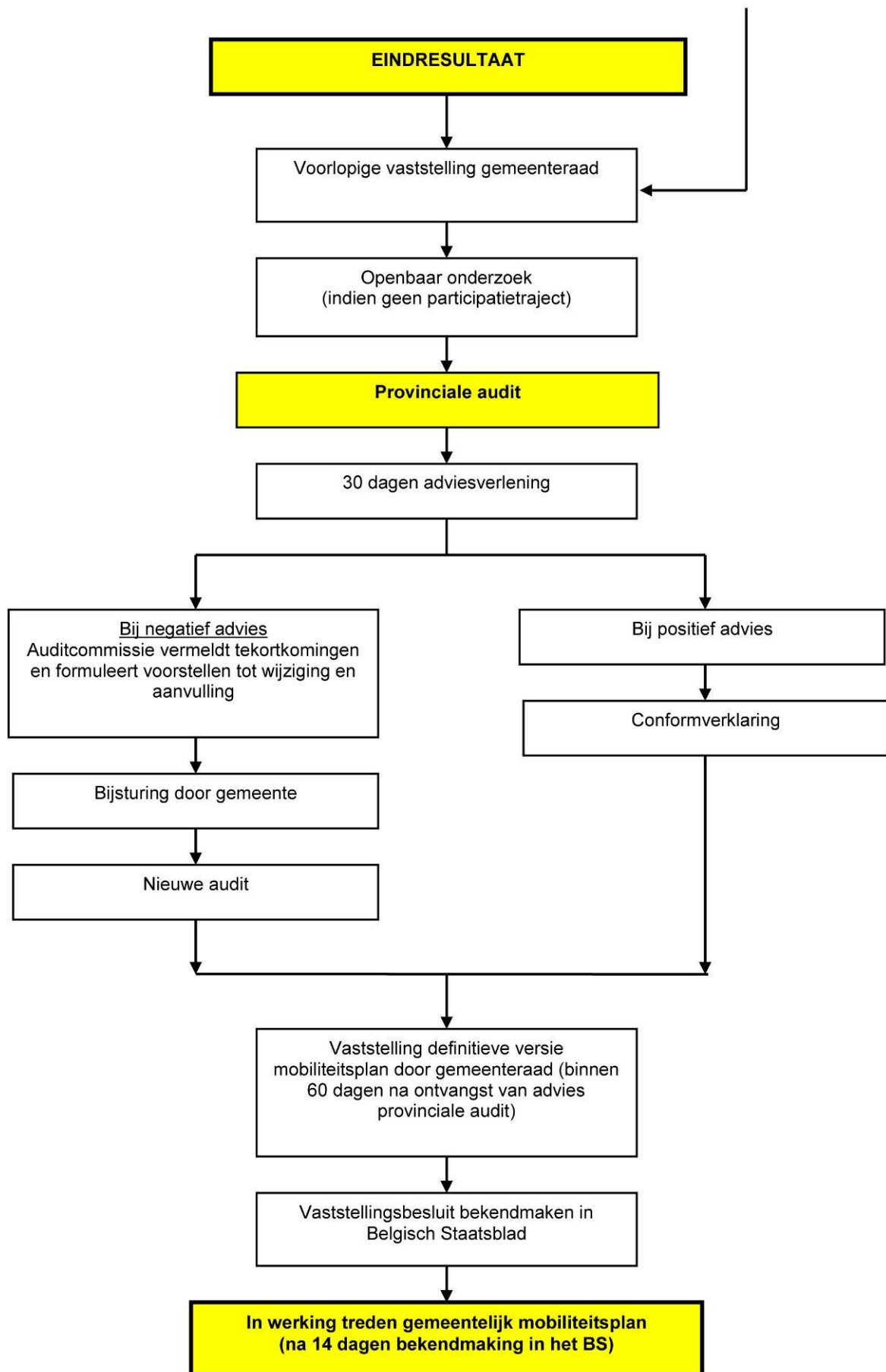
Werkgroep

- Dhr. L. Schops, schepen Mobiliteit en Verkeer en Ruimtelijke Ordening;
- Dhr. E. Vanrijkel, dienst Patrimonium;
- Dhr. P. Byloos, dienst Patrimonium;
- Dhr. G. Awouters, dienst Patrimonium;
- Mevr. E. Jennen, dienst Ruimtelijke Ordening;
- Mevr. A. Cardinaels, dienst mobiliteit en verkeer;
- Dhr. A. Moens, buro LST;

3.11.2 Procesverloop







3.11.3 Verslagen

3.11.3.1 Oriëntatiefase

Werkverslagen

- verslag 1 – dd. 26-11-2009
- verslag 2 – dd. 12-05-2010
- verslag 3 – dd. 23-06-2010
- verslag BLST – dd. 21-02-2011
- verslag 4 – dd. 16-03-2011
- verslag 5 – dd. 22-03-2011

GBC

- verslag GBC 1 – dd. 09-02-2011
- verslag GBC 2 – dd. 06-04-2011

Schepencollege

- verslag schepencollege – dd. 13-09-2010
- verslag schepencollege – dd. 16-05-2011

PAC Limburg

- verslag PAC – dd. 29-06-2011 - gunstig

3.11.3.2 Synthesenota

Werkverslagen

- verslag 1 – dd. 04-05-2012
- verslag 2 – dd. 24-10-2013
- verslag 3 – dd. 07-11-2013
- verslag 4 – dd. 26-11-2013
- verslag 5 – dd. 18-12-2013
- verslag 6 – dd. 03-04-2014

GBC

- verslag GBC 2 – dd. 20-05-2014
- verslag GBC 3 – dd. 24-06-2014
- verslag GBC 4 – dd. 07-10-2014
- verslag GBC 5 – dd. 20-11-2014

Schepencollege

- verslag schepencollege – dd. 28-04-2014

RMC Limburg

- verslag RMC – dd. 16-12-2014 - gunstig

3.11.3.3 Beleidsplan

Werkverslagen

Infovergadering bevolking

GBC

RMC

Werkverslagen Oriëntatiefase



VERSLAG

Aard vergadering: Mobiliteitsplan: 1e werkoverleg

Datum : 26 november 2009
Volgnummer : 09/01
Uur : 9u-11u
Plaats : zaal Vogelsanck

Organisator : Gunther Awouters
Voorzitter : -
Verslaggever : Ann Cardinaels

Aanwezig : Gunther Awouters, Paul Byloos, Ann
Cardinaels, André Moens, Danny Wendelen,
Erik Vanrijkel

Verontschuldigd :
Afwezig :
c.c. :

DAGORDE

1. Opdracht & historiek
2. Welke gegevens zijn er nodig?
3. Participatieproject en samenstelling stuurgroep

1. Opdracht & historiek

De opdracht om het nieuwe mobiliteitsplan te ontwikkelen is midden 2009 aan Buro Landschapsplanning Stedenbouw & Techniek (BLST) gegund. Het vorige mobiliteitsplan is ook door BLST gemaakt. De gemeente is bekend voor BLST.

Het vorige mobiliteitsplan is sinds 1999 in voege en heeft dus 10 jaar dienst gedaan. (Het plan zelf is goedgekeurd in 1997.) Heusden-Zolder was een van de eerste Vlaamse gemeenten met een mobiliteitsplan.

2. Welke gegevens zijn er nodig?

Voor de opmaak van het nieuwe mobiliteitsplan is veel voorbereidend werk nodig. Wat is er nog goed aan het beleidsscenario van het vorige mobiliteitsplan en wat niet? Vooral de hogere planvormen moeten toegevoegd worden.

Volgende de items moeten zeker worden toegevoegd:

- een inventaris van bestaande plannen van wegenwerken
- ongevalsgegevens (→ politie houdt deze heel goed bij)
- hogere planvormen: Provinciaal Structuurplan Limburg (goedgekeurd in 2003) en Gemeentelijk Structuurplan Heusden-Zolder (goedgekeurd in 2006)
- Beschikbare plannen van huidig mobiliteitsplan: wegcategorisering, snelheidsregimes, fietsroutes, zwaar vervoer, ... Gaan we hiermee verder of moeten deze plannen worden aangepast? De plannen zijn in 2005-2006 aangepast. André drukt zijn versies van deze plannen af en deze zullen worden vergeleken met de laatste versie van de plannen die de gemeente heeft. Danny kan de kaart van de snelheidsregimes controleren a.d.h.v het aanvullend reglement. Is er een schepencollegebesluit of gemeenteraadsbesluit over de wegcategorisering?
- Beschikbare ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUP's) en BPA's. Er is al een lijst met de volgorde van de RUP's doorgegeven aan het schepencollege. Zijn er ook al doelstellingen vastgelegd voor deze RUP's
- Alle bouwprojecten/verkavelingsprojecten die verkeer genereren zijn belangrijk! Er zouden een 10-tal woonuitbreidingsprojecten zijn. Gunther heeft hiervoor (en voor de RUP's) al naar Katrien gemaild. Ann zal contact opnemen met Els Jennen hierover.
- De Scheepvaart is bezig met de ontwikkeling van de Kolenhaven in Lummen. Het verkeer hiervan moet afwikkelen naar afrit 26bis van de E313. Er moet hiervoor een nieuwe weg worden aangelegd. Lummen wil deze weg op het grondgebied van Heusden-Zolder aanleggen. De woonkern van Viversel grenst hieraan en er zou een voetbalveld moeten sneuvelen. Onze gemeente wil de weg liever op het grondgebied van Lummen zien.
- Gegevens van verkeerstellingen: Ann bezorgt de gegevens van de tellingen op gemeentewegen aan André. De gegevens van verkeerstellingen op gewestwegen zal André zelf opvragen bij het gewest.
- Verhuisplannen CVO naar Mijnterrein: wanneer? Bestuur wil het afgerond zien in 2012.
- Verhuis SFC-college: vanaf dat het middelbaar onderwijs van het SFC-college in de Brugstraat naar de Minderbroederstraat verhuist, zal ook de lagere school van de Kapelstraat verhuizen naar de Brugstraat. Is hiervoor al een masterplan opgemaakt? Er zou dan ook een woonproject komen aan de achterkant van het klooster. In Berkenbos slijbt het verkeer in het spitsuur nu al dicht. Over hoeveel leerlingen spreekt men? Ann vraagt dit na bij Raf Nulens.
- Uitbreiding school Holstraat? Zou niet uitbreiden
- Uitbreidingsplannen ziekenhuis? Is er een MOBER opgemaakt?
- Ontwikkelingen op het circuit? Zou zich vooral richten op zachte recreatie. Bij sportdienst navragen welke evenementen er jaarlijks plaatsvinden. Calamiteitenroute opzoeken (eventueel Eddy Put vragen). Ann zal een brief sturen naar het circuit om hun toekomstvisie te vragen.
- Service-flats Bolderberg en Berkenbos, Bloemeligen 2: plannen?
- Mobiliteitsplan Vlaanderen integreren (zou klaar zijn in 2010)
- Plannen Norrd-Zuidverbinding
- Plannen sneltramverbinding
- Economische ontwikkelingen
- Ontwikkelingen van het treinverkeer

- Sluipverkeer door de gemeente
- Plannen TV3V (zwarte punten programma)

3. Participatietraject en samenstelling stuurgroep

De samenstelling van de GBC werd doorgegeven aan BLST. De stuurgroep voor het mobiliteitsplan = de GBC. Maar de GBC moet worden aangevuld met Erik Vanrijkel, voor de politie moet Eddy Put worden toegevoegd. Ook voor de NMBS en De Scheepvaart moet er een vertegenwoordiger zijn. Ann brengt de gewijzigde samenstelling van de GBC naar de gemeenteraad.

De Vlaamse Overheid keurde begin 2009 een nieuw decreet goed betreffende het mobiliteitsbeleid. Daarin wordt het participatiebeginsel vastgelegd. D.w.z. dat burgers vroegtijdig en doeltreffend inspraak krijgen bij het mobiliteitsbeleid. Het college moet het participatietraject goedkeuren, op basis van het voorstel uit deze vergadering.

Voorstel is om verschillende verenigingen aan te schrijven: dorpsraden, KWB, scholen, Gecoro, ... en eventueel ook de buurgemeenten. Hoe gaan we communiceren met de belangenactoren? De werkgroep zal een voorstel lanceren naar het schepencollege.

Bedoeling is om al in januari 2010 een terugkoppeling te doen naar de bevolking, met vertegenwoordigers uit ieder kerkdorp (centraal bij de gemeente). Een globaal plan communiceren is moeilijk. De dienst externe communicatie moet worden betrokken bij de terugkoppeling naar de bevolking.

De verslaggever,

Ann Cardinaels



VERSLAG

Aard vergadering: Mobiliteitsplan: 2e werkoverleg

Datum : 12 mei 2010
Volgnummer : 2
Uur : 14u15-18u40
Plaats : zaal Meylandt

Organisator : Gunther Awouters
Voorzitter : Gunther Awouters
Verslaggever : Ann Cardinaels

Aanwezig : Gunther Awouters, Ann Cardinaels, André
Moens, Danny Wendelen, Erik Vanrijkel

Verontschuldigd : Paul Byloos

Afwezig :
c.c. :

DAGORDE

1. Participatietraject
2. Bestaande plannen
3. Ruimtelijke structuurplannen
4. Juridische beleidsdocumenten
5. Verkeerskundige beleidsdocumenten
6. Visies actoren
7. Volgende vergadering

1. Participatietraject

Het participatietraject is wel naar het schepencollege geweest, maar niet naar de gemeenteraad. De goedkeuring van het participatietraject door de gemeenteraad is nodig. De raad moet duidelijk weten wanneer (welke fase in het proces) de belangenactoren betrokken zullen worden. In Maaseik heeft men niet met belangenactoren gewerkt, maar heeft men de hele bevolking uitgenodigd op het overleg. Dit had als voordeel dat er snel lokale knelpunten naar boven kwamen. Het had echter ook nadelen: een mobiliteitsplan is moeilijke en abstractie informatie en dit maakt dat het moeilijk te begrijpen is voor de bevolking. Bovendien is het ook geen concreet plan, maar een visie van het bestuur.

2. Bestaande plannen

André Moens heeft een ontwerp tekst opgemaakt voor de oriëntatienota. De bedoeling van deze vergadering is om de ontwerp tekst te overlopen en bepaalde informatie toe te voegen en te corrigeren.

- Op pagina 4 staat dat het vorige mobiliteitsplan conform verklaard werd op 24/06/1997, maar dit is waarschijnlijk de datum van de conformverklaring van het moederconvenant. Het mobiliteitsplan zelf zou conform verklaard zijn op 7/12/1999.
- Op pagina 15 staan de belangrijkste verbindingswegen op het grondgebied van Heusden-Zolder opgesomd. Deze zijn afwijkend van het oorspronkelijke mobiliteitsplan.
- Verkeersstructuur autosnelwegen (pagina 14): afrit 26bis wordt niet vermeld. De afrit ligt op het grondgebied van Lummen. Er is wel een discussie hangende over de ontsluiting van IZ Zolder-Lummen en het afsluiten van de Boterbosstraat/Klaverbladstraat. De afwikkeling van IZ Kolenhaven is onduidelijk. Maar er komt een gezamenlijk standpunt van de gemeente Lummen en Heusden-Zolder.
- Noord-Zuidverbinding: enkel het tracé is naar de gemeenteraad geweest. Daarbij is er door de gemeente aangedrongen op een ontsluiting van IZ Mijnterrein op de Noord-Zuidverbinding.
- Spoorwegen: de pleinomgeving van het station in Heusden wordt heringericht in het kader van de nieuwe RUP.
- Functioneel fietsroutenetwerk: de hoofdroute loopt op de spoorwegbedding? Klopt dit? Hoe moet dit verwezenlijkt worden? De kaart waar André over beschikt, is een vigerend plan van de provincie en kan niet zomaar worden gewijzigd. Hij heeft deze kaart recent van het internet gehaald. De gemeente heeft een andere kaart, waar de hoofdroute via de gewestweg N719 loopt. Op basis van deze kaart heeft het schepencollege ook prioriteiten vastgelegd. André Moens zal bij de provincie navragen hoe het zit. André heeft de kaart van de gemeente van het functionele fietsroutenetwerk mee. Gunther zal ook het overzicht van de fietssuggestiestroken die al aangelegd zijn of in de nabije toekomst aangelegd zullen worden aan André bezorgen. Hij zal eveneens alle schoolfietskaarten aan André bezorgen.
- Recreatief fietsroutenetwerk: de meest recente kaart moet worden bekeken. Er is een voorstel tot aanpassing van het recreatief netwerk, bv. in Eversel zou men de verbinding Lummen-Genebos met Heusden via het Heike willen laten gaan.
- Fietsoversteekplaatsen (FOP). Welke FOP's zijn nog gewenst?
 - oversteek Viverselweg-Ubbelstraat-Terlaemenlaan: komt binnenkort op de PCV
 - Kerkstraat-St-Jobstraat: aan te passen in fietspadenproject Kerkstraat
- Plannen in voorbereiding:
 - Fietspadenproject Kerkstraat
 - Fietspadenproject Jeugdlaan
 - Waar fietsers van Koersel uitkomen op de Halstraat zou nog een aanpassing komen?
 - De Dossche-site wordt heringericht

3. Ruimtelijke structuurplannen

- Provinciaal structuurplan (PRS)

De gemeente zal de ontwikkeling van het regionale bedrijventerrein zelf doen. Over de Noord-Zuidverbinding en het Spartacusproject zijn weinig gegevens bekend. De **ontsluiting van IZ de Schacht** op de Noord-Zuidverbinding is op de gemeenteraad geweest. De gemeenteraad heeft flankerende maatregelen gevraagd voor de bewoners in de omgeving van de M. Scheperslaan. Er is ook een studie van de provincie gevraagd voor de ontsluiting van het Mijnterrein. Er zouden ook nieuwe RUP's komen: Cité en Mijnterrein (langere termijn). André Moens zal contact opnemen met Els i.v.m. de ontsluiting van het Mijnterrein en het Spartacusplan.

I.v.m. de **ontsluiting van de Kolenhaven** zal André contact opnemen met Paul Byloos. Zowel de gemeente Lummen als Heusden-Zolder gaan voor scenario 6. Er is hierbij een voorstel om een nieuwe brug te voorzien. Het verkeer richting Kolenhaven moet dan oversteken t.h.v. Vandermaesen & Quintens aan de Jeugdlaan.

Op het Mijnterrein ligt een regionaal bedrijventerrein. Dit ontsluiten via gemeentewegen is niet logisch. Een rechtstreekse aansluiting op de Noord-Zuidverbinding is gewenst en hiervoor zijn al enkele voorstellen gebeurd. Maar er zit nog een natuurgebied tussen. Er moet misschien een ruil van gronden gebeuren. Tegenover de IZ in Beringen is het nu al ambachtelijke zone, maar dit gebied is nog niet aangesneden.

Afrit 26 bis van de E313 wordt als sluisweg gebruikt om het klaverblad te vermijden.

- Gemeentelijk structuurplan (GRS)

André heeft de tekst van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan letterlijk overgenomen. In de visie van het gemeentelijk structuurplan staat dat er een **afbuiging van de Koerselsebaan** gewenst is. De gemeente is gronden aan het verwerven voor woningbouw tussen de Koerselsebaan en het spoor (woonuitbreidingsgebied). Een afbuiging van de Koerselsebaan kan dus wel. Een kentekenonderzoek (met camera) kan hiervoor wel interessant zijn. Ook een kruispunttelling aan de rotonde van de kerk in Heusden is een optie.

De enige secundaire weg III in Heusden-Zolder is de **N72**. Er zijn wel 50% minder ongevallen dan vroeger. Tussen Gere Bij en Suska Berg zijn er veel files. In het zwarte puntenprogramma is een middengeleider opgenomen t.h.v. Veenderweg-Opperstraat en een keerpunt t.h.v. de Rinkaersweg.

Zit nog in het zwarte punten programma (voor N719): een rotonde t.h.v. Mijnerwerkerslaan en een aanpassing t.h.v. de P. Amideuslaan. Het pleintje in Voort hoek Stationsstraat-Koolmijnlaan zit niet in het zwarte punten programma, maar moet eigenlijk ook heringericht worden.

De **verplaatsing van het station** is niet meer van toepassing.

In het GRS zijn alternatieve routes voor het **bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk** (BFF) aangeduid. André zal contact opnemen met Rik Schreurs voor de juiste gegevens en een recente kaart van het BFF. Het alternatief P. Paquaylaan-Schansstraat kan gedragen worden o.w.v. ziekenhuis en uitbreiding Sint-Franiscuscollege. De mobiliteitscel is voorstander van het bijmaken van BFF-routes, maar er mogen geen routes geschrapt worden. Ook Kerkebosstraat-E. Claeslaan-Bieststraat en Schootstraat i.p.v. Rinkaersweg kunnen gedragen worden. Ann heeft nog een brief met daaraan een klein kaartje over wijzigingen in het BFF. De brief wordt aan André overgemaakt.

Voor het **lokale wegennet** zijn er in 2004/2005 andere kaarten opgemaakt. In het nieuwe mobiliteitsplan zullen de kaarten van 2004/2005 gebruikt worden.

Voor het **parkeerbeleid** zou er per kern een schil rond het centrum moeten worden getrokken waarbij wordt nagegaan hoeveel parkeerplaatsen er zijn en of deze voor kort- of langparkeren zullen dienen. Zolder-Centrum heeft een parkeerprobleem. De site van de oude dekenij zou verkocht worden als bouwgrond. Als er op site van het oude gemeentehuis een project komt, zullen daar 36 parkeerplaatsen en archiefruimte voor het gemeentehuis moeten worden voorzien. Het CVO zou weg gaan uit het centrum van Zolder en zou verhuizen naar het mijnterrein (vermoedelijk in 2015).

Voor het **openbaar vervoer** heeft de gemeente al enkele voorstellen gedaan bij de Lijn, bv. ontsluiting de Schacht, lijnbussen uit het centrum van Zolder (Dekenstraat), ... De onderhandelingen met de Lijn hierover lopen stroef. Onlangs is hierover een gesprek geweest met de Lijn en er is een lichtpuntje.

▪ Structuurvisies

Hierin zijn opgenomen:

- het masterplan voor Zolder-Centrum.
- De ontwikkelingen van de lagere school zijn door de school op 'hold' gezet.
- Fietspadenproject Jeugdlaan
- Fietspadenproject Koolmijnlaan
- TV3V-project omgeving Koolmijnlaan

Nog toe te voegen:

- Fietspadenproject Kerkstraat
- Verkeerscirculatie Boekt
- Ontwikkelingen SFC-college en ziekenhuis (en serviceflats): vormen een grote aantrekkingspool. Voor het college gaat het dagelijks om +/- 2000 personen (1800 leerlingen en 300 leerkrachten). Ook het ziekenhuis breidt uit en is een nieuwe blok aan het bijplaatsen.
- De site van het SFC-college in de Brugstraat blijft dienst doen voor de lagere school. De lagere school van de Kapelstraat verhuist naar de Brugstraat. De school in de Kapelstraat kan dan een projectzone worden voor woningen. Deze verhuis is mee opgenomen in de nieuwe RUP voor Heusden-Centrum.

▪ Trage Wegen

De gemeente heeft hier geen beleid rond. Dit moet worden bekeken in het nieuwe mobiliteitsplan. Er gaan soms kansen de mist in. Het is een arbeidsintensief werk om de trage wegen te inventariseren. Trage Wegen kunnen als onderdeel in het mobiliteitsplan worden opgenomen: bv. enkel de hoofdassen. Maar wat is de meerwaarde? Trage wegen zijn vooral interessant in centrumgebieden.

4. Juridische Beleidsdocumenten

Els maakte een overzicht op van de grote ruimtelijke projecten met invloed op de verkeersafwikkeling. Dit werd integraal overgenomen in de ontwerpnota. Hierbij hoort ook nog een kaart. Ann maakt de kaart over aan André Moens.

5. Verkeerskundige beleidsdocumenten

▪ Werkdomein A: gewenste ruimtelijke structuurplannen

RUP Mortelveld/Dorpscentrum zijn in uitvoering.

Voor domein Bovy moeten de eigenaars hun plannen kenbaar maken, daarna kan er een RUP worden opgesteld. Stedenbouw heeft hier PV's opgemaakt omwille van de vele bouwovertradingen.

De herinrichting van Boekt kadert niet in een RUP.

▪ Werkdomein B: gewenste verkeersstructuur (vanaf pagina 63)

Het centrumproject Viversel is in uitvoering.

RUP Eversel is in uitvoering.

- Werkdomein B.2. Fietsenbeleidsplan
 - Koerselsebaan: uitgevoerd
 - Vrunstraat-Drij Dreven: niet uitgevoerd
 - Kluisstraat-Kraakveldstraat-Weyerman-Hofeinde-Belikstraat: niet uitgevoerd
 - Jeugdlaan-O.L.Vs-straat: planvoorbereiding
 - Dorpskernherinrichting Eversel: gaat in uitvoering
 - Kapelstraat: is deels geslemd, niet uitgevoerd
 - Exelgaarden-Kortstraat-Heuvelstraat-Kleuterweg-Halstraat: rotonde Heuvelstraat-Halstraat is uitgevoerd
 - Omgeving ziekenhuis: niet uitgevoerd
 - Minderbroederstraat-E. Staintonstraat: uitgevoerd
 - Ontwikkelen fietsroute “Lage Kempen”: niet uitgevoerd
 - Fietsroute naar kasteel Meylandt: niet uitgevoerd
 - Fietsenstallingen Beenhouwersstraat gebruiken voor motorparkeerplaatsen: niet uitgevoerd
 - Opwaardering fietsenstallingen: uitgevoerd
 - Promotie langzaam verkeer door communicatie en voorlichting: uitgevoerd
 - Plaatsen van gratis, overdekte fietsenstallingen dicht bij ingang CC Dekenstraat: niet uitgevoerd

- Werkdomein B.3. Openbaar vervoer
 - ontwikkeling lokaal vervoersysteem: uitgevoerd
 - aanpassen tariefstelling: uitgevoerd (derde betalersysteem)
 - verbeteren wachtgelegenheden: uitgevoerd
 - stimulering openbaar vervoer: uitgevoerd
 - Realisatie nieuw station Heusden: niet van toepassing
 - Uitbreiding regionale verbindingen: uitgevoerd
 - Ontwikkeling lokaal vervoersysteem: niet uitgevoerd

- Werkdomein B.4. Wegenbeleid
 - Everselkiezel: uitgevoerd
 - Kayenberg: uitgevoerd
 - Kapelstraat- Koerselsebaan: uitgevoerd
 - Kabiënstraat, Kuilberg, Pannenwinningstraat: in uitvoering
 - Irislaan, Anjelierenlaan: niet uitgevoerd
 - Schaltusstraat en Borgveld: uitgevoerd
 - Vroenweg: in uitvoering
 - Laarstraat: in uitvoering
 - Jagerspad, Herckenrodestraat, Sacramentspad, P. Ballingstraat: niet uitgevoerd
 - Halvijvers, Beemdenstraat: grondinnames zijn bezig
 - Lusthofstraat, Het Heike: gaat in uitvoering
 - Wolverik: gaat in uitvoering
 - Kanaalweg: planvoorbereiding
 - Ubberselstraat: planvoorbereiding
 - Bovenstraat: uitgevoerd
 - Horionweg: uitgevoerd
 - Hemelrijk: niet uitgevoerd
 - Obbeekstraat: niet uitgevoerd
 - Zagerijstraat: niet uitgevoerd (kruispunt met het Heike wel)
 - Ijzersveld: niet uitgevoerd
 - St-Jacobusstraat: niet uitgevoerd
 - Snelwegstraat: niet uitgevoerd
 - Aansluiting op N-Z-verbinding: niet uitgevoerd
 - N72 conform projectnota: uitgevoerd
 - Afsluiten op- en afritten (bretellen) E314: uitgevoerd
 - Aanleg westelijk tracé langs Albertkanaal: in onderzoek
 - Aanleg op- en afritten zuidelijk E313 (afrit 26bis): uitgevoerd
 - Aansluiting bedrijventerrein op de op- en afritten: uitgevoerd

- Sint-Jobstraat-Galgeneinde: planuitwerking
 - Westlaan-St-Quirinusstraat: uitgevoerd
 - N72 – Boekterheide: uitgevoerd
 - N72 – Kapelstraat: uitgevoerd
 - Koolmijnlaan-Lillostraat (rotonde Rena): uitgevoerd
 - Koerselsebaan-Exelgaarden: niet uitgevoerd, wel oversteek aangelegd
- Werkdomein B.5. verkeersveiligheidsplan: uitgevoerd
- Werkdomein B.6. Parkeerbeleidsplan
 - Inrichten K. Boudewijnplein voor langparkeerders: uitgevoerd
 - Instellen blauwe zone Heusden-Centrum: uitgevoerd
 - Instellen betaald parkeren Berkenbos: uitgevoerd
 - Realiseren langparkeerterrein voor Berkenbos: uitgevoerd
 - Studie naar parkeerproblematiek markt Voort: niet uitgevoerd
 - Aanbrengen duidelijke parkeervakken CC: uitgevoerd
 - Reductie aantal parkeerplaatsen CC: niet uitgevoerd en niet aangewezen
 - Sint-Franciscusziekenhuis:
 - * handhaving betaald parkeren: uitgevoerd
 - * verplaatsen van voor doktersparkeerplaatsen: uitgevoerd
 - * verbetering aankleding bushalte: uitgevoerd
 - * veranderen van de rijrichting op het terrein: uitgevoerd
 - * parkeerverbod Grauwzuster- en Schansstraat: uitgevoerd
 - * verbeteren bewegwijzering: uitgevoerd
- Werkdomein B.7. overstapvoorzieningen: uitgevoerd
- Werkdomein B.8. personen- en goederenvervoer over water: niet uitgevoerd
- Werkdomein C: ondersteunende en flankerende maatregelen
- Werkdomein C.1. vervoersmanagement
 - gemeentelijk vervoersplan: niet uitgevoerd
 - evaluatie gemeentelijk vervoersplan: niet uitgevoerd
- Werkdomein C.2. tarifiering openbaar vervoer, parkeren: uitgevoerd
- Werkdomein C.3. Campagnes
 - promotie langzaam verkeer door communicatie/voorlichting: uitgevoerd
 - realiseren carpoolparkings: niet uitgevoerd
 - promoten carpoolen: niet uitgevoerd
 - voorlichtingsavonden aan bevolking: uitgevoerd
 - algemene publieksvoorlichting: uitgevoerd
 - ontwikkeling educatie diverse doelgroepen: uitgevoerd
 - promoten openbaar vervoer: uitgevoerd
 - promoten langzaam verkeer: uitgevoerd
- Werkdomein C.4. specifieke marketing naar doelgroepen: uitgevoerd
- Werkdomein C.5. Handhaving: intensivering toezicht en controle: uitgevoerd
- Werkdomein C.6. Interne organisatie:
 - continueren samenwerking gemeentepolitie: uitgevoerd
 - continueren verkeersraad/commissie: uitgevoerd
 - benoemen indicatoren t.b.v. evaluatie: er zijn geen nulmetingen, deels uitgevoerd
 - evaluatie maatregelen: uitgevoerd
- Werkdomein C.7. sturing, signalisatie: bewegwijzering CC: uitgevoerd

6. Visies actoren

André zal hierin de tekst van de beleidsverklaring overnemen die van toepassing is op mobiliteit. Hij zal ook een voorbeeldbrief bezorgen aan Ann waarmee de visies van verschillende instanties kunnen worden aangevraagd (bv. De Lijn, Ruimte & Erfgoed, ...). De visies van deze instanties zullen worden opgenomen in de ontwerpnota.

De probleemstellingen zijn al besproken tijdens deze vergadering. Aan de achterkant van de Acht Meilaan-Dekenstraat komen ook grote ruimtelijke ontwikkelingen met invloed op mobiliteit.

7. Volgende vergadering

De volgende vergadering vindt plaats op woensdag 9 juni om 13u.

Eind juni wordt er een GBC bijeengeroepen en zullen de belangenactoren geraadpleegd worden.

De verslaggever,

Ann Cardinaels



VERSLAG

Aard vergadering: Mobiliteitsplan: 3e werkoverleg

Datum : 23 juni 2010
Volgnummer : 3
Uur : 11u15-17u
Plaats : zaal Vogelsanck

Organisator : Erik Vanrijkel
Voorzitter : Erik Vanrijkel
Verslaggever : Ann Cardinaels

Aanwezig : André Moens, Gunther Awouters, Paul Byloos
(t.e.m. punt 3.5), Ann Cardinaels, Erik
Vanrijkel

Verontschuldigd : Danny Wendelen

Afwezig :
c.c. :

DAGORDE

1. Inleiding
2. Overlopen vorig verslag (d.d. 12/05/2010)
 - 2.1. Participatietraject
 - 2.2. Bestaande plannen
3. Bezoek Sint-Franciscuscollege en Sint Franciskusziekenhuis over verkeerssituatie
 - 3.1. Reden van het bezoek
 - 3.2. Bouwplannen en knelpunten ziekenhuis
 - 3.3. Bouwplannen en knelpunten school
 - 3.4. Plannen zwarte punten TV3V
 - 3.5. Site Brugstraat en gronden Berkenheim
4. Vervolg overlopen vorig verslag
 - 4.1. Bestaande plannen
 - 4.2. Plannen horende bij het vorige mobiliteitsplan
5. Parkeerbeleid
6. Beleidsvisie & visie actoren
7. Probleemstelling
8. Doelstelling en definiëring verder onderzoek
9. Verder verloop dossier

1. Inleiding

Op 22 heeft André Moens audit gehad van het mobiliteitsplan van de stad Maaseik (moet ook het mobiliteitsplan vernieuwen). Dit werd goed bevonden, maar er moesten nog de nodige beleidsbeslissingen worden toegevoegd aan het dossier.

Dit geldt ook voor Heusden-Zolder. Volgende documenten moeten zeker worden toegevoegd:

- het gemeenteraadsbesluit over het participatietraject
- de schepencollegebeslissing over de belangenactoren
- de sneltoets
- alle verslagen van de vergaderingen over het mobiliteitsplan.

I.v.m. de Koerselsebaan moet er nog worden beslist of er een kentekenonderzoek of kruispunttelling noodzakelijk is. Een hele reeks onderzoeken wordt mee gefinancierd in het mobiliteitsplan. In de oriëntatiefase moet worden bepaald welke onderzoeken dienen te gebeuren.

2. Overlopen vorig verslag (d.d. 12/05/2010)

2.1. Participatietraject

Gaat naar de gemeenteraad van 24 juni 2010. Is ook toegelicht op de commissie grondgebiedszaken door Paul. De bedoeling is om regelmatig terug te koppelen naar de commissie grondgebiedszaken over het mobiliteitsplan, bv. als de oriëntatiefases afgerond is.

2.2. Bestaande plannen

▪ **Ontsluiting industriezone (=IZ) Kolenhaven**

Hierin is er een gezamenlijke beslissing van de gemeente Lummen en Heusden-Zolder. Als er geen visie is rond de externe ontsluiting, werkt Heusden-Zolder niet mee aan het project. De ontsluiting zit nu niet in het project Kolenhaven. De ontwikkelingen van de Dossche-site hangt ook samen met de ontwikkeling van de Kolenhaven.

Paul bezorgt het plan van het gekozen scenario aan André Moens.

Het op- en afrittencomplex van afrit 26 bis sluit aan op een gemeenteweg. Binnen de Plan-MER zegt men dat het verkeer voor IZ Kolenhaven moet ontsluiten via afrit 26 bis. Daarom zouden de gemeentewegen vanaf afrit 26 bis, zijnde Dellestraat en Westlaan tot aan de rotonde van de Kanaalweg onder beheer van het gewest moeten komen. De project-MER van 2006 zegt dat de ontsluiting geen deel uitmaakt van de project-MER maar men onderzoekt in deze project-MER wel scenario's. Wat in het provinciaal structuurplan staat over de ontsluiting is niet gewenst. Probleem: het vorige bestuur heeft in 2003 het scenario van de Plan-MER goedgekeurd, maar het huidige bestuur staat niet meer achter dit scenario. Hierover is er een consensus met Lummen.

André neemt zowel de plan-MER als de project-MER mee.

De gemeente heeft aan de grens met Lummen nog een ambachtelijke zone van +/- 17 ha en de andere ambachtelijke zones zijn vol. Deze ambachtelijke zone lag stil (lange termijn).

▪ **Noord-Zuidverbinding & ontsluiting Mijnterrein**

Het regionale bedrijventerrein aan De Schacht moet regionaal blijven, anders krijgt de IZ geen aansluiting op de N-Z verbinding. De aansluiting van de N-Z op het Mijnterrein zou t.h.v. de rotonde van de Rena uitkomen. Het is de bedoeling dat het mijnterrein ontsluit via bestaande afrit van de N-Z aan de turbine van de verbrandingsoven in Houthalen. Het tracé van de N-Z is bekend en kan worden opgevraagd bij Els Jennen (= gewestelijke RUP). De ontsluiting van het Mijnterrein op de N-Z maakt deel uit van een provinciale RUP. De gemeente heeft zelf nog geen schematische voorstellen uitgewerkt voor deze ontsluiting. Naast de spoorwegbedding ligt een natuurgebied. Het is niet zeker dat de ontsluiting hierlangs kan. De ontsluiting van het mijnterrein op de N-Z zal onder of boven het tracé gaan. De verantwoordelijke bij de provincie is Sonja Jacobs. De lightrail of sneltram zou ook over de spoorwegbedding gaan, maar dit dossier is stilgelegd omwille van bezwaren door de gemeenten Zonhoven en Houthalen-Helchteren.

▪ **Stationsomgeving Heusden**

De dorpsraad van Heusden vraagt om de optie te bekijken om het station aan de overkant van de Koerselsebaan aan te leggen. Het nieuwe RUP voorziet het station op de huidige inplanting. Er moet een betere visuele verbinding komen tussen de parking van het station en de parking van de begraafplaats omdat de stationsparking zelf te klein is. Het RUP is pas in openbaar onderzoek geweest. Aan de overkant van de Koerselsebaan zou misschien meer ruimte zijn voor bijkomende voorzieningen voor het station. De visuele verbinding tussen de parking van het station en de parking van de begraafplaats kan misschien al beter worden door bebording.

▪ **Functionele fietsroute**

André heeft hierover nog geen bevestiging van Rik Schreurs, maar het plan van de gemeente klopt. In het vorige verslag wordt melding gemaakt van een verbinding tussen Lummen-Genebos en Heusden via het Heike. Dit gaat waarschijnlijk ook over de functionele fietsroute en niet over de recreatieve.

▪ **Recreatieve fietsroute**

André heeft hiervan al een kopie. Paul heeft een recentere kaart. André krijgt een kopie van deze kaart.

▪ **Plannen in voorbereiding**

* Dorpsstraat-Dekenstraat: de gemeente is voorstander om de lijnbussen via de Ringlaan te laten rijden. Er is een workshop geweest over de herinrichting van Zolder-Centrum.

Paul bezorgt de conclusies van de workshop aan André.

* Fietspadenproject Kerkstraat: er is een kruispunttelling gebeurd. De afslaande beweging naar de Zwembadstraat is verwaarloosbaar. De functionele fietsroute loopt nu via de Kerkstraat naar de Zwembadstraat, maar misschien moet de volledige Kerkstraat functionele fietsroute worden. Dit project gaat naar de PAC van augustus, samen met fietspadenproject Jeugdlaan.

De laatste versies van de fietspadenprojecten Kerkstraat en Jeugdlaan moeten worden doorgestuurd aan André (Ann).

▪ **Fietsoversteken (FOP's)**

De oversteekbaarheid aan de scholen moet mee onderzocht worden in het mobiliteitsplan. Van de fietsverbinding via Halstraat is een opmetingsplan gemaakt. Dit is ook in het kader van een schoolverbinding. De fietsoversteek Jeugdlaan kreeg een gunstig advies op de PAC.

Gunther mailt het verslag van de PAC aan André Moens.

3. Bezoek Sint-Franciscuscollege en Sint Franciskusziekenhuis over verkeerssituatie

Aanwezig: André Moens, Gunther Awouters, Paul Byloos, Ann Cardinaels, Erik Vanrijkel, namens het schoolbestuur: Paul Coolen en Luc Nizet & Gert Koninckx (directeur van het college), namens het ziekenhuis: Erwin Bormans (algemeen directeur) en Peter Brouwers (ingenieur op de facilitaire dienst), schepen Isabelle Thielemans

Verontschuldigd: Danny Wendelen

3.1. Reden van het bezoek

Het Sint-Franciscuscollege heeft bouwplannen en daardoor verandert de verkeerssituatie rondom de school grondig in de toekomst. Ook het ziekenhuis breidt uit, wat voor meer verkeerscirculatie zal zorgen. School en ziekenhuis hebben enkele gemeenschappelijke belangen rond verkeer.

De gemeente werkt nu aan de opmaak van een nieuw mobiliteitsplan. De verkeerssituatie kan op korte en lange termijn gekoppeld worden aan het nieuwe mobiliteitsplan. De school en het ziekenhuis hebben samen dagelijks ongeveer 4.000 à 5.000 bezoekers. Het mobiliteitsplan maakt een visie op voor de komende 10 à 15 jaar. De school en het ziekenhuis hebben onderling al een paar keer een overleg gehad rond de gemeenschappelijke belangen rond de verkeerssituatie. Voor de school is de bus heel belangrijk, voor het ziekenhuis niet zo. De meeste bezoekers van het ziekenhuis komen met de auto of per fiets.

3.2. Bouwplannen en knelpunten ziekenhuis

Zodra de uitbreiding van het ziekenhuis klaar is, wordt de inrit verlegd. Er wordt dan een aparte inrit voorzien voor het personeel en er komen zitbankjes en een fietsenstalling vlakbij de ingang. Voor het ziekenhuis zijn het kruispunt met de Grauwzusterstraat en het kruispunt met de P. Amideuslaan grote knelpunten. Het ziekenhuis heeft 249 bedden en +/- 600 personeelsleden. Tussen 8 en 17u is het meeste personeel gelijktijdig aanwezig: +/- 400 voertuigen.

3.3 Bouwplannen en knelpunten school

Het college heeft nu +/- 1100 leerlingen. Er komen nog +/- 600 leerlingen en 80 leerkrachten bij. Tegen 2016 zullen er dus +/- 1700 leerlingen en 250 leerkrachten zijn. De school heeft knelpunten op het gebied van busvervoer, autoverkeer en fietsverkeer.

▪ Busvervoer

De meeste bussen stoppen in de Minderbroederstraat. Op werkdagen is de Minderbroederstraat afgesloten voor autoverkeer tussen 8u en 17u. De school zou de Minderbroederstraat graag volledig vrij zien en wenst het busvervoer weg uit de Minderbroederstraat. Zij zouden dan een gezamenlijke bushalte voor de school en het ziekenhuis wensen in de Grauwzusterstraat tussen school en ziekenhuis in. De Minderbroederstraat mag pas worden afgesloten als er een definitieve oplossing is voor de bus (en de fietsers).

De eventuele gezamenlijke bushalte voor ziekenhuis en school, zou kunnen worden opgeschoven richting school. Deze bushalte kan ook kaderen in de ontwikkelingen van Ons Huis, de serviceflats en de sporthal. De Lijn heeft normen rond basismobiliteit, o.a. dat mensen in woongebied niet verder dan 750 m van een bushalte verwijderd mogen zijn.

In de plannen van TV3V komt er een bushalte voor de school ter hoogte van de kerk. In de huidige situatie is een bushalte ter hoogte van de kerk niet haalbaar. Als de fietsers weg zijn, kan het wel. De nieuwe gezamenlijke bushalte kan eventueel zelfs op het terrein van de school worden aangelegd.

▪ Fietsverkeer

70% van alle leerlingen komt met de fiets naar school. Het kruispunt Minderbroederstraat-P.

Amideuslaan is een knelpunt, vooral in het spitsuur tussen 8u en 8u30 en tussen 16u en 16u30. Het gemengd verkeer geeft op de piekmomenten problemen, ondanks de aanwezigheid van stadswachten en politie.

Voorstel school: aanleg van een fietstunnel voor spreiding van autoverkeer en fietsverkeer. De fietssas aan het Rondpunt is een goede oplossing. Voor het fietsverkeer komende van Zolder, zou er iets gelijkaardigs moeten worden uitgewerkt. De fietstunnel is naar inritten toe realiseerbaar. Of het technisch realiseerbaar is, moet nog worden nagezien. Een fietstunnel is de meest structurele oplossing voor de fietsers.

Autoverkeer

De school heeft zelf 100 parkeerplaatsen, maar er zullen in de toekomst +/- 250 leerkrachten zijn. Op de drukke momenten, betekent dit ongeveer 180 voertuigen tegelijk. De school zou naast de serviceflats een stuk grond kunnen kopen om als parking te gebruiken. Deze grond is eigendom van de Kerkfabriek. Een andere mogelijkheid is de parking van 'Ons Huis'. De school zou de parking van 'Ons Huis' mee kunnen gebruiken en de kiss & ride organiseren op deze parking. Er zou dan een visuele verbinding tussen de 2 verschillende parkings moeten komen. Momenteel heeft de school al een samenwerking met 'Ons Huis' voor het parkeren van de bussen bij uitstappen.

▪ **Schoolvervoerplan**

De school heeft een schoolvervoerplan: vooral voor de fietsers. Dit schoolvervoerplan geeft de meest ideale/veilige weg voor de fietsers weer. Verder geeft de school ook raad aan busgebruikers. De school wil de nieuwe site in gebruik nemen in 2016.

De school zal een overzicht van haar knelpunten en toekomstperspectieven bezorgen aan André Moens.

3.4. Plannen zwarte punten TV3V

De oversteekbaarheid van de P. Amideuslaan naar Lillo verbetert niet door deze plannen. Wel komt er een afslagstrook voor het verkeer van Heusden naar de P. Amideuslaan. De aansluiting van de P. Amideuslaan is een knelpunt voor het ziekenhuis.

Is eenrichtingsverkeer een optie? Nu is het verkeer gespreid: een deel gaat door de P. Amideuslaan en een ander deel gaat door de Gasthuisstraat. Bij eenrichtingsverkeer wordt al het verkeer geconcentreerd op 1 punt. Een dubbelrichtingsfietspad is mogelijk, andere wijzigingen (grote) zijn moeilijk in deze fase. Er komt ook een rotonde ter hoogte van Gasthuisstraat-Mijnwerkerslaan. Het verkeer dat uit Houthalen-Helchteren komt en naar het ziekenhuis moet, kan al vanaf deze rotonde naar het ziekenhuis worden geleid en kan via de zelfde weg terug. De signalisatieborden voor het ziekenhuis moeten worden aangepast, zodra de rotonde klaar is. Er moet extra signalisatie komen aan de Rena en aan de nieuwe rotonde. De P. Paquaylaan heeft verhoogde inrichtingen die niet toelaten dat 2 auto's elkaar kruisen.

3.5. Site Brugstraat en gronden Berkenheim

▪ **Brugstraat**

De lagere school in de Kapelstraat (240 leerlingen) verdwijnt en gaat naar de Brugstraat. Deze leerlingen komen dan in de vrije gebouwen van de vroegere secundaire school in de Brugstraat. Een deel van de gebouwen in de Brugstraat wordt ook afgebroken.

▪ **Berkenheim**

De site wordt op het ogenblik weinig gebruikt. De gezamenlijke bushalte voor school en ziekenhuis zou ook op deze grond kunnen komen. Het bestuur moet een visie ontwikkelen voor het hele gebied. De gronden zijn eigendom van de parochie en worden nu enkel gebruikt door de Chiro. Achter deze gronden ligt ook nog grond van de gemeente. Destijds is de grond afgesloten omwille van vandalisme. De school en het ziekenhuis hebben interesse in de grond om deze te gebruiken als sportterrein voor de school of groenpark voor de psychiatrische patiënten van het ziekenhuis.

4. Vervolg overlopen vorig verslag

4.1. Bestaande plannen

De herinrichting van het Voortplein wordt mee opgenomen in RUP Mijnterrein. RUP Mijnterrein zal dan lopen tot aan de rotonde van de Rena.

4.2. Plannen borende bij het vorige mobiliteitsplan

▪ Snelheidsregimes

De laatste wijziging aan het plan dateert van mei 2005. De Mommestraat wordt 50 km/u. Ook de Jeugdlaan wordt 50 km/u als gevolg van het fietspadenproject. Er is gevraagd om de Ringlaan volledig 50 km/u te maken. De snelheid van de Koolmijnlaan en de Kerkstraat moet nog worden nagekeken. Misschien moet de snelheid hier worden aangepast omwille van de fietspadenprojecten.

▪ Wegcategorisering

De laatste versie van het plan dateert van 8/9/2004. Is er een college-beslissing van? En zijn er nog opmerkingen/wijzigingen op dit plan? De wegcategorisering is al gewijzigd ten opzichte van het oorspronkelijke plan. Er zijn geen opmerkingen.

▪ Zwaar vervoer

De laatste wijziging is van 2007. De uitzonderlijk vervoerroutes: moeten worden nagezien. Dit is federale materie.

5. Parkeerbeleid

Zijn er kaarten van de blauwe zones? *Ann bezorgt de kaarten van de blauwe zones aan André.*

BLST heeft zelf nog plannen rond het parkeerbeleid in Zolder-Centrum uitgetekend.

Het terrein van Jogem wordt verkocht en de bestaande parking gaat deels verdwijnen. Ook de dekenij wordt verkocht. De site van het oude gemeentehuis zal bebouwd worden in fases. De gemeente kan het bouwproject op deze site wel blijven sturen. Er moet hier ook ruimte worden voorzien voor het gemeentelijk archief en er moeten ook minstens 35 parkeerplaatsen worden voorzien voor gemeentevoertuigen. Els Jennen heeft meer gegevens over dit project.

De conclusies van de workshop in Zolder-Centrum zullen door Paul aan André worden gemaild.

Heusden-Centrum heeft het St-Willibrordusplein en het Bouwdewijnplein. Vanuit het Willibrordusplein moet het zicht worden doorgetrokken naar het Boudewijnplein.

▪ Parkeren markt?

Er moet een visie worden ontwikkeld voor de markt in functie van het ophaalgebouw. Als het ophaalgebouw klaar is, zal het CVO overdag en 's avonds parkeerplaats nodig hebben. Het is niet zeker dat de markt op de huidige plaats kan blijven. De markt vindt plaats elke 2^e en 4^e woensdag van de maand. Het parkeren rond de markt blijft een probleem, zeker als ook het regionale bedrijventerrein ontwikkeld wordt. In de mate van het mogelijke worden op het mijnterrein alle taluds afgegraven. De opmaak van een nieuwe RUP voor het Mijnterrein start in het najaar van 2010. Rondom de markt is er wildparkeren.

Er is dringen een visie nodig van het schepencollege rond het vrachtwagenparkeren en het markt parkeren op het mijnterrein.

André krijgt van Ann een kopie van de folder over het vrachtwagenparkeren en Gunther zal André nog een kopie van de schoolfietskaarten bezorgen

6. Beleidsvisie & visie actoren

André heeft de stukken uit de beleidsvisie die over verkeer gaan overgenomen in de ontwerpnota en gesorteerd per thema. De visies van de volgende actoren zijn nog nodig:

- Provincie
- De Lijn
- Ruimte en Erfgoed
- AWW/BMV
- De Scheepvaart
- NMBS
- Buurgemeenten (Lummen, Beringen, Hasselt, Zonhoven en Houthalen-Helchteren)

André bezorgt Ann nog een standaard brief om de visies van de verschillende actoren op te vragen.

7. Probleemstelling

Hierin zullen bepaalde stukken die vandaag besproken werden, worden herhaald. Ook de verkeersintensiteiten zullen worden toegevoegd. Dit zijn de telgegevens van de verkeerstellingen. Misschien is het ook interessant om de gegevens van de verkeersdisplays van de politie toe te voegen? Wat de waterwegen betreft, zullen de ontwikkelingen rond de Dossche-site en de Kolenhaven nog worden toegevoegd.

8. Doelstelling en definiëring verder onderzoek

André zal contact opnemen met Els om specifieke ruimtelijke doelstellingen te kunnen toevoegen. Zijn er strategische projecten? Ja: CVO-ophaalgebouw, Bloemelingen II en omgeving station Heusden. Bijkomende industriegebieden? Ja: RUP Mijnterein en Zolder-Lummen en Kolenhaven Lummen. Bijkomende sportzones? Hiervoor zal er een studie worden gemaakt.

9. Verder verloop dossier

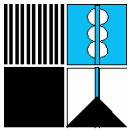
Het is de bedoeling dat de ontwerpnota naar de PAC van september kan. Er zou dan nog een GBC moeten plaatsvinden voordien.

Het beleid moet ook worden geïnformeerd: al een eerste terugkoppeling naar het schepencollege in juli.

Volgende vergadering: 19 of 20 augustus 2010.

De verslaggever,

Ann Cardinaels



HEUSDEN-ZOLDER

Mobiliteitsplan

Verslag vergadering werkgroep

Datum : 21 februari 2011

Plaats : Gemeentehuis Heusden-Zolder - zaal Vogelsanck

Aanwezig :

Dhr. Paul Byloos	dienst Patrimonium	X
Dhr. Gunther Awouters	dienst Patrimonium	X
Dhr. Erik Vanrijkel	dienst Patrimonium	X
Mevr. Els Jennen	dienst Ruimtelijke Ordening	X
Mevr. Karin Cardinaels	Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid Limburg	X
Dhr. Danny Wendelen	Commissaris lokale politie	X
Dhr. André Moens	namens Buro Landschapsplanning, Stedebouw en Techniek nv P.P. Rubensstraat 10 b2, 3680 Maaseik (tel. 089/563767 – 0476/321022 – fax. 089/563653 – andre.moens@buro-lst.be)	X
Dhr. Laurens Vernyns	namens Buro Landschapsplanning, Stedebouw en Techniek nv P.P. Rubensstraat 10 b2, 3680 Maaseik (tel. 089/563767 – fax. 089/563653 – andre.moens@buro-lst.be)	X

VERSLAG

1. Introductie

Dhr. Byloos opent de vergadering en heet iedereen welkom. De oriëntatienota van het mobiliteitsplan is het onderwerp van deze vergadering. De actualiteit van de bestaande plannen en tekst wordt overlopen en wijzigingen/opmerkingen worden aangebracht.

2. Oriëntatienota

Buslijnen:

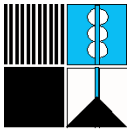
- Lijn 13: van Hasselt richting Grote Brogel passeert De Lijn in Heusden-Zolder langs Campus Heusden, Campus Berkenbos en Zolder Mijn. In de andere richting (Grote Brogel - Meeuwen -Hasselt) passeert De Lijn niet via Heusden-Zolder.
- Lijn 22: van Hasselt richting Kleine Brogel passeert De Lijn in Heusden-Zolder langs Campus Heusden, Campus Berkenbos en Zolder Mijn. In de andere richting (Kleine Brogel - Hasselt) passeert De Lijn via Zolder Molenstraat, Campus Berkenbos en Campus Heusden.

Fietsnetwerk:

- De gemeente zal een actualisering van het fietsnetwerk doen.

Ontsluiting Kolenhaven:

- Gemeente: dubbele ontsluiting op potentiële ontsluitingsweg 'Kolenhaven' is gewenst (in geval van calamiteiten).
- Gemeente: Boterbosstraat: verkeerstechnisch beter om aan te sluiten op potentiële ontsluitingsweg 'Kolenhaven'.
- Stelling gemeente: herziening wegategorisering Dellestraat, Rekhovenstraat (en potentiële ontsluitingsweg 'Kolenhaven').
- Huidige stand van zaken: er is een document samengesteld met alle stellingen van elke partij. Hierover dient nog overleg plaats te vinden.
- Dossche-site: er is sprake van 1 groot watergebonden bedrijventerrein te situeren op de percelen (9ha) van de voormalige Dossche-site. De vraag is dan of een mogelijke aansluiting van de potentiële



ontsluitingsweg langs westelijke zijde van het Albertkanaal op de Westlaan via de Dossche-site nog haalbaar is.

Uitbreiding Kolenhaven:

- Scenario 6: het College van Burgemeester en Schepenen volgt dit scenario als er een goede oplossing komt voor de ontsluiting van het bedrijventerrein. Indien hiervoor geen goede oplossing wordt aangedragen, komt er geen uitbreiding van het bedrijventerrein.
- Huidige stand van zaken: binnenkort overleg met NV De Scheepvaart. NV De Scheepvaart beschouwt de ontsluiting niet als een onderdeel van hun opdracht.

Uitbreiding industriezone Zolder-Lummen Zuid:

- Gelegen op grondgebied Hasselt.
- Eventuele ontsluiting via Dellestraat (afrit 26bis).
- Nog geen standpunt rond.
- Uitbreiding is geen probleem voor gemeente Heusden-Zolder.

Afbuiging Koerselsebaan:

- Hiervoor dient een grondige verkeersstudie te worden opgezet in kader van de woonuitbreidingsgebieden Exelgaarden en Mortelveld en het mobiliteitsplan.

Dorpsstraat:

- De Lijn vraagt een visie omtrent de mogelijkheid om de Dorpsstraat op termijn in te richten als een éénrichtingsstraat.

Actualisatie Ruimtelijk Structuurplan Provincie Limburg:

- Nog geen juridische kracht.
- De gemeente heeft de Provincie Limburg gevraagd om de opwaardering van de ontsluiting 'Dellestraat – Westlaan – potentiële ontsluiting Kolenhaven' op te nemen. Dit is voorlopig niet opgenomen. De gemeente heeft hieromtrent geen terugkoppeling gekregen waarom dit niet mee opgenomen is.
- De ontsluiting van het mijnterrein van Heusden-Zolder via een secundaire weg naar het hoofdnet en primair wegennet is wel opgenomen. Over hoe dit kan/zal gebeuren is nog weinig bekend.

RUP's:

- Opstellen van algemene overzichtskaart met nummering van projecten.

Vrachtwagenparkeren:

- Momenteel zijn er 7-8 parkings voor vrachtwagens en parking Truck Stop. Het aantal zal in de toekomst mogelijk worden teruggebracht op 5 parkings. Vrachtwagenbestuurders die inwoner van Heusden-Zolder zijn, kunnen een (witte) parkeerkaart verkrijgen waarmee ze gratis op 1 van de 7-8 parkings kunnen parkeren. Buitenlandse vrachtwagenbestuurders dienen te parkeren op de betaalparking Truck Stop.

Volgende vergadering heeft plaats 16 maart om 15.00u in Heusden-Zolder.

Opgemaakt te Maaseik
21 februari 2011

André Moens
Laurens Vernyns

VERSLAG

Aard vergadering: Mobiliteitsplan: 4e werkoverleg

Datum : 16 maart 2011
Volgnummer : 4
Uur : 15-17u45
Plaats : zaal Vogelsanck

Organisator : André Moens
Voorzitter : Paul Byloos
Verslaggever : Ann Cardinaels

Aanwezig : Gunther Awouters, Paul Byloos, Ann
Cardinaels (tot 17u20), Karin Cardinaels
(tot 16u30), Els Jennen, André Moens,
Laurens Vernyns

Verontschuldigd : Erik Vanrijkel, Danny Wendelen

Afwezig :
c.c. :

DAGORDE

1. Overlopen oriëntatienota

- 1.1. *Ruimtelijke beleidsdocumenten*
- 1.2. *Verkeerskundige beleidsdocumenten*
- 1.3. *Lopende projecten*
- 1.4. *Visies buurgemeenten*
- 1.5. *Confrontaties tussen de verschillende visies*
- 1.6. *Probleemstelling*
- 1.7. *Verder onderzoek*

2. Verder verloop dossier

1. Overlopen oriëntatienota

BLST heeft de oriëntatienota verder afgewerkt aan de hand van de gegevens van de vorige vergaderingen. De nota wordt nog eens overlopen om na te gaan of er opmerkingen/aanpassingen zijn sindsdien.

1.1. Ruimtelijke beleidsdocumenten

Het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen en het provinciaal ruimtelijk structuurplan zijn momenteel in herzieningen. Els maakt een nota op voor BLST met de belangrijkste wijzigingen.

De verkaveling in Eversel tussen Butastraat en Everselkiezel heet Pastoor Douvenstraat.

1.2. Verkeerskundige beleidsdocumenten

- Intensiteiten

Er zitten geen verkeersintensiteiten van de Koolmijnlaan in de oriëntatienota. In 1992 zijn er nochtans uitgebreide tellingen gedaan in het kader van de doortocht. Ann beschikt nog over recente verkeerstellingen van de gewestwegen en zal deze overmaken aan BLST. De Brugstraat zou de drukste weg zijn. Op basis van de recente telgegevens, zal AWV het verschil controleren in intensiteiten van 1999 (opmaak vorige mobiliteitsplan) tot 2009 (10 jaar later).

- Ongevallencijfers

Eddy Put heeft een analytisch onderzoek gemaakt van de ongevallen. De belangrijkste conclusies hiervan zijn verwerkt in de oriëntatienota. De ongevallen zijn de laatste jaren terug gestegen maar de aard van de ongevallen is gewijzigd: meer stoffelijke schade.

1.3. Lopende projecten

- Fietsaansluiting Nieuwe Dijk-Halstraat

De veilige fietsaansluiting Nieuwe Dijk-Halstraat moet nog worden aangevuld (p. 72).

- Ontsluiting IZ Zolder-Lummen

De ontsluiting van de IZ Zolder-Lummen moet worden ingekort. Er zijn hiervoor 4 scenario's binnengekomen. Paul stuurt de gegevens door aan BLST. De Vlaamse Overheid beslist in dit dossier en de gemeente geeft advies. BLST doet ook navraag bij Sven Lieten.

- Noord-Zuidverbinding

Het tracé is definitief vastgesteld. Nu kan de Provincie een plan-MER opmaken voor de ontsluiting van het Mijnterrein. Het aansluitpunt op de N-Z verbinding ligt vast, t.h.v. IZ Centrum-Zuid in Houthalen (verbrandingsoven).

- Dossche-site

Al het verkeer voor deze site zou volledig via het Albertkanaal verlopen. Er zouden geen andere ontsluitingen nodig zijn. Dit is eigendom van de Scheepvaart.

1.4. Visies buurgemeenten

- Houthalen-Helchteren

Heeft niet gereageerd. Zij hebben hun eigen mobiliteitsplan pas klaar, het werd deze week voorgesteld aan de inwoners.

- Lummen

Er is geen verbinding tussen Lummen en Heusden-Zolder voor uitzonderlijk vervoer. Lummen vindt een verbinding tussen Genebos en Eversel wenselijk. De Kanaalweg maakt inderdaad geen deel uit van de uitzonderlijk vervoer-route. Met de herinrichting van de Kanaalweg is ook geen rekening gehouden met uitzonderlijk vervoer. Heusden-Zolder is geen voorstander om uitzonderlijk vervoer via de Kanaalweg te laten gaan.

De Vlaamse Overheid is momenteel een vrachtroutenetwerk aan het opmaken voor Limburg.

Er is een gezamenlijk standpunt van Heusden-Zolder en Lummen betreffende de afwikkeling van IZ Zolder-Lummen. Er moet worden nagekeken of dit standpunt voor of na de goedkeuring van het mobiliteitsplan van Lummen is gebeurd.

- Beringen
De stad Beringen meldt de fietsroute Bredestraat-Nieuwe Dijk-Halstraat als een missing link. Op het ogenblik maken deze straten in Heusden-Zolder deel uit van de schoolroute, maar niet van het BFF. Beringen wenst de route te laten opnemen in het BFF. Dit wordt ook gedragen door de gemeente Heusden-Zolder. Het zal worden meegenomen als wens of probleemstelling op p. 104.

1.5. *Confrontaties tussen de verschillende visies*

De confrontatie tussen de gemeente en De Lijn is uitgeklaard.

De Vlaamse Overheid en AWV zijn niet hetzelfde.

Wat betekent de afkorting ARE? ARE is de afkorting van het Agentschap Ruimte & Erfgoed.

1.6. *Probleemstelling*

- Ruimtelijke structuur
Op p. 96 moet Grauwzusterstraat worden vervangen door P. Paquaylaan. Station Zolder en Heusden: Zolder= belangrijkste halte moet worden weggelaten; dit ligt nogal gevoelig. Aan het station van Zolder moet aan 1 kant van de weg (overkant station) nog een toegankelijke halte bijkomen. Het aantal parkeerplaatsen moet voor beide stations nog worden bekeken. Op p. 98 moet BPA Zolder-Centrum worden weggelaten.
- Knelpunten-kansentabel p. 100
Voor de stations moet nog worden bijgevuld dat het aantal parkeerplaatsen en de fietsenstallingen moeten worden onderzocht.
IZ Kolenhaven: er moet staan behoud of handhaven van de leefbaarheid in woonkern Viversel.
GRUP Noord-Zuid: weren van vrachtverkeer in dorpskernen en woonstraten.
- Verkeersstructuur
Hier gaat het om wegen die deel uitmaken van het BFF, maar waar nog geen uitgeruste fietspaden zijn. Er moet worden nagekeken of het Exelgarden of Heuvelstraat is en dan richting Halbeekstraat.
Op het plannetje van het BFF tussen de cijfers 1 is het zone 30 en is er geen fietspad nodig. De lijn op het plan die van 10 naar 7 & 8 loopt moet blauw worden gekleurd. Op de kaart van de gewenste BFF-routes moet de Kerkstraat worden ingetekend, net als de verbinding naar Koersel (zie hoger) en de Ringlaan i.p.v. Dekenstraat-Dorpsstraat. Eventueel al een fietsverbinding via de E. Claeslaan naar de Ringlaan.

1.7. *Verder onderzoek (p.119)*

Dit moet verder gespecificeerd worden: de effectief uit te voeren onderzoeken moeten worden uitgelegd met het financieel plaatje erbij, bv. kruispunttellingen of kentekenonderzoek.

Onderzoek omleidingsweg als titel zetten i.p.v. RUP Mortelveld.

MOBER SFC-college en ziekenhuis.

2. **Verder verloop dossier**

- GBC
De GBC-vergadering wordt vastgelegd op woensdag 06/04/2011 om 13u30.
- Stuurgroep
Er moet ook nog een terugkoppeling gebeuren naar de stuurgroep voordat het dossier naar de PAC gaat. Dit wordt vastgelegd op donderdag 07/04/2011 om 19u in de Raadszaal.
Ann zal zorgen voor de uitnodigingen. Het rapport wordt vooraf doorgemailed. De dorpsraden en de scholen moeten hun vertegenwoordiger doorgeven en het e-mailadres.
- Werkgroep over BFF
Deze vergadering vindt plaats op dinsdag 22/03/2011 om 13u30.

De verslaggever,

Ann Cardinaels

VERSLAG

Aard vergadering: Mobiliteitsplan: 5e werkoverleg

Datum : 22 maart 2011
Volgnummer : 5
Uur : 13u30-16u00
Plaats : overleglokaal

Organisator : André Moens
Voorzitter : -
Verslaggever : Ann Cardinaels

Aanwezig : Gunther Awouters, Ann Cardinaels, André Moens, Laurens Vernyns, Paul Byloos (vanaf punt 2.3.)

Verontschuldigd : Erik Vanrijkel
Afwezig :
c.c. :

DAGORDE

1. Bestaande plannen en studies

- 1.1. *BFF*
- 1.2. *Wegcategorisering*
- 1.3. *Parkeerbeleid*
- 1.4. *Kaartje na p. 34*

2. Lopende projecten

- 2.1. *FOP's*
- 2.2. *Verbinding Nieuwe Dijk-Halstraat*
- 2.3. *Verbinding Eversel via Het Heike*

3. Probleemstelling

- 3.1. *Recreatief fietsroutenetwerk*
- 3.2. *Kentekenonderzoek*
- 3.3. *Schoolroutekaarten*

4. Definiëring verder onderzoek

- 4.1. *Werkdomein B: mobiliteitseffecten*

1. Bestaande plannen en studies

De teksten hiervan zijn letterlijk overgenomen uit het structuurplan en kunnen niet zomaar gewijzigd worden. Wanneer deze teksten niet meer kloppen moet dit in de probleemstelling worden opgenomen.

De tekst op p. 32 over het BFF blijft dus staan, maar in de probleemstelling wordt het aangepast.

1.1. BFF

Eigenlijk zou er een onderzoek van de bestaande fietspaden moeten gebeuren en zou er aan deze fietspaden een kwaliteit moeten worden meegegeven. Ann heeft het kaartmateriaal van het BFF meegegeven aan BLST ter inzage. Dit wordt een taakstelling in deel 2 van het mobiliteitsplan: inventarisatie van de bestaande fietspaden.

Op het plan met fietsroutes van Gunther staat Schootstraat-E. Staintonstraat-Rond Punt en Kanaalweg als deel uitmakend van het BFF. In de andere rijrichting zou er een verbinding van de Obbeekstraat naar de Kanaalweg moeten worden toegevoegd.

- **Berkenbos**
De routes van het BFF moeten verder worden uitgewerkt en gedetailleerd. De verschillen met het structuurplan moeten worden weggewerkt. Zijn er bijstellingen nodig t.o.v. het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan? Moet de verbinding in Berkenbos gebeuren via Schansstraat-Ursulinnenstraat of via Minderbroederstraat. Er moet ook worden onderzocht of men beter Nieuwe Dijk Halstraat neemt i.p.v. Schansstraat. Moet er van hieruit ook een verbinding met de Koerselsebaan worden gemaakt? Meestal wordt dit bekeken in functie van de wegategorisering. Dan is de Halstraat de hoogst gecategoriseerde weg (Schansstraat is lager gecategoriseerd dan Halstraat).
- **Verbinding Zolder**
De Kerkebosstraat is een alternatieve functionele fietsroute
Het andere alternatief is Ringlaan-Bieststraat-Elf Novemberstraat i.p.v. Dorpsstraat-Dekenstraat.

1.2. Wegategorisering

De opsomming van de lokale verbindingswegen (type 1) klopt nog.

Wat de opsomming van lokale gebiedsontsluitingswegen betreft, moet Ubbelstraat-Borghgravenlaan worden afgestemd op de plannen van Boekt.

1.3. Parkeerbeleid

Er moet nog een signalisatie van de parkings worden voorzien.

1.4. Kaartje na p. 34

Op dit kaartje gebeurt de ontsluiting voor de Kolenhaven via de Westlaan. Dit kaartje is overgenomen uit het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. Dit is een knelpunt om mee te nemen (andere visie).

2. Lopende projecten

2.1. FOP's

De oversteek Viverselweg-Ubbelstraat-Jeugdlaan is een PCV-dossier. Dit maakt geen deel uit van het fietspadenproject Jeugdlaan.

2.2. Verbinding Nieuwe Dijk-Halstraat

Dit is geen project, maar een gewenste ontwikkeling.

2.3. Verbinding Eversel via Het Heike

St-Baaf zou fietscafé willen worden, waarschijnlijk is het voorstel tot aanpassing van het recreatief fietsroutenetwerk hieruit voortgevloeid. Het is echter niet duidelijk waarom de vraag is gekomen. De tekst over het Heike zal worden weggelaten.

3. Probleemstelling

3.1. Recreatief fietsroutenetwerk

Tussen De Schacht en Zonhoven wil de gemeente via de Drij Dreven een verbinding naar knooppunt 301. Dit maakt deel uit van de gewenste verkeersstructuur.

3.2. Kentekenonderzoek

Ann heeft hiervoor al offertes opgevraagd. Ann zal de offertes per mail bezorgen aan Gunther, Paul en BLST.

3.3. Schoolroutekaarten

Gunther zal de schoolroutekaarten die hij vorig jaar uitstekende overmaken aan BLST.

4. Definiëring verder onderzoek

4.1. Werkdomein B: mobiliteitseffecten

De trage wegen moeten worden bekeken in het nieuwe mobiliteitsplan.

Parkeeronderzoek vrachtverkeer is gebeurd.

Er is een ontwerp uitgetekend voor het 'pleintje Voort'. Dit ligt bij Els voor nazicht. Ann zal aan Els de stand van zaken vragen.

De verslaggever,

Ann Cardinaels

Verslagen GBC Oriëntatiefase

VERSLAG

Aard vergadering: Gemeentelijke Begeleidingscommissie verkeer

Datum : 9 februari 2011

Volgnummer : 11/01

Uur : 14u00-17u15

Plaats : zaal Meylandt

Organisator : Paul Byloos

Voorzitter : Paul Byloos

Verslaggever : Ann Cardinaels

Aanwezig : zie bijgevoegde aanwezigheidslijsten

Verontschuldigd :

Afwezig :

c.c. :

DAGORDE

- 1. Projectnota fietspadenproject Kerkstraat**
- 2. Mobiliteitsplan: afronding fase 1 – oriëntatienota**

1. Projectnota fietspadenproject Kerkstraat

De startnota is op 24/08/2010 naar de Provinciale auditcommissie (PAC) geweest en werd conform verklaard.

Op de PAC werden wel volgende opmerkingen gegeven:

- de toegang tot de parking van het zwembad aan de zijde van de Zwembadstraat moet afgesloten worden
- de middengeleider t.h.v. de ingang van het circuit wordt best naar 2m50 gebracht.
- de middengeleider op de Terlaemenlaan moet zichtbaar zijn op de top
- beter beveiligen van de toegang naar het circuit, eventueel met invoering van 50 km/u

Studiebureau Libost heeft de plannen aangepast aan de bovenstaande opmerkingen. D.w.z. de toegang tot de parking van het zwembad werd dichtgemaakt; de middengeleider aan het circuit is op 2m50 gebracht en de middengeleider op de Terlaemenlaan is verlengd.

Aanpassingen t.o.v. het vorige dossier

1. Het ontwerp t.h.v. het circuit is besproken met het circuit.
2. De bochtstralen zijn nagemeten zodat het zwaar vervoer doorkan.
3. Door dit ontwerp krijgt de Kerkstraat het uitzicht van een voorrangsweg. De zijstraten moeten voorrang verlenen aan het verkeer uit de Kerkstraat en worden allemaal op dezelfde manier aangesloten op de Kerkstraat. De Lijn had al langer problemen met de voorrang aan rechts t.h.v. het kruispunt aan parking 69. Dit wordt opgelost in het ontwerp.
4. De typedwarsprofielen zijn toegevoegd in het dossier. Aan de kant van het circuit wordt een voetpad van 1m20 voorzien. Er was geen ruimte voor een breder voetpad. Het onderscheid tussen fiets- en voetpad wordt duidelijk gemaakt door de kleur, d.w.z. het fietspad wordt aangelegd in rood beton en het voetpad krijgt geen inkleuring.
5. Waarom wordt er een zebrapad aangelegd t.h.v. het kruispunt Kerkstraat-Zwembadstraat? Er is een zebrapad voorzien omdat het voetpad tot hier loopt en omdat er in de Zwembadstraat verschillende parkings zijn. Het zebrapad is vooral interessant bij evenementen.

Opmerkingen AWV (Mevr. Houben):

1. Kan het volledige project via module 13? Antwoord Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid (BMV): Alleen de fietspaden kunnen via module 13. De gemeente moet een schrijven richten aan BMV om de module aan te vragen.
2. De lijnvormige elementen moeten 50 cm worden
3. De wadi's wateren af zoals de huidige grachten. Bovendien zit men hier op een 'heuvel' en zal er niet lang water in blijven staan. De bomen staan midden in de wadi.
4. Er worden leidingen voorzien langs de gewestweg, maar dit wordt bekeken in het uitvoeringsdossier.
5. Er wordt gevraagd om het fietspad niet in het talud te voorzien. Libost probeert hier zoveel mogelijk rekening mee te houden, maar o.w.v. de weinige ruimte is dit niet altijd mogelijk.
6. Aan het kruispunt Kerkstraat-Terlaemenlaan moeten de fietsoversteken enkelrichtingsoversteken worden, zodat ze dicht bij de rijweg komen.

Planning

In de uitvoering moet er rekening worden gehouden met de evenementen op het circuit. De fasering van het project moet nog worden uitgewerkt in een latere fase. Guido Cops dringt erop op aan dat deze werken zeker niet samen met de werken in Galgeneinde/Bovy mogen plaatsvinden. Voor de werken in de Kerkstraat is een omleiding moeilijk, maar er wordt altijd naar gestreefd om de hinder te minimaliseren.

Vragen/opmerkingen op de projectnota

1. Het BMV vraagt om een raming bij te voegen in het dossier. De raming van de startnota kan nog worden gebruikt, maar moet hier en daar worden aangepast.
2. Is de vergadering voorstander van 50 km/u t.h.v. de ingang van het circuit? Bij activiteiten op het circuit kan men hier niet hard rijden en er is al een middengeleider. De 50 km/u is ook niet afdwingbaar voor de politie. Conclusie: de vergadering geeft een eensluidend advies voor 70 km/u over het hele traject.
3. De Lijn vraagt om rechte halteplaatsen aan te leggen en de tussenbermen tussen het fietspad en de bushalte nog extra te verharderen en eventueel ook steunmuurtjes te voorzien in waterdoorlaatbaar materiaal.

4. De politie vraagt om een signalisatie aan te brengen in de bocht Kerkstraat-Zwembadstraat (scherpe bocht). Er wordt ook voorgesteld om hier een druppel aan te brengen in het midden van de weg. De grootste stroom voertuigen gaat blijkbaar van de Kerkstraat naar de St-Jobstraat. Misschien komen er conflicten tussen de voertuigen die naar Viversel gaan en de voertuigen die uit Bolderberg komen? Er worden containers geplaatst op de parking van het Zwembad. Dit heeft geen invloed op dit project.
5. Parking 69 zal misschien worden afgesloten. Hoe is de parking aangesloten? De parking wordt op dezelfde manier aangesloten als de andere zijstraten. Parking 69 afsluiten is geen optie voor de brandweer. Zij gebruiken de parking als hulproute.
6. Kunnen harmonica-bussen overal draaien? Dit wordt nog nagecheckt, maar normaal moet het kunnen.
7. Als de 70 km/u wordt aangehouden, heeft het BMV problemen met de zebrapaden. Ook de politie en het toegankelijkheidsbureau zijn geen voorstander van een zebrapad. Als er op het circuit geen activiteiten zijn, dan worden de zebrapaden niet gebruikt. Bij evenementen zijn de kruispunten meestal bemand. Conclusie: geen zebrapadmarkering aanbrengen, maar de bedoelde oversteek wel drempelloos aanleggen.-
8. Er wordt deels in recreatiegebied gewerkt? Recreatiegebied wordt in de ruimtelijke ordening beschouwd als kwetsbaar gebied. Misschien heeft stedenbouw hier opmerkingen rond?

Conclusies

1. Het projectgebied krijgt een snelheidsregime van 70 km/u en 50 km/u t.h.v. de bocht voor het circuit.
2. De verhoogde busperrons moeten een rechte lijn hebben en er moet extra verharding worden voorzien.
3. Er moet bijkomende signalisatie worden aangebracht in de bocht naar de Zwembadstraat toe en er moet een druppel worden aangelegd.
4. De bochtstralen zullen worden gecheckt voor harmonica-bussen
5. De zebrapaden t.h.v. het circuit worden niet gemarkeerd

Verder verloop dossier

De projectnota wordt verder verfijnd en gaat zo snel mogelijk naar de Provinciale Auditcommissie (PAC), waarschijnlijk maart 2011.

2. Mobiliteitsplan: afronding fase 1 – oriëntatienota

Het huidige mobiliteitsplan (dateert van 1999) moest worden vernieuwd omdat een aantal hogere planvormen zijn goedgekeurd na de opmaak van het mobiliteitsplan.

Het nieuwe mobiliteitsplan baseert zich op het STOP-principe (vertrekt vanuit de voetganger). Er moet worden bekeken hoe dit principe wordt vertaald in het beleid.

Belangrijk in het nieuwe mobiliteitsplan is ook dat het participatieproces wordt vastgelegd. Dit proces is in elke gemeente anders: er kan worden gewerkt met aparte doelgroepen die worden betrokken of met grote volksvergaderingen. Heusden-Zolder heeft gekozen voor aparte doelgroepen. De terugkoppeling naar de externe actoren moet nog plaatsvinden.

Het nieuwe mobiliteitsplan heeft een andere juridische achtergrond dan het oude mobiliteitsplan.

Bedoeling van de oriëntatienota

In de oriëntatienota wordt het huidige mobiliteitsplan als basis genomen. In de nota wordt nagegaan of alle beleidsacties uit het oude mobiliteitsplan ondertussen werden uitgevoerd. Heusden-Zolder komt op een uitvoeringspercentage van 75%.

Alle nieuwe hogere planvormen, zoals het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen en het provinciaal ruimtelijk structuurplan, werden opgenomen in de oriëntatienota. Hierbij zijn telkens alleen de delen toegevoegd die van toepassing zijn op de gemeente Heusden-Zolder. Wanneer de visie van de gemeente Heusden-Zolder afwijkt van de visie van de hogere overheid, mag dit vermeld worden in de nota. Bij alle plannen moet ook de datum van de goedkeuring worden vermeld of als het nog niet is goedgekeurd, de status van het plan.

Knelpunten

1. Industriezone Kolenhaven
Het dossier is in onderzoek. Er is een consensus over de uitbreiding van de industriezone (IZ), maar niet over de ontsluiting ervan. De gemeente Heusden-Zolder wenst een oversteek over het Albertkanaal ergens in de zone waar de nieuwe brug over het Albertkanaal wordt voorzien. De gemeente wil enkele wegen, bedoeld voor de afwikkeling van het verkeer van de IZ (bv. Dellestraat), ook een hogere categorie geven. In de routing voor het zwaar verkeer die Valère Donné van het BMV in 2010 heeft opgemaakt, is deze wens van Heusden-Zolder niet opgenomen.
2. Ontwikkeling IZ Zolder-Lummen zuid
Ligt op het grondgebied van Hasselt. Ook hier moeten de knelpunten worden uitgeschreven.
3. Noord-zuidverbinding
De gewestelijke RUP is goedgekeurd. De ontsluiting van het Mijnterrein is hierbij belangrijk. Het voorkeursscenario van de gemeente Heusden-Zolder is een zuidelijke ontsluiting om zoekverkeer te vermijden. Wat de impact hiervan op de M. Scheperslaan is, moet nog verder worden onderzocht. (André Moens neemt contact op met Maarten Blomme van AWW die de Noord-Zuidverbinding opvolgt.)
4. Stations
Voor Zolder zijn er voorlopig geen aanpassingen. Maar voor het station Heusden is er een herwaardering voorzien.
5. Fietsoversteekplaatsen (FOP's)
Er zijn 2 fietsoversteeken gevraagd: Viverselweg-Ubbelstraat-Terlaemenlaan (= al een PCV-dossier opgestart) en Kerkstraat-St-Jobstraat (= opgenomen in fietspadenproject Kerkstraat).
6. Sint-Franciskusziekenhuis en -college
Zowel het ziekenhuis als het college gaan uitbreiden en hebben hiervan al plannen opgemaakt. Buro LST zou deze plannen graag toevoegen aan de startnota. (Els kijkt na of de dienst ROHGIS de plannen heeft.)
7. Ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUP's)
Er werden recent (18/11/2010) nog 3 RUP's goedgekeurd. Er volgt nog een overleg tussen Buro LST en de dienst ROHGIS.

Verder onderzoek

1. Kentekenonderzoek
Het college wenst een kentekenonderzoek te laten uitvoeren naar de verkeersafwikkeling van de Koerselsebaan naar de Brugstraat om na te gaan of een eventuele afbuiging van de Koerselsebaan nuttig kan zijn. Het grootste verkeersprobleem situeert zich op de gewestweg, niet op de Koerselsebaan. Het verkeer op de gewestweg neemt alleen maar toe.
2. Voetpadenplan
Er is geen voetpadenplan opgenomen in de startnota. Dit kan wel als actieplan worden opgenomen in de 2^e fase. Er kunnen eventueel in elke deelgemeente of in elke centrumkern gebieden worden afgebakend waar voetpaden gewenst zijn.
3. Is er voor de serviceflats in de P. Van Mierlolaan een MOBER opgemaakt? Nee

Missing links

1. Toegankelijkheid
Er is in de oriëntatienota niets vermeld over de toegankelijke bushaltes. Dit is nochtans een goed initiatief. De gemeente Heusden-Zolder heeft ook al een contract afgesloten met het Toegankelijkheidsbureau. Buro LST kan een algemeen beeld schetsen van de toegankelijkheid in Heusden-Zolder.
2. Milieu
Er is geen koppeling gemaakt met eventuele milieubeleidsplannen. Dit kan ook invloed hebben op de mobiliteit bv. geluidshinder. (Paul vraagt na of er zo'n plan is.)

3. Verkeersintensiteiten
Buro LST zal de verkeersintensiteiten van de laatste 5 jaar invoegen.
4. Guido Cops vraagt om ook rekening te houden met BPA Bolderberg & RUP Bovy en de doorgangsweg N729. De N729 is een primaire weg binnen de gemeente maar de doortocht is al heringericht.
5. Een parkeeronderzoek voor de markt is misschien interessant in het kader van de herlokalisatie van de markt en de verhuis van het CVO. Buro LST is ook bezig met het onderzoek naar de herlokalisatie van de markt.

Verder verloop dossier

De gegevens van de actoren moeten nog worden toegevoegd. De knelpunten moeten nog geïnventariseerd worden en de bijkomende onderzoeksdaden moeten worden vastgelegd.

De onderzoeksdaden moeten ook worden besproken en goedgekeurd in een GBC-vergadering. De volgende GBC-vergadering bij de gemeente is op 2 maart 2011. Agenda:

13u30 fietspadenproject Kanaalweg
14u15 mobiliteitsplan

Voorafgaand aan de GBC van 2/03/2011 zal er nog een vergadering plaatsvinden met de dienst ruimtelijke ordening, de dienst patrimonium, Buro LST en Karin Cardinaels. Dit overleg vindt plaats op ma 21/02/2010 om 9u.

De verslaggever,

Ann Cardinaels

VERSLAG

Aard vergadering: Gemeentelijke Begeleidingscommissie verkeer

Datum : 6 april 2011
Volgnummer : 11/03
Uur : 13u30-15u15
Plaats : zaal Meylandt

Organisator : Paul Byloos
Voorzitter : Paul Byloos
Verslaggever : Ann Cardinaels

Aanwezig : zie bijgevoegde aanwezigheidslijst
Verontschuldigd :
Afwezig :
c.c. :

DAGORDE

1. Mobiliteitsplan: afronding fase 1 – oriëntatienota

1. Mobiliteitsplan: afronding fase 1 – oriëntatienota

Ten opzichte van de vorige GBC-vergadering over het mobiliteitsplan op 9/02/2011 zijn volgende zaken gewijzigd:

- de plannen van de RUP's
- de afwikkeling van IZ Kolenhaven
- de Noord-Zuidverbinding
- visies van belangenactoren en confrontaties tussen deze visies

Probleemstelling

- Ruimtelijke structuur
Dit werd ook ingetekend op een kaart (kaart 17).
Station Heusden maakt deel uit van een nieuw RUP.
Station Zolder heeft geen toegankelijk bushalte aan één kant van de weg en heeft onvoldoende parkeerinfrastructuur.
Er werd ook een knelpunten- & kansentabel toegevoegd.
- Verkeersstructuur
Dit werd ook ingetekend op een kaart (kaart 18).
 - Voetgangersvoorzieningen
Er is een behoorlijke kwaliteit van de voetgangersinfrastructuur aanwezig.
Opmerkingen: er moet bepaald worden wanneer welke voetgangersvoorziening moet worden aangelegd. De uitwerking hiervan gebeurt in de volgende fase/synthesenota. De potentiële moeten worden meegenomen. Er moet een analyse van de voetpaden gebeuren.
Er is geen beleid rond voetpaden: dit moet worden meegenomen als onderzoek en er moeten criteria worden opgesteld. Nu kunnen de voetpaden niet op een kaart worden aangeduid. Dit is een knelpunt. Er is geen zicht op waar de voetpaden liggen en wat de kwaliteit ervan is.
 - Fietsroutes
Er zijn nog een 4-tal ontbrekende schakels.

Verder onderzoek

De verdere onderzoeken werden gespecificeerd met prijsindicaties.

Sommige onderzoeken kregen een andere benaming, bv. omleidingsweg Muitenberg.

Opmerkingen

- Toegankelijkheidsbureau
Er is geen globaal plan betreffende de voetgangersinfrastructuur. Het is nu een knelpunt dat er geen overzichtskaart is. Dit moet worden meegenomen in de knelpuntentabel als 'ontbreken overzichtskaart en criteria'.
In de volgende fase moet een kaart worden opgemaakt met welke voorzieningen er al zijn en welke voorzieningen nog moeten komen.
- De Lijn
 - * Omgeving school & ziekenhuis
De toegankelijke bushalte voor het SFC college en ziekenhuis komt in de P. Paquaylaan. Op sommige plaatsen in de oriëntatienota staat er een andere straatnaam, de benaming is niet consistent (p. 72, p. 96 en p. 119).
Er komen 700 leerlingen bij in de school en het ziekenhuis breidt uit. De verhuis van de school is gepland voor 2014. De school zal een MOBBER moeten ontwikkelen. De Lijn vraagt een terugkoppeling over de verhuis van de school, dit was een nieuw gegeven voor De Lijn. De gemeente moet hiervoor contact opnemen met Michaël Berten of Paul Smeets.
 - * Toegankelijke bushaltes
Alle nieuwe bushaltes in de gemeente worden toegankelijk aangelegd. De Lijn vindt het beter om een volgorde te bepalen. De huidige toegankelijke haltes zijn allemaal in overleg met de Gemeentelijke Adviesraad Toegankelijkheid vastgelegd en dit was 1 toegankelijke halte per kerkdorp. Er kan snel ingespeeld worden als er knelpunten zouden zijn.

- Provincie Limburg (Rik Schreurs)
Wordt er ook een fietsparkeerplan opgemaakt?
De fietsvoorzieningen worden nu ad hoc bekeken.
De dienst ruimtelijke ordening is nu bezig met de opmaak van een parkeerverordening, binnen deze verordening kan ook het fietsparkeren worden vastgelegd.
- Politie - Danny Wendelen
Bij de aanleg van terrassen of parkeervakken wordt soms de ruimte van de voetganger ingenomen. Als er criteria worden opgesteld voor de voetgangervoorzieningen, moet hiermee rekening worden gehouden.
- Politie - Eddy Put
Dhr. Asperges heeft bij de politie gegevens opgevraagd i.v.m. ongevallen met fietsers.

Conclusie

Volgende opmerkingen worden meegenomen en aangepast voordat het dossier naar de PAC gaat:

- het ontbreken van een overzichtskaart en criteria voor de voetgangersinfrastructuur
- parkeeronderzoek van fietsers en auto's wordt ook vastgelegd in de parkeerverordening van de dienst ruimtelijke ordening
- de opmerkingen van de Lijn worden meegenomen en de nota wordt hieraan aangepast

De GBC adviseert de voorliggende oriëntatienota gunstig.

De verslaggever,

Ann Cardinaels

Verslagen Schepencollege Oriëntatiefase

Schepencollege van 13 september 2010

Punt nr. 11

Dienst GGZ - patrimonium

Onderwerp GGZ - patrimonium: mobiliteitsplan oriëntatiefase - kennisgeving
GGZ - patrimonium: mobiliteitsplan oriëntatiefase - standpunt SC

Ingediend door GGZ - patrimonium

Toelichting op het schepencollege Ja, door André Moens & Paul Byloos

Dossierbeheerder Ann Cardinaels

Advies financiën

Advies interne organisatie

Advies grondgebiedszaken

Advies

Ingediend op het secretariaat op 2 augustus 2010

Paraaf diensthoofd

Paraaf afdelingscoördinator

Paraaf schepen

Toezending aan de Gouverneur vereist: Neen

(niet in typen – vak bestemd voor het secretariaat)

BESLUIT SCHEPENCOLLEGE:

– Mario Borremans –

Isabelle Thielemans –

Nanda Van Ende – Dirk Schops – Marc Vanderstraeten – Yvo Aerts
waarnemend burgemeester : Mario Borremans

waarnemend secretaris :

Stemming: 5

ONDERWERP : GGZ - patrimonium
GGZ - patrimonium: mobiliteitsplan oriëntatiefase - kennisgeving
GGZ - patrimonium: mobiliteitsplan oriëntatiefase - standpunt SC

DATA VORIGE BESLISSINGEN (nota's bijvoegen a.u.b.) :

VOORSTEL / VRAAG:

Bijgevoegd vindt het college de verslagen van het werkoverleg rond de opmaak van het nieuwe mobiliteitsplan. Het mobiliteitsplan bestaat uit 3 fases: oriëntatienota, planopbouw/synthesenota en het eigenlijke mobiliteitsplan. Momenteel is de oriëntatiefase bijna afgerond. Daarom wenst de werkgroep eerst terug te koppelen naar het schepencollege alvorens andere actoren te betrekken bij de oriëntatienota.

Voor de opmaak van de oriëntatienota is er al veel informatie verzameld (ook via andere diensten). De verzamelde gegevens werden door het studie bureau geordend tot een logisch verhaal. De oriëntatienota bestaat uit de volgende onderdelen (ontwerpnota is bijgevoegd):

0. inleiding
1. sneltoets
2. bestaande plannen en studies
3. inzicht in de visies van de verschillende actoren
4. probleemstelling
5. oriëntatie m.b.t. het nieuwe mobiliteitsplan
6. definiëring van het verdere onderzoek

De volgende nieuwe aandachtspunten uit de oriëntatienota wil de werkgroep zeker terugkoppelen naar het schepencollege. Het is van belang dat het schepencollege – voor enkele aspecten – een duidelijk standpunt inneemt.

▪ **Ontwikkelingen Kolenhaven Lummen**

Het verkeer voor het nieuwe industrieterrein Kolenhaven in Lummen moet volgens de project-MER afwikkelen via afrit 26 bis. Voorgesteld wordt om een nieuwe brug over het kanaal te voorzien t.h.v. Vandermaesen en Quintens. De afwikkeling van het verkeer naar deze brug en naar afrit 26bis zou dan via gemeentewegen (o.a. Westlaan en Dellestraat) moeten gebeuren. Het lijkt logisch dat de gemeentewegen daar zouden overgedragen worden aan het gewest?

De gemeente Heusden-Zolder en de gemeente Lummen hebben hierover een gezamenlijk standpunt ingenomen, nl. dat er een visie moet zijn rond de externe ontsluiting. Het gemeentebestuur wenst alleen onder die voorwaarde verder mee te werken aan het project.

▪ **Noord-Zuidverbinding en ontsluiting Mijnterrein**

Tijdens een mondeling onderhoud tussen de administraties werd door de provincie gesteld dat het regionale bedrijventerrein regionaal moet blijven, anders zou de ontsluiting van het mijnterrein naar de Noord-Zuid in het gedrang komen. Het Mijnterrein moet aansluiten op de te ontwikkelen afrit aan de turbine van de verbrandingsoven in Houthalen-Helchteren. Er moet hiervoor een ontsluitingsweg worden aangelegd, die waarschijnlijk ergens t.h.v. rotonde Rena zal uitkomen.

▪ **Toekomstplannen Sint-Franciscuscollege & Sint-Franciskusziekenhuis**

Zowel het ziekenhuis als de school gaan uitbreiden. Na de uitbreiding van het ziekenhuis, wordt de inrit van het ziekenhuis verlegd en komt er een aparte inrit voor het personeel. De school breidt uit van 1100 leerlingen naar 1700 leerlingen en 250 leerkrachten. Deze site zal in de toekomst dagelijks tot 4000 mensen (schoolgaande jongeren, leraren, dokters en verplegend personeel, bezoekers ...) aantrekken.

BUSVERVOER

Zowel school en ziekenhuis pleitten voor een gezamenlijke bushalte in de Grauwzusterstraat, tussen de school en het ziekenhuis in. Het is niet zeker of dit haalbaar is, gelet op de normen rond basismobiliteit van De Lijn. De plannen over de zwarte punten van TV3V, voorzien een bushalte voor de school t.h.v. de kerk. Een halte aan de kerk is nu niet haalbaar voor de school. Dit kan wel als er een oplossing is voor het fietsverkeer.

FIETSVERKEER

Het kruispunt van de P. Amideuslaan met de Minderbroederstraat is een knelpunt voor fietsers. De school wenst de realisatie van een fietstunnel voor scheiding van het fiets- en autoverkeer en zodoende ook een grotere verkeersveiligheid. Er moet worden nagegaan of dit technisch haalbaar is zonder het financiële aspect uit het oog te verliezen.

AUTOVERKEER

De huidige parking van de school zal in de toekomst te klein zijn. De school heeft 2 mogelijke oplossingen:

1. Medegebruik van de parking van 'Ons Huis' en kiss & ride hier organiseren
 2. Aankoop van een grond naast de serviceflats om als parking te gebruiken
- Deelname gemeentebestuur ?

PLANNEN TV3V

In deze plannen wordt een rotonde voorzien t.h.v. Mijnwerkerslaan-Gasthuisstraat. Voor het verkeer dat vanuit Houthalen-Helchteren komt en naar het ziekenhuis gaat, moet de signalisatie worden aangepast zodat dit verkeer via de nieuwe rotonde van en naar het ziekenhuis wordt geleid.

▪ Verhuis CVO

Het CVO verhuist naar het Mijnterrein tegen 2012. De ontsluiting hiervan en de parkeermogelijkheden moeten worden onderzocht, mede rekening houdende met de realisatie van andere bouwprojecten in de onmiddellijke omgeving en de nu bestaande 'markt'-situatie

▪ Stationsomgeving Heusden

In de nieuwe RUP voor Heusden wordt het station op de huidige plaats behouden. De Dorpsraad van Heusden vraagt om de optie te bekijken om het station aan de overkant van de Koerselsebaan te voorzien omdat daar meer ruimte is voor bijkomende voorzieningen voor het station: meer parkeergelegenheid, betere bushalteaccommodatie, ... De parking van de begraafplaats is vlakbij. Een visuele verbinding tussen de parking van het station en van de begraafplaats met bebording, kan het parkeerprobleem misschien al oplossen. Bij de ontwikkeling van het RUP Heusden-centrum werd ervan uitgegaan dat er géén herlocatie zou gebeuren.

▪ Afbuiging Koerselsebaan

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan stelt dat een afbuiging van de Koerselsebaan gewenst is. Ook de Dorpsraad van Heusden is voorstander van een omleidingsweg rond het centrum. De gemeente is momenteel gronden aan het verwerven in deze buurt voor woningbouw, een omleidingsweg kan dus wel. Blijft het bestuur achter een afbuiging van de Koerselsebaan staan?

▪ Parkeerbeleid

Per dorpskern zou er een schil rond het centrum moeten worden getrokken waarbij wordt nagegaan hoeveel parkeerplaatsen er zijn en of deze dan voor kort- of langparkeren zullen moeten dienen. Ook het parkeren rond de markt moet worden herbekeken in functie van de ontwikkeling van het regionale bedrijventerrein. Ook de problematiek rond het parkeren van vrachtwagens moet bekeken worden

▪ Veralgemeende zone 50

Er gaan stemmen op om een veralgemeende zone 50 in te voeren voor heel de gemeente. Gezien de impact van zulke beslissing is een beleidsstandpunt gewenst.

▪ Lopende wegenis- en fietspadenprojecten

Volgende fietspadenprojecten zijn lopende: Kerkstraat & Jeugdlaan.

Fietspadenproject Koolmijnlaan ligt stil o.w.v. budgetten.

Ook de herinrichting van Dorpsstraat-Dekenstraat en de verkeerscirculatie van Boekt worden toegevoegd aan het dossier.

BIJLAGEN

1. verslagen 1, 2 en 3 van het werkoverleg rond het mobiliteitsplan
2. ontwerp van oriëntatienota

BESLUIT:

Vooraleer wordt overgegaan tot behandeling van navolgend agendapunt worden de heren André Moens, studiebureau BLST, en Paul Byloos, diensthoofd gemeentelijke werkplaats, tot de vergaderzaal toegelaten.

11. Grondgebiedszaken – patrimonium – mobiliteitsplan oriëntatiefase – kennisgeving – standpunt schepencollege

De heer André Moens, studiebureau BLST, geeft, a.d.h.v. een presentatie een uitgebreide toelichting bij het mobiliteitsplan.

Afgesproken wordt om op vrijdag 1 oktober 2010 vanaf 8u30 een hele dag een vergadering te laten doorgaan waarbij alle concrete punten die een belangrijke impact hebben op dit plan uitgebreid zullen worden bekeken.

De afdeling GGZ zal deze vergadering samen met de heer André Moens verder voorbereiden.

De heer Marc Vanderstraeten, schepen-OCMW-voorzitter, verontschuldigt zich voor deze vergadering en schepen Mario Borremans zal aanwezig zijn vanaf de middag.

De voorzitter dankt de heren Moens en Byloos voor hun toelichting. Vervolgens verlaten zij de vergaderzaal.

Schepencollege van 16 mei 2011

Punt nr.	21
Afdeling / dienst	GGZ - patrimonium
Onderwerp	GGZ - patrimonium: afronding oriëntatiefase van het mobiliteitsplan kennisgeving
Ingediend door	GGZ - patrimonium
Toelichting op het schepencollege	Neen
Dossierbeheerder	Ann Cardinaels
Advies financiën	
Advies interne organisatie	
Advies grondgebiedszaken	
Advies	
Ingediend op het secretariaat op	9 mei 2011
Paraaf diensthoofd	
Paraaf afdelingscoördinator	
Paraaf schepen	
Toezending aan de Gouverneur vereist:	Neen

(niet in typen – vak bestemd voor het secretariaat)

BESLUIT SCHEPENCOLLEGE:

Sonja Claes – Mario Borremans – Marc Swevers –
Isabelle Thielemans – Leon Truyers –
Nanda Van Ende – Dirk Schops – Marc Vanderstraeten – Yvo Aerts

waarnemend burgemeester :

waarnemend secretaris :

Stemming: 8

ONDERWERP : GGZ - patrimonium
GGZ - patrimonium: afronding oriëntatiefase van het mobiliteitsplan kennisgeving

DATA VORIGE BESLISSINGEN (nota's bijvoegen a.u.b.) :
SC 11/01/2010
SC 13/09/2010

VOORSTEL / VRAAG:

Het mobiliteitsplan bestaat uit 3 fases: oriëntatienota, planopbouw/synthesenota en het eigenlijke mobiliteitsplan.

Bijgevoegd vindt het schepencollege de meest recente versie van de oriëntatienota van het mobiliteitsplan. De oriëntatienota bestaat uit de volgende onderdelen:

- 1.0. Inleiding
- 1.1. Situering van Heusden-Zolder
- 1.2. Bestaande plannen en studies
- 1.3. Inzicht in de visies van de verschillende actoren
- 1.4. Probleemstelling
- 1.5. Oriëntatie m.b.t. het nieuwe mobiliteitsplan
- 1.6. Definiëring van het verdere onderzoek

Sinds de vorige terugkoppeling naar het schepencollege, werden de bestaande plannen en studies, het inzicht in de visies van de verschillende actoren en de probleemstelling nog aangevuld. Nieuw bijgevoegd is de oriëntatie m.b.t. het nieuwe mobiliteitsplan en de definiëring van het verdere onderzoek.

De oriëntatienota is op 07/04/2011 ook voorgesteld aan de belangenactoren, zoals bepaald door het schepencollege d.d. 11/01/2010, zijnde 1 vertegenwoordiger per Dorpsraad en 1 vertegenwoordiger per schoolbestuur.

De oriëntatienota gaat nu ter goedkeuring naar de provinciale auditcommissie (PAC) d.d. 24/05/2011. Zodra de oriëntatienota goedgekeurd is, kan BLST starten met de synthesenota (= 2^e fase van het mobiliteitsplan)

ONTWERP BESLUIT:

Het schepencollege neemt kennis van oriëntatienota van het mobiliteitsplan, die ter goedkeuring zal worden voorgelegd aan de provinciale auditcommissie d.d. 24/05/2011.

Gevraagd wordt aan de dienst patrimonium om de oriëntatienota van het mobiliteitsplan grondig na te lezen en te controleren of er geen tegenstrijdige gegevens instaan m.b.t. de ontsluiting kolenhaven, de zone Ubbersel en de Noord-Zuid-verbinding.

Verslagen PAC Limburg Oriëntatiefase



departement
**Mobiliteit en
Openbare Werken**

Provinciale Auditcommissie LIMBURG

**Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid
Limburg**

Koningin Astridlaan 50
3500 Hasselt

Tel. 011 74 23 10 - Fax 011 74 24 49
valere.donne@mow.vlaanderen.be

AANWEZIGHEIDSLIJST HEUSDEN-ZOLDER: Oriëntatienota (spoor1)

vergaderdatum Woensdag 29-06-2011

uur **14u00**

voorzitter Sofie Vancampenhout

BMV-Limburg - voorzitter

aanwezig Erwin Sucaet
Dominique Renders
Karin Cardinaels
Gunther Awouters
Paul Byloos
Erik Vanrijkel
André Moens
Laurens Vernyns

Interne auditor
De Lijn
BMV - Limburg
Gemeente Heusden-Zolder
Gemeente Heusden-Zolder
Gemeente Heusden-Zolder
Buro LST
Buro LST

afwezig met kennisgeving Gijs Moors
Valère Donné
Jean-Marie Coenen
Ir. Kenneth Vanhoenacker
Claudia Juvijns
Rik Schreurs

Afdelingshoofd AWV Limburg
Prov. Mobiliteitscoördinator
Ruimte en erfgoed Limburg
AWV - Limburg
AWV - Limburg
Provincie

afwezig zonder kennisgeving



PROVINCIALE AUDITCOMMISSIE LIMBURG

Bijeenkomst van 29 juni 2011

Advies van de auditor

Gemeente HEUSDEN-ZOLDER

Mobiliteitsplan – Oriëntatienota

1. Aanwezigheden

Zie bijlage

2. Situering van de bespreking

Beleidsplan

Conform verklaard op 24/06/97

Sneltoets

Gunstig geadviseerd op 22/01/08 (spoor 1)

3. Bespreking door de partners

Studiebureau geeft toelichting bij de nota. Belangrijkste aandachtspunten voor het nieuwe mobiliteitsplan zijn de uitbreidingsplannen voor het Sint-Franciskuscollege en –ziekenhuis en de hieraan gekoppelde (her)inrichting van de ruime omgeving enerzijds, de mogelijke impact / opportuniteiten in het kader van de realisatie van de ‘missing link’ noord-zuidas N74 anderzijds. Gemeente vult aan dat het verbeteren van de ontsluiting van het bedrijventerrein Steenkoolmijn Zolder (IZ De Schacht, fig. 12) nader moet worden bekeken in het project van de N74. Afdeling BMV pikt in dat er nog ‘spanningsvelden’ bestaan tussen de Gemeente en de bovenlokale partners, o.m. omtrent de ontsluiting van de Kolenhaven. De Lijn meent dat de in de nota vermelde realisatiehorizon voor Spartacus (blz. 54 : 2010 – 2014) niet meer haalbaar is. Door de NMBS zouden volgend jaar 2 bijkomende stopplaatsen voorzien zijn op lijn 15 (Beringen en Zonhoven). Wellicht heeft dit impact op de lijnvoering van de bussen in de regio, maar dit is nog te bekijken.

Volgende opmerkingen worden gemaakt / verduidelijkingen besproken :

- Momenteel is een ontwerp dossier in opmaak voor de herinrichting van Zolder centrum (kaart 12-13). Er blijken uit de Macrovisie Verkeerscirculatie Zolder Centrum wel degelijk conclusies naar routes openbaar vervoer, fietsverkeer, snelheidsregime, ... gemaakt. Deze zijn echter niet gevisualiseerd in de nota, en zijn te integreren in een volgende fase (categorisering).
- De actuele bruikbaarheid van de parkeervisie uitgeschreven voor Zolder centrum (blz. 76) blijkt afhankelijk van een in het najaar te verwachten beslissing omtrent het al dan niet verhuizen van een school.

4. Bemerkingen van de auditor

De nota beantwoordt aan de huidige richtlijnen en is inhoudelijk uitgewerkt tot op een relevant niveau. De ruimtelijke en verkeerskundige situering van Heusden-Zolder op diverse schaalniveaus én de relevantie van de beschreven planningscontext naar het mobiliteitsplan zijn expliciet en duidelijk uitgewerkt. Jammer dat de visievorming van de bovenlokale actoren niet altijd even concreet is vertaald naar het schaalniveau van de gemeente. Het onderscheid tussen strategische en operationele doelstellingen (blz. 114-116) is ‘scherper’ te stellen. Deze laatste zijn zo ‘SMART’ mogelijk te definiëren, te beperken tot het

mobiliteitsbeleid (vb. "waterlopen dienen beter geïntegreerd te worden in de omliggende ruimte") en uit te zuiveren van maatregelen / acties (vb. "behouden van het derdebetalerssysteem").

Uit de bespreking blijkt het hoofdstuk 1.6 m.b.t. de aanvullende onderzoeken te herwerken. Het onderscheid tussen het studiewerk (desk research) inherent aan het schrijven van een mobiliteitsplan en de aanvullende onderzoeken subsidieerbaar binnen het kader van module 1, moet duidelijker worden geformuleerd. Onderzoeksopzet in consensus tussen de partners moet meer worden gedetailleerd.

Uit het verslag van de GBC 07/07/11 en de bijhorende gewijzigde teksten van hoofdstuk 1.6 blijkt aan bovenstaande opmerkingen voldaan.

Voorliggende nota is overzichtelijk gestructureerd, vlot leesbaar geschreven en voorzien van duidelijk kaartmateriaal.

In de Stuurgroep zijn vertegenwoordigers van alle fracties in de Gemeenteraad, de hulpdiensten en de voornaamste belangengroepen opgenomen. Hierdoor wordt het beoogde 'maatschappelijke draagvlak' uit het participatieprincipe goed ingevuld.


Nog enkele detailopmerkingen :

- Op Kaarten 17-18 is duidelijker weer te geven *wat* de aard van het probleem is. Probleemstelling is gescheiden te houden van oplossingen / maatregelen.
- Gemeenteraadsbesluit betreffende de participatie en PAC-adviezen op vorige nota's zijn toe te voegen aan het dossier.

5. Conclusie en advies

De Oriëntatienota wordt **conform** verklaard. De conformiteit van het (bestaande) mobiliteitsplan van Heusden-Zolder wordt verlengd met een termijn van 9 maanden conform de huidige omzendbrief. Gelieve de nota met dit advies te lezen, dit advies toe te voegen aan de nog op te maken nota's, en rekening te houden met bovenvermelde opmerkingen.

Opgemaakt te Gent op 08/07/11,
Voor advies,



De interne auditor mobiliteitsplannen,
Erwin Sucaet

Werkverslagen Synthesenota

datum 4 mei 2012	uur 14u00-17u00	volgnummer 2012/1
organisator Paul Byloos	voorzitter Paul Byloos	verslaggever Ann Cardinaels

aanwezig: Gunther Awouters, Paul Byloos, Ann Cardinaels, Eddy Put, André Moens, Peter Stals

verontschuldigd: Erik Vanrijkel

afwezig: Marc Swevers

Dagorde

1. Inleiding
2. Doelstellingen/kerngedachten bepalen
3. Bijkomende onderzoeken
4. Verder verloop synthesenota

Verslag

1. Inleiding

De oriëntatienota is goedgekeurd op de GBC in juni 2011 en werd voorgelegd aan de PAC in juli 2011. De bijkomende onderzoeken werden vastgelegd in de oriëntatienota en moeten nu worden uitgevoerd. Daarnaast moeten de kerngedachten worden bepaald om van daaruit scenario's te kunnen ontwikkelen.

De kentekentelling voor de eventuele omleidingsweg in Heusden moet dringend opgestart worden. Dit onderzoek kan in het kader van het mobiliteitsplan worden uitgevoerd met subsidies.

Het dossier MOBER-Berkenbos is lopende.

De bouw van het rusthuis en de service-flats in Heusden aan de P. Van Mierlolaan: overleg ontwerper is nodig.

Bestemming ophaalgebouw: gaat in uitvoering.

2. Doelstellingen/kerngedachten bepalen

In deze werkgroep en samen met het beleid moet er bepaald worden wat de doelstellingen/kerngedachten zijn. Deze kerngedachten moeten vrij algemeen worden geformuleerd. Het is beter om slechts enkele kerngedachten te hebben, bv. 2 à 3, en deze goed uit te werken. Binnen deze kerngedachten (toekomstbeelden) moeten de scenario's worden ontwikkeld. Voor elk scenario wordt het STOP-principe bekeken.

Staat een omleidingsweg in Heusden niet haaks op het STOP-principe? Waarom zou je nieuwe weginfrastructuur ontwikkelen voor de auto als je het stappen en trappen wil promoten? Het autoverkeer groeit jaarlijks toch nog met 2 à 3% aan. Misschien kan er enkel een ontsluitingsweg/randweg komen, waarlangs niet wordt gewoond? Het grootste probleem voor een omleidingsweg in Heusden is dat zo'n weg waarschijnlijk door landbouw- of natuurgebied uitgaat. Er zijn hier 2 opties: een ontsluitingsweg aanleggen of bestaande wegen anders gebruiken, bv. Schansstraat voor doorgaand verkeer.

- **1^e kerngedachte:** 'verkeersleefbare kernen/centra'

De N719 is een knelpunt en ook de N72 aan Suska. Het grootste probleem is de doorstroming op de N719. De Cité langs de N719 moet verkeersluwer worden, 'meer verkeersleefbaar'.

De eerste doelstelling voor de synthesenota wordt voorlopig omschreven als 'verkeersleefbare kernen/centra'.

Binnen dit scenario moet er evenwicht zijn tussen de verkeersleefbaarheid en de beleving en bereikbaarheid. Als wegen heringericht worden en luwer worden gemaakt voor de auto's is dit soms nadeliger voor de zwakke weggebruiker.

Na de opening van de turbine aan het klaverblad hebben gemeente en politie het gevoel dat er minder verkeer is en dat er minder ongevallen zijn.

In het kader van de doortocht in Heusden is er een kentekenonderzoek gebeurd van de Koolmijnlaan en de Brugstraat. Daaruit bleek dat er niet veel doorgaand verkeer was, maar meer plaatselijk verkeer. De Koolmijnlaan t.h.v. de Cité heeft 3 functies: wonen, winkelen en verkeer afwikkelen.

De vergadering wenst de kerngedachten eerst terug te koppelen naar het beleid om daarna pas scenario's te gaan uitwerken.

- **2^e kerngedachte:** 'kwaliteitsvolle netwerken voor de zwakke weggebruiker' Het beleid heeft al laten weten dat het aandacht wil besteden aan de Trage Wegen. Ook besliste het beleid om het SAVE-charter te ondertekenen, d.i. maatregelen om jonge verkeersslachtoffers te verminderen (= zwakke weggebruiker). Een 2^e kerngedachte zou kunnen zijn 'fietsvriendelijke gemeente'.

In veel projecten doet de gemeente iets voor de fietser en worden fietspaden voorzien, maar voor de voetgangers wordt niets gedaan. De vergadering wenst een kwaliteitsverbetering voor de zwakke weggebruiker in het algemeen. Vaak zijn ingrepen voor zwakke weggebruikers goedkoper dan nieuwe weginrichtingen. Hoe functioneel is de functionele fietsroute?

De knelpunten moeten opgesomd worden in de synthesesnota. Als hiervan 30% gerealiseerd kan worden, dan staan we er goed voor. Er is veel sluijverkeer tussen Heusden en Koersel. Dit is zeker een knelpunt.

3. Bijkomende onderzoeken

- **Rusthuis P. Van Mierlolaan**

Er is overleg nodig met de ontwerper. Er moet zeker een ochtendpiek- en avondpiek-telling gebeuren zodat er een zicht is op het huidige verkeer. Het bezoek voor de rusthuisbewoners is vooral 's avonds en in het weekend druk. Het personeel kan overdag voor drukte zorgen. Er moet een zicht zijn op het verkeer nu en in de toekomst. Een kruispunttelling is nodig.

- **MOBER Berkenbos**

Dit dossier loopt. Op 24 mei 2012 van 7u30 tot 8u30 zal er een ochtendpiek-telling gebeuren. Eventueel kan er op dezelfde dag ook een avondpiek-telling gebeuren.

- **Omleidingsweg van Heusden-Centrum naar Muitenberg**

Het kentekenonderzoek moet ingepland worden. André vraagt bij Valère Donné wat we moeten doen om hiervoor subsidies te krijgen. Hij vraagt ook bij zijn collega hoeveel zo'n onderzoek kost. André laat ten laatste wo. 9 mei iets weten. Ook de 3 firma's die al een offerte indienden, worden gecontacteerd om een nieuwe offerte te vragen.

- **Verhuis CVO naar ophaalgebouw De Schacht**

Er is een MOBER gemaakt. Deze wordt toegevoegd aan de synthesesnota.

- **Industriegebieden**

De provincie heeft een vrachtwagenrouting opgemaakt. Er is hierover een vervolgvergadering op 11 mei 2012. Paul heeft over dit onderwerp een punt naar het schepencollege van 7 mei gebracht. André zal bij Valère Donné de meest recente kaart opvragen. Paul bezorgt André een afschrift van de collegebeslissing hieromtrent. Misschien moet als gevolg van deze vrachtwagenrouting de wegategorisering ook worden aangepast.

4. Verder verloop synthesesnota

Eerst moeten de voorstellen voor de kerngedachten worden voorgelegd aan het schepencollege. André maakt hiervoor een nota van 1 à 2 pagina's op en hij zal ook een toelichting geven aan het schepencollege. Hij bezorgt de nota ten laatste wo. 9 of do. 10 mei. De toelichting kan dan ingepland worden voor het schepencollege van 21/05 om 9u. Bedoeling is om eind juni 2012 een GBC-vergadering te houden en dan naar de PAC van juli 2012 te gaan.

Eddy Put moet zijn ongevallenstatistieken ook in juni 2012 klaar hebben, misschien kan dit meegenomen worden in de synthesesnota? De ongevallen zullen toegevoegd worden aan de doelstellingen: verminderen van het aantal ongevallen. Financiële maatregelen werken tijdelijk

(PV's). Na een tijd verdwijnt het afschrikkende effect. Als de pakkans verhoogt, zal men het niet meer doen. Dit wordt opgenomen in de flankerende maatregelen.

Voor Zolder-Centrum kunnen de parkeerproblemen misschien opgenomen worden in de synthesesnota? Een kerngedachte kan zijn een parkeerbeleidsplan uitwerken.

In het collegepunt moet André Moens zeker iets vermelden over de Trage Wegen.

Ontwikkelingen stations Heusden en Zolder: André vraagt na wat de doelstellingen van de NMBS zijn, zijn er plannen om de frequentie van de treinen te verhogen/verlagen?

Hoe zit het met het dossier rond de Noord-Zuidverbinding? Zijn er nieuwe ontwikkelingen?

Navragen bij Els.

Verlag: Mobiliteitsplan - synthesenota: 2^e werkoverleg

datum 24 oktober 2013	uur 10-12u30	volgnummer 2013/1
organisator Paul Byloos	voorzitter Paul Byloos	verslaggever Ann Cardinaels

aanwezig: Paul Byloos, Ann Cardinaels, Lode Schops, Erik Vanrijkel, André Moens en Peter Stals

verontschuldigd: Gunther Awouters, Robin Stroobants, Dieter Vandebecck

afwezig:

Dagorde

Kentekenonderzoek

Algemene conclusies

- Uit het kentekenonderzoek blijkt dat de avondspits drukker is dan de ochtendspits, +/- 11404 voertuigen versus 7765 voertuigen.
- De modal split wijst uit dat er 96% personenvervoer is geregistreerd en 2% zwaar vervoer.
- Voor de G. Gezellelaan gaat er 's morgens meer verkeer uit (1213 voertuigen) dan er binnenkomt (733 voertuigen). 's Avonds is het omgekeerd: 1263 voertuigen uit en 1728 inkomende voertuigen.
- De Koerselsebaan heeft 's morgens meer inkomend (979 voertuigen) dan uitgaand verkeer (451 voertuigen). In de avondspits is het omgekeerd: opvallend meer uitgaand verkeer (1528 voertuigen) dan inkomend verkeer (508 voertuigen).
- De hoofdbeweging van het doorgaand verkeer is van de Koerselsebaan naar Suskaberg en omgekeerd. Dit verkeer passeert allemaal via de rotonde in Heusden.
- Van Suskaberg naar Houthalen-Helchteren (Lillo) zijn er veel minder bewegingen. I
- Uit het onderzoek blijkt dat er niet zoveel relaties zijn van de Koerselsebaan ten opzichte van het spoor. Het nut van een eventuele afbuiging blijkt niet direct.
- Algemene vaststelling
Het centrum van Heusden slijt dicht. Een duurzaam antwoord is nodig.

Verslag: Mobiliteitsplan - synthesenota: 2^e werkoverleg

datum 24 oktober 2013	uur 10-12u30	volgnummer 2013/1
organisator Paul Byloos	voorzitter Paul Byloos	verslaggever Ann Cardinaels

aanwezig: Paul Byloos, Ann Cardinaels, Lode Schops, Erik Vanrijkel, André Moens en Peter Stals

verontschuldigd: Gunther Awouters, Robin Stroobants, Dieter Vandebeeck

afwezig:

Dagorde

1. Inleiding en timing
2. Bespreking bijkomende onderzoeken
3. Volgende vergadering

Verslag

1. Inleiding en timing

De bijkomende onderzoeken (verkeersintensiteiten en kentekenonderzoeken) zijn ondertussen gebeurd. Nu is het aan het beleid om een aantal keuzes te maken.

Paul vraagt hoe zit het met de timing van het mobiliteitsplan, want de conformiteit van het bestaande mobiliteitsplan (uit 1999) is slechts verlengd tot 25/11/2013. Zo lang er geen nieuw mobiliteitsplan is, worden er een aantal fietspadenprojecten geblokkeerd.

Fietspadproject Jeugdlaan is klaar en fietspadproject Kanaalweg is bezig. Maar Kerkstraat moet nog starten en er is een voorstel om een fietspadenproject op te starten voor de Graaf de Theuxlaan (vanaf het kruispunt met de Schootstraat).

Ook het fietspadenproject Koolmijnlaan is geblokkeerd, maar dat heeft te maken met het feit dat er nog geen beslissing is over het zwart punt Koolmijnlaan-Mijnwerkerslaan. Het grootste probleem is of de Lijn bij het standpunt blijft dat het de Koolmijnlaan wil blijven gebruiken. In de plannen voor het zwart punt is een minirotonde voorzien aan de Gasthuisstraat en wordt de Stadionlaan haaks aangesloten. Ann zal de plannen aan André bezorgen. De Koolmijnlaan wordt dan een smalle weg met vrijliggende fietspaden en de Mijnwerkerslaan en de Koolmijnlaan worden geruild. Het oude gedeelte van de Koolmijnlaan blijft een lokale II.

2. Bespreking bijkomende onderzoeken

Op dit ogenblik is AWV een telling aan het uitvoeren op de rotonde in Heusden-Centrum omwille van de vele ongevallen met zwakke weggebruikers. André had ook graag de ongevalgegevens van dit punt. Ann zal deze aan André bezorgen.

Aan AWV werd een kopie bezorgd van de laatste ongevallestudie van Eddy Put, Ann heeft deze per mail bezorgd aan André Moens op 6/11/2013.

- **Kentekenonderzoek**

- Algemene conclusies

- Uit het kentekenonderzoek blijkt dat de avondspits drukker is dan de ochtendspits, +/- 11404 voertuigen versus 7765 voertuigen.

- De modal split wijst uit dat er 96% personenvervoer is geregistreerd en 2% zwaar vervoer.

Voor de G. Gezellelaan gaat er 's morgens meer verkeer uit (1213 voertuigen) dan er binnenkomt (733 voertuigen). 's Avonds is het omgekeerd: 1263 voertuigen uit en 1728 inkomende voertuigen.

De Koerselsebaan heeft 's morgens meer inkomend (979 voertuigen) dan uitgaand verkeer (451 voertuigen). In de avondspits is het omgekeerd: opvallend meer uitgaand verkeer (1528 voertuigen) dan inkomend verkeer (508 voertuigen).

André zal aan het onderzoeksbureau vragen om de DHB-matrices (p. 5 in het rapport) na te kijken want er zijn meer voertuigen binnengekomen die geen bestemmingsverkeer zijn en ook geen doorgaand verkeer.

Doorgaand verkeer

De hoofdbeweging van het doorgaand verkeer is van de Koerselsebaan naar Suskaberg en omgekeerd. Dit verkeer passeert allemaal via de rotonde in Heusden.

Van Suskaberg naar Houthalen-Helchteren (Lillo) zijn er veel minder bewegingen. In de tabel op p. 10 wordt de top 20 van relaties weergegeven.

Bij het vorige mobiliteitsplan kwam er uit dat er een doorsteek moest worden voorzien tussen de Koerselsebaan en Houthalen. Uit het onderzoek blijkt dat er niet zoveel relaties zijn van de Koerselsebaan ten opzichte van het spoor. Het nut van een eventuele afbuiging blijkt niet direct.

Algemene vaststelling

Het centrum van Heusden slibt dicht. Een duurzaam antwoord is nodig. Hoe gaan we hiermee om als gemeente?

Met deze resultaten zou men naar de dorpsraden of de bevolking moeten gaan.

Hoe zit het met de aansluiting voor de Noord-Zuidverbinding in Heusden-Zolder? Is daarvoor een draagvlak bij de hogere overheid?

De gemeente moet een eensgezind verhaal brengen.

- **Visuele kruispunttellingen**

Aan de rotonde Heusden-Centrum werd ook een visuele kruispunttelling uitgevoerd. In de avondspits passeren hier +/- 38 auto's per minuut. Als er een goede verbinding is via het spoor kan het verkeer vanuit Koersel naar Houthalen-Helchteren misschien weg van deze rotonde? Ook verkeer van en naar de Schacht kan via die verbinding passeren.

Het college heeft gevraagd om een brief te sturen aan het kabinet van minister Crevits voor de ontsluiting van IZ de Schacht, dit maakt nu een doorgaande beweging door het dorp van Heusden en dat mag niet.

Dit verhaal moet eerst op het schepencollege worden gebracht en dan naar de dorpsraden.

Is er een verbinding mogelijk van de Veenlanden via Eversel?

Is er een verbinding mogelijk van de rotonde in Lillo naar de Schacht?

De N72 is een secundaire weg III maar er zitten dagelijks 16.000 voertuigen op, eigenlijk zou dit een secundaire I moeten zijn, de hoofdfunctie is verbindingsweg.

De wegcategorysering moet worden afgestemd op de scenario's die door het beleid worden gekozen.

3. Volgende vergadering

De volgende vergadering gaat door op do. 7/11/2013 van 9u30-12u00. Er dient een laptop te worden voorzien.

Op de agenda zullen volgende thema's worden aangekaart:

- zwaar vervoer
- parkeren
- fietsen
- ontsluiting

Verslag: Mobiliteitsplan - synthesenota: 3e werkoverleg

datum 7 november 2013	uur 9u45-12u00	volgnummer 2013/2
organisator Paul Byloos	voorzitter Paul Byloos	verslaggever Ann Cardinaels

aanwezig: Gunther Awouters, Paul Byloos, Ann Cardinaels, Lode Schops, Erik Vanrijkel, André Moens en Peter Stals

verontschuldigd: Robin Stroobants, Dieter Vandebeek

afwezig:

Dagorde

- 1. Fietsroutenetwerk**
 - a) Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF)*
 - b) Recreatief/toeristisch fietsroutenetwerk*
- 2. Tonnagebepalingen**
- 3. Wegcategorisering**
- 4. Parkeren**
- 5. Volgende vergadering**

Verslag

- 1. Fietsroutenetwerk**
 - a) Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF)*

In het centrum van Zolder is er een wijziging aan het BFF: de nieuwe BFF zou via Ringlaan lopen i.p.v. Dorpsstraat-Dekenstraat. Op de gemeente wordt nog nagekeken of dit officieel is goedgekeurd.

In Eversel is de BFF langs het kanaal omgelegd omwille van een bedrijf (Euro-shoe). Op de kaart staat er een gele lijn ingetekend op de Rinckaersweg, maar dit moet op de Schootstraat zijn.

Op gemeentelijk vlak is er nog een (boven)lokale fietsroute via De Nieuwe Dijk, dit wordt gebruikt door kinderen die met de fiets vanuit Koersel naar het SFC rijden. De missing link via de Nieuwe Dijk wordt zeker meegenomen op de kaart. Ook de Jeugdlaan wordt opgenomen in de kaart.
 - b) Recreatief/toeristisch fietsroutenetwerk*

In Eversel is er een wijziging op til, door het bos van de Everselkiezel. Er werden ook schoolroutekaarten opgemaakt, deze zijn te raadplegen op de website: www.heusden-zolder.be. Dienen deze kaarten mee opgenomen te worden in het mobiliteitsplan. De laatste wijzigingen hieraan gebeurden in 2012.

Bij het ontwerpen van wegen in de toekomst, kunnen de fietspaden uitgevoerd worden in functie van de wegcategorisering.

De school in de Kapelstraat is weg en SFC Heusden gaat naar SFC Berkenbos. Deze site wordt belangrijker met de school, het ziekenhuis en IZ De Schacht.

Het gewenste scenario is de huidige kaart. André zal het nulscenario aanpassen aan de bovenstaande opmerkingen. Op de kaart moet ook het Heike lichtgroen gekleurd zijn tot aan de Zagerijstraat, aan de Witte Barrier lopen de fietspaden door en op het Mijnterrein aan Ceyskens is ook een fietspad.

2. Tonnagebeperingen

De kaart van de tonnagebeperingen uit 2004 blijft behouden. In heel de gemeente gelden tonnagebeperingen, met uitzondering van de aangeduide routes. Gunther mailt de meest recente kaart aan André Moens.

Er zou een tonnagebepering tot 10 ton zijn op de Koerselsebaan en op een gedeelte van de Poorthoevestraat, maar dit klopt niet. Er moet worden bekeken of enkel het hoofdwegennet moet worden aangeduid, dan wel dat de tonnagebeperingen overal moeten worden aangeduid. In het laatste geval, moeten er wel veel verkeersborden worden geplaatst.

Er zijn in Heusden-Zolder alleen tonnagebeperingen tot 3,5 ton of 10 ton (alleen Koerselsebaan), tonnagebeperingen tot 5 ton zijn er niet.

Paul bezorgt André de afgedrukte kaart van het vrachtrouten netwerk en zal deze kaart ook per mail bezorgen. Het toekomstscenario op kaart 6 zal afgestemd worden op het uitzonderlijk vervoer en het vrachtrouten netwerk (VRN).

Eigenlijk hebben alle straten een tonnagebepering, de signalisatie gebeurt met zoneborden en moet misschien nog worden nagekeken.

De ontsluiting van IZ de Schacht via Lillo of via spoorweg aansluiten op Noord-Zuidverbinding? Moet worden meegenomen in het scenario.

3. Wegcategorisering

Heusden-Zolder heeft geen primaire wegen, alleen de autosnelweg is een primaire weg. De hoogst geklasseerde weg is de N72, dit is een secundaire weg III.

In het nulscenario zal de verbinding Koerselsebaan-Koolmijnlaan niet worden opgenomen. De P. Amideuslaan moet wel groen ingekleurd worden, net als de Kolderstraat en de Galgenbergstraat.

RUP Cité moet ook meegenomen worden in dit verhaal.

4. Parkeren

Wat gebeurt er in de toekomst met de gebouwen van het CVO? Zeker is dat het CVO op de huidige locatie verdwijnt en dat er terug parkeerplaatsen vrijkomen. Maar afhankelijk van de ontwikkelingen op deze site, zijn er bijkomende parkeerplaatsen nodig.

Er is ook sprake van dat het OCMW naar Zolder zal komen, dan komen er 80 à 100 personeelsleden bij.

5. Volgende vergadering

De volgende vergadering vindt plaats op di. 26/11/2013 om 8u30.

Verslag: Mobiliteitsplan - synthesenota: 4e werkoverleg

datum 26 november 2013	uur 9u00-11u00	volgnummer 2013/3
organisator Paul Byloos	voorzitter Paul Byloos	verslaggever Ann Cardinaels

aanwezig: Gunther Awouters, Paul Byloos, Ann Cardinaels, Erik Vanrijkel, André Moens en Peter Stals

verontschuldigd: Lode Schops, Robin Stroobants, Dieter Vandebecck

afwezig:

Dagorde

1. Zwaar vervoer

- a) *Kolenhaven*
- b) *IZ De Schacht*

2. Parkeren

- a) *Zolder-Centrum*
- b) *Heusden-Centrum*
- c) *Koolmijnlaan*
- d) *Parkeren markt*
- e) *Boekt*

3. Trage Wegen

4. Volgende vergadering

Verslag

1. Zwaar vervoer

- a) *Kolenhaven*

Op de kaarten van het vrachtrouten netwerk (VRN) op korte termijn staat de ontsluiting van 'Kolenhaven' er niet op. Op lange termijn wel.

Voor Heusden-Zolder blijft de aansluiting van de Kolenhaven behouden zoals het is opgenomen in de startnota van het mobiliteitsplan (scenario 6).

- b) *IZ de Schacht*

Op korte en op lange termijn wordt de aansluiting in het VRN voorzien via Lillo en Helchteren. Is de ontsluiting van de schacht via het spoor en zo naar de Noord-Zuidverbinding ruimtelijk realiseerbaar? Deze ontsluiting en de ontsluiting tussen Heusden en Zolder moeten weerhouden blijven. Het centrum van Heusden moet ontlast worden.

André zal een aantal scenario's uitwerken: het nulscenario = de huidige toestand en 2 andere scenario's.

Als de ontwikkeling van het regionale bedrijventerrein op IZ De Schacht doorgaat, komen er +/- 40 bedrijven bij. Het alternatieve scenario via Stationsstraat en M. Scheperslaan naar de Noord-Zuidverbinding is niet gedragen door het gemeentebestuur omdat er op deze route een woonkern is, een school, een spoorwegovergang en er is al veel sluipverkeer. Een ander alternatief kan zijn via de nieuwe rotonde Mijnwerkerslaan naar de N72, met een aftakking richting Koersel via een nieuw aan te leggen verbinding.

2. Parkeren

a) Zolder-Centrum

- CVO

Het CVO verdwijnt, dit creëert bijkomende parkeerplaatsen. Als het CVO weg is, komt er een nieuwe ontwikkeling en daarin zouden 36 parkeerplaatsen behouden blijven en zouden er 40 nieuwe parkeerplaatsen bijkomen.

- Parkeerstudie 2004

In 2004 heeft André een parkeerplan uitgewerkt, waarin ook achter Broekmans een parkeerplaats werd voorzien. Broekmans heeft al uitgebreid, dus achter Broekmans kan geen parking komen. De parkeervisie van 2004 klopt niet meer. Het Heldenplein staat vaak vol, als het Heldenplein ook een blauwe zone wordt, dan zal het plein vrij zijn voor bezoekers, maar dan moet er een alternatief zijn voor het gemeentepersoneel. Aan de Jogem waren er in 2004 +/- 40 parkeerplaatsen mogelijk, aan Molenbeemden waren er 40 parkeerplaatsen aan de voorkant en nog eens 40 parkeerplaatsen aan zijkant en achterkant, aan de fanfare waren er 21 parkeerplaatsen.

Het gemeentepersoneel heeft de parking aan Jogem tijdelijk gebruikt bij de werken in Zolder-Centrum. De parking was per auto enkel bereikbaar via de Sluisband, maar er was wel een goede wandelverbinding via de Ringlaan. In het begin werd deze parking goed gebruikt, daarna niet meer. Deze site wordt ook gebruikt door jeugdverenigingen, bij koffietafels, opleidingen, ... In de vakanties kan de parking niet gebruikt worden omwille van vakantiecampen. Maar in de vakanties is er meestal geen parkeerprobleem.

- Ontwikkelingen site oude gemeentehuis

Als er een ontwikkeling komt op de site van het oude gemeentehuis, dan moeten er ondergronds parkeerplaatsen worden voorzien voor het gemeentepersoneel. Het centrum stond in 2004 al vol en dat is nu nog steeds zo. Er zouden op deze site minstens 60 parkeerplaatsen ondergronds moeten worden aangelegd. Of eventueel bovengronds parkeren in het groen.

- Parkeercapaciteit, parkeerbezetting en modal split

Het is nuttig om te bevragen hoe het gemeentepersoneel komt werken. Dit kan eenvoudig worden uitgevoerd. Erik kan het voorleggen op het managementteam en dan kan iedere afdelingscoördinator/diensthooft het voor zijn afdeling/dienst navragen. Per afdeling moet er dan worden doorgegeven hoeveel personeelsleden er zijn en met welk vervoermiddel men naar het werk komt.

Daarnaast is het aangewezen om een overzicht te hebben van het aantal parkeerplaatsen op dit moment en om de bezetting van deze parkeerplaatsen te tellen. De gemeente zal dit doen op een dinsdag- of donderdagvoormiddag en eventueel ook op een woensdagnamiddag om het verschil in bezetting te zien.

- Andere ontwikkelingen

De school (Molenholleke) zou in 2014 zijn bouwaanvraag doen voor een uitbreiding, het zou de bedoeling zijn dat kleuter- en lagere school op 1 locatie komt.

Dienen de terreinen van Pollers behouden te blijven als alternatieve parking? Dit is een zone voor koeren en hovingen in het BPA, dit moet onderzocht worden binnen het BPA. Is de zone aan New Gym in de Dorpsstraat een mogelijk alternatief?

b) *Heusden-Centrum*

De blauwe zone in het centrum van Heusden werkt goed. Ann zal de digitale kaart van de blauwe zone in Heusden-Centrum doormailen aan André.

Een eventuele uitbreiding van de blauwe zone langs de G. Gezellelaan (aan de bakker) is wenselijk. Er zijn nog voldoende alternatieven voor langparkeerders: aan de Kring, het Boudewijnplein en eventueel het St-Willibrordusplein.

Hoe zit het met de ontwikkelingen van RUP Mortelveld? Bij elke nieuwe ontwikkeling moeten de nodige parkeerplaatsen worden voorzien.

Enkel in Heusden-Centrum zijn er bewonerskaarten (max. 2 per wooneenheid) en handelaarskaarten (max. 1 per handelszaak). In totaal zijn er +/- 35 parkeerkaarten: +/- 30 voor bewoners en +/- 5 voor handelaars.

André zal zelf de bezettingsgraad van het Boudewijnplein en het St-Willibrordusplein bekijken.

c) *Koolmijnlaan*

Hier is betalend parkeren met 15 minuten gratis, mits men een speciale parkeerkaart legt. De alternatieve parkings voor langparkeren: Brilonplein, Braderieplein en De Hoeven kennen ook al een grote bezetting. Het is ook aangewezen om hier de capaciteit en de bezetting te tellen. De gemeente zal dit doen.

Verder zijn hier nog problemen met de leveringen voor de handelszaken, vooral op het gedeelte tussen het Braderieplein en de Carrefour. Nu gebeuren de toeleveringen door het parkeren op de weg. In het RUP Cité is het idee naar voren geschoven om de toelevering langs de achterkant te laten voorzien.

d) *Parkeren markt*

De markt wordt opgesteld op de Koolmijnlaan en een gedeelte van het Marktpllein. Het parkeren gebeurt op de parking aan Ceyskens, op de terreinen van Helzold en aan het ophaalgebouw.

De terreinen van A&E Venus werden in de studie rond de markt voorzien als alternatieve parking voor de markt. Deze site is door de gemeente aangekocht, maar er is nog niets mee gebeurd. In de Mober van de markt is ook bekeken hoe het parkeren tijdens de markt evalueert als het CVO verhuisd is. De parkeervisie uit de Mober van de markt blijft behouden.

e) *Boekt*

In Boekt zijn er recent enkele appartementsblokken bijgekomen. Veel bewoners parkeren op de parking Hoogveld. Er is hier een grotere parkeerdruk sinds de bouw van de appartementen.

Aan het nieuwe buurthuis in Boekt komen 50 parkeerplaatsen bij.

3. Trage Wegen

De inventaris van de Trage Wegen is rond. Paul heeft hiervan enkel een tussentijdse kaart. Hij zal deze digitaal bezorgen aan André. In het budget van 2014 is geld voorzien voor de trage wegen. Er komt een actieprogramma rond trage wegen waarbij ook scholen en dorpsraden worden betrokken. Het is de bedoeling dat er enkele tracés worden uitgewerkt die economisch haalbaar zijn in functie van de functionele verplaatsingen. Enkel deze tracés zullen dan door de gemeente worden onderhouden.

4. Volgende vergadering

BLST zal al een stuk synthesesnota klaarmaken, die dan op gemeentelijk niveau kan worden besproken. Naast de mobiliteitscel zouden zeker de schepenen Robin en Lode erbij moeten zijn, daarnaast nog Els en eventueel ook de burgemeester.

De volgende vergadering gaat door op 18 december 2013 om 13u30 in zaal Meylandt.

Verslag: Mobiliteitsplan - synthesenota: 5^e werkoverleg

datum 18 december 2013	uur 13u30-16u00	volgnummer 2013/4
organisator Paul Byloos	voorzitter Paul Byloos	verslaggever Ann Cardinaels

aanwezig: Mario Borremans (tot 14u30), Paul Byloos (vanaf 13u50), Ann Cardinaels, Els Jennen, Robin Stroobants (vanaf 13u55), Erik Vanrijkel (vanaf 14u05), André Moens en Peter Stals

verontschuldigd: Gunther Awouters, Lode Schops, Dieter Vandebeeck

afwezig:

Dagorde

1. Inleiding

- a) *Wegcategorisering*
- b) *Ruimtelijk knelpunt: Kolenhaven*
- c) *Knelpunt fietsroutenetwerk*
- d) *Beleidsplan*

2. Timing

3. Duurzaam scenario wegcatgorisering

4. Fietspaden

5. Vrachtroutenetwerk (VRN)

6. Parkeren

- a) *Tijdens de markt*
- b) *Parkeren rond gemeentehuis in Zolder*

7. Trage Wegen

8. Stations

9. Ruimtelijke ontwikkelingen

10. Conclusie

Verslag

1. Inleiding

BLST heeft in opdracht van het gemeentebestuur al een aantal belangrijke onderzoeken gedaan die ook worden meegenomen in het mobiliteitsplan:

- Mober ophaalgebouw
- Mober Berkenbos
- Kentekenonderzoek
- Onderzoek naar verhuis van de markt

Er moet nu worden beslist of een aantal bepalende uitspraken uit deze onderzoeken moeten worden meegenomen in het mobiliteitsplan of niet.

BLST zal in het mobiliteitsplan vertrekken van het nulscenario: wat is er nu en hoe zal dit evolueren bij ongewijzigd beleid.

a) *Wegcategorisering*

Het plan van de wegcategory is opgemaakt in 2005-2006 en is bepaald door het structuurplan Heusden-Zolder. Heusden-Zolder heeft slechts een secundaire weg II, de N72, deze is ook opgenomen in het structuurplan Limburg. Alle andere wegen in Heusden-Zolder zijn lokale wegen.

b) *Ruimtelijk knelpunt: Kolenhaven*

In 2012 is er een MER-screening gebeurd over het dossier van de Kolenhaven. De gemeente vond dat het plan voor de Kolenhaven MER-plichtig is, maar de provincie vindt dat het niet MER-plichtig is. Er moet nu een ruimtelijk uitvoeringsplan (=RUP) voor de Kolenhaven worden opgemaakt door de provincie.

De oversteek van de Kolenhaven moet op de plannen verder van de autosnelweg af worden ingetekend.

c) *Knelpunt fietsroutenetwerk*

De Drij Dreven is een ontbrekende schakel in de functionele fietsroute: op het plan moet de straatnaam gedefinieerd worden.

d) *Beleidsplan*

Aan de synthesesnota zal een beleidsplan worden gekoppeld met daaraan een lijst van uit te voeren werken en de geschatte kostprijs ervan.

2. Timing

BLST stelt voor om een GBC te houden eind januari 2014, het participatietraject kan dan in de 3^e week van januari 2014 plaatsvinden. De synthesesnota en het daaraan gekoppelde beleidsplan met een raming van de kostprijs moet ook nog worden voorgelegd aan het schepencollege begin januari 2014.

3. Duurzaam scenario wegcategory

De N72 is een secundaire weg II. Een lokale weg I verbindt dorpen. De N719 (Brugstraat-Koolmijnlaan) is een slechts een lokale weg II.

De afgelopen 20 jaar is het verkeer enorm toegenomen en de verkeersleefbaarheid in het centrum van Heusden is nu al nul. Het piekmoment is 's avonds en de oversteekbaarheid = 0.

Een duurzaam model voor de afwikkeling van het verkeer komende uit Koersel naar Suskaberg zou het afbuigen van het verkeer kunnen zijn van boven de straat Geenrijt en zo naar IZ De Veenvelden. Het centrum van Heusden zou dan beveiligd kunnen worden door het aanleggen van een verbinding van de Koerselsebaan naar de Brugstraat en door het aanleggen van een verbinding van Lillo (Houthalen-Hechteren) en Mijnerwerkerslaan via de rotonde Rena naar de N72.

Dit zou in fases kunnen gebeuren:

- Fase 1: afbuiging van het verkeer komende van Koersel via de Geenrijt naar de Veenvelden
- Fase 2: afbuiging van de Koerselsebaan via Muitenberg
- Fase 3: nieuwe verbinding vanaf de Rena naar de N72

Het verkeer van de ontsluitingswegen afleiden via woonstraten, zoals Geenrijt is moeilijk verkoopbaar. Het verkeer neemt echter nu al andere routes (sluipwegen). Als AWV de cijfers ziet van het verkeer dat passeert aan de rotonde van Heusden-Centrum, zal men ook ogen opentrekken. De ontsluiting van IZ De Schacht naar de Noord-Zuidverbinding moet zeker blijven staan op de plannen.

Het statuut van de N72 wijzigt vanaf de grens met Beringen en verandert van secundaire weg I naar secundaire weg II. Nochtans blijft de hoeveelheid verkeer quasi hetzelfde. In de GBC zal dit zeker gecommuniceerd of gemeld worden.

De ringstructuur rond het centrum van Heusden is zeker nodig en moet mee opgenomen worden in de synthesesnota. Het doorgaand verkeer moet ontkoppeld worden van de woonstraten.

4. Fietspaden

Hierin worden kaarten opgenomen van de functionele fietspaden en van de recreatieve fietsroute en de knelpunten. De Kerkstraat is in uitvoering en wordt mee opgenomen in de synthesesenota.

Daarnaast wordt er in de toekomst gestreefd om de fietspaden te koppelen aan de typologie van de weg, d.w.z. dat langs alle lokale wegen de fietspaden er op dezelfde manier zullen uitzien.

5. Vrachtroutenetwerk (VRN)

Dit gaat over het zwaar vervoer.

Heusden-Zolder heeft al een afbakening gemaakt van de tonnagebependingen binnen de gemeente. Dit blijft overeind.

Alleen de route voor de Kolenhaven blijft een probleempunt.

6. Parkeren

a) Tijdens de markt

Er is een opkuis gebeurd onder de marktkramers en de cowboys zijn er uitgehaald. BLST heeft een studie gemaakt over de markt en heeft een aantal scenario's voorgesteld. Welke scenario's worden behouden als duurzaam. Het marktonderzoek is in de vorige legislatuur wel op het schepencollege geweest, maar er moet worden nagevraagd bij de nieuwe marktverantwoordelijke, Annemie Vanherf, welk scenario er weerhouden is.

BLST heeft ook een MOBER gemaakt voor het ophaalgebouw.

b) Parkeren rond gemeentehuis in Zolder

Half januari 2014 heeft de gemeente een afspraak met Jogem over het eventuele gebruik van de parking voor het parkeren van het personeel van de gemeente.

De locatie aan Jogem is ook geschikt als een parking voor langparkeerders om een schil van niet betalend parkeren rond Zolder-Centrum te ontwikkelen.

De hoofdbekommernis van de Jogem is het vandalisme. Maar als rondom woningen komen, daalt het vandalisme meestal.

7. Trage Wegen

André Moens zal Zowie Vangeel contacteren. De inventaris van de Trage Wegen is klaar.

Midden 2014 zal er pas een visiekaart van de trage wegen beschikbaar zijn. Paul zal de kaart met de inventaris bezorgen aan André Moens. Een van de voorstellen is dat er langs de trage wegen die weerhouden worden, een led-verlichting met bewegingssensoren zou kunnen komen.

8. Stations

Heusden-Zolder heeft 2 treinstations, het is één van de weinige gemeenten in België die 2 stations heeft. Blijft dit zo? De gemeente is hierbij aangewezen op de NMBS en heeft hier zelf niets over te zeggen.

Ann heeft ergens cijfers binnengekregen of gezien over het aantal opstappers aan de stations van Heusden en Zolder. Het station van Heusden had iets meer opstappers dan het station van Zolder. Ann zoekt de cijfers op en bezorgt ze aan André Moens.

9. Ruimtelijke ontwikkelingen

RUP Cité en RUP Mijnterrein zijn in ontwikkeling. RUP Mijnterrein gaat vooral over de inbreiding Mijnwerkerslaan-Koolmijnlaan-Kolderstraat.

Het Spartacusverhaal komt ook in een stroomversnelling en er zijn aansluitingen voorzien van lijnbussen op de sneltram. Els bezorgt het advies van het schepencollege over het Spartacusdossier aan André Moens.

Voor Heusden-Centrum zou er nog steeds een transferium worden aangelegd met insteekparkings aan de Geenrijt.

10. Conclusie

André Moens zal de synthesesenota afwerken en het mobiliteitsplan toelichten op het schepencollege met een aantal vragen of standpunten en met een timing. Pas daarna zal er een participatietraject komen en een GBC-vergadering.

Dit zal midden januari 2014 zijn.

4^e week januari 2014: participatietraject

1^e week februari 2014: pre-GBC

2^e week februari 2014: GBC

Verslag: Mobiliteitsplan - synthesenota: 6e werkoverleg

datum 03/04/2014	uur 9u30-12u00	volgnummer 6
organisator Paul Byloos	voorzitter Paul Byloos	verslaggever Peter Stals/ Ann Cardinaels

aanwezig: Paul Byloos, Ann Cardinaels, Lode Schops, Erik Vanrijkel, Els Jennen, Gunther Awouters, André Moens en Peter Stals

verontschuldigd: Dieter Vandebecck, Robin Stroobants

afwezig:

Dagorde

Verslag

1. Bespreking synthese nota

1.1. DM-gemotoriseerd verkeer

In de vergadering is het duurzaam scenario omleidingsweg besproken:

- RUP Heusden-cité spreekt de verbinding Koerselsebaan – spoorweg tegen, er zijn grote bedrijven voorzien op het “achterste” deel, ter hoogte van de Koolmijnlaan aan de brug. Deze winkels zouden uiteraard op de nieuwe ontsluitingsweg kunnen zitten.
- De doorsteek naar de oude spoorweg is cruciaal, anders heeft het weinig zin om de nieuwe weg op het oud spoor aan te leggen.
- Ring boven Voortstraat is ook moeilijk → natuurgebied
- Bij de spoorweglijn verbindingen voorzien vanuit de woonwijken die ontsluiting bieden.

1.2. DM-wegencategorisering

- M. Scheperslaan mag niet rood (lokale I) ingekleurd zijn, lokale II inkleuren zodat men hem zeker niet als mogelijke ontsluiting van De Schacht ziet.
- Dellestraat wordt gewestweg (staat nog niet in het PRSL) maar is door Gijs Moors gemeld op een vergadering.
- Bij de Westlaan een stuk er uit knippen tussen grens bebouwde kom (rotonde) en kanaal.
- Aan de overkant van kanaal de Westlaan rood kleuren (lokale I) van kanaal tot aan Dellestraat.
- Ontsluiting van Industriestraat bij kanaal aanpassen naar lokale I.
- Stuk richting Lummen afkappen bij Dellestraat.
- Carpoolparking heeft ook nog een mogelijke uitbreiding bij afrit Terlaemen (aan bovenkant).
- Bij de Borghgravelaan verbinding naar boven laten draaien. Stuk van Ubbelstraat lokale III maken.
- Kanaalweg bij kanaal naar boven doortrekken.

1.3. DM-fietspaden

- Jeugdlaan is uitgevoerd, mag van de kaart, wel bij nulscenario aanduiden.
- Meylandtlaan tussen Schootstraat tot Heikant meenemen als deel te verbeteren fietspad.
- Kerkstraat niet op de Westlaan aansluiten maar op de Kanaalweg aansluiten.
- Dorpsstraat aanduiden als te vervallen functioneel fietspad. Ringlaan als gewent aanduiden.

- Bij Schootstraat nog stuk te vervallen.
- Bij kanaal de gewenste aanleg fietspad doortrekken over de lengte welke als niet conform bevonden wordt op het BFF.
- Ter hoogte van Lindeman loopt een stuk BFF over de Lindelaan terwijl het over de Galgenbergstraat dient te lopen (deze is beter uitgerust en loopt in het verlengde van de Pastoor Paquaylaan).

1.4. Ruimtelijke knelpunten

De ruimtelijke knelpunten worden overlopen om te zien of ze nog van toepassing zijn.

- De locaties voor de carpoolparking meenemen als ruimtelijk probleem.
- Probleemzone RUP Bovy uitbreiden met Velodroom, poort van de Wyers, uitbreiding Terlaemen.
- **Door de aantrekkingskracht op provinciaal niveau is besloten om de N729 vanaf autosnelweg tot aan Terlaemen als secundaire II te upgraden.**
- Alle BPA's zijn uitgevoerd en hoeven niet vermeld te worden, BPA de Schacht wordt een (rode) RUP de Schacht
- Uitbreiding industrie Lange Beemden als rode bol meenemen.
- Alle andere RUP's blijven behouden, Bovy wordt uitgebreid zoals boven vermeld.
- De blauwe sterren (bestaande ruimtelijke problemen) blijven allen behouden.
- De gele sterren (probleemstelling gewenste structuur) blijven allen behouden, er komt een toevoeging van de zoekzones carpoolparking.

1.5. verkeerskundige knelpunten

De verkeerskundige knelpunten worden overlopen om te zien of ze nog van toepassing zijn.

- De ontsluiting van Heusden-centrum aanduiden met een pijl.
- Alle andere problemen blijven behouden.

1.6. OV

- De ontsluiting van industrielaan vormt een probleem
- Spartacus: spoorlijntracé is voorkeur (onofficieel) – zou een diesellijn zijn van Hasselt naar Hamont.
- Gemeente vraagt goede verbinding met snelbussen naar sneltramhalte.

1.7. Parkeren

- Heusden: blauwe zone is akkoord
- Zolder: pironlaan meenemen tot aan de uitrit parking (voorzorg)
- Kaart opmaken van betalende zone in de cité (van De Hoeven tot de winkel Xplosiv).
- Ann maakt het politiereglement over i.v.m. betalende zone.
- Tijdens de vakantie is er geen parkeerprobleem in Zolder. Gemeente telt tijdens de vakantie nog eens.
- Kaart maken met zoekzones langdurig gratis parkeren. Werkhuis Pollens, Jogem, achter Broekmans, het Bergske meenemen als mogelijke opties.
- Er wordt een RUP opgemaakt voor Zolder centrum → zoekzones kunnen dan hard gemaakt worden.

1.8. trage wegen

- Paul maakt tekst voor jaarverslag over om op te nemen.
- Moet er iets voorzien worden voor voetgangerslijnen? Bijvoorbeeld een doorsteek door Jogem? Eerst geld gebruiken voor bestaande voetpaden te verbeteren/onderhouden, daarna kan men nieuwe voetpaden maken.
- Visietekst voor ontwerpen van voetpaden mee opnemen in dossier

1.9. snelheidsregime

- Belikstraat van 70 naar 50
- Bij afritten autosnelweg 70 km per uur
- 30km/uur zones: Kluisstraat, Reitveld/Pastoor Swinnenstraat, Horionweg, Inakker is nog maar tot aan de bank niet tot aan 't Bergske, De Winning is 30km. Omgeving school SFC, Luchtballon, Edward Staintonstraat, Sint-Lutgardusstraat, Huybrechtslaan/Kloosterstraat, Kapelstraat.
- Snelheid bij Lindeman controleren.
- Variabele 30/50: Westlaan ter hoogte van school, Ringlaan ter hoogte van Beekbeemdenhof, Brugstraat, Everselkiezel in de buurt van Sint-Jacobusstraat.
- Kleur bebouwde kom wat zachter zetten.

Verslagen GBC Synthesenota

Verlag: Werk-GBC over het mobiliteitsplan

datum
20 mei 2014

uur
14u00-16u00

volgnummer
deel 2

organisator
Erik Vanrijkel

voorzitter
Erik Vanrijkel

verslaggever
Ann Cardinaels

Aanwezigheidslijst

1. Vaste leden

Naam	Dienst	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Aanwezig via volmacht (V) Afwezig (N)
Gunther Awouters, Paul Byloos, Ann Cardinaels, Els Jennen, Lode Schops, Robin Stroobants, Erik Vanrijkel	Gemeentebestuur mobiliteitsambtenaar diensthoofd patrimonium verslaggever GBC diensthoofd ruimtel. ordening schepen ruimtel. ordening schepen openbare werken voorzitter GBC	gunther.awouters@heusden-zolder.be paul.byloos@heusden-zolder ann.cardinaels@heusden-zolder.be els.jennen@heusden-zolder.be lode.schops@heusden-zolder.be robin.stroobants@heusden-zolder.be erik.vanrijkel@heusden-zolder.be	A A A A N N A
Pamela Uyttendaele	Departement Mobiliteit en Openbare Werken	pamela.uyttendaele@mow.vlaanderen.be	A
An Vanacken	VVM De Lijn	An.Vanacken@delijn.be	A
André Moens Peter Stals	Buro LST	Andre.moens@buro-1st.be	A A
Daniella Houben, Joris Maes	Wegbeheerder: AWV	daniella.houben@mow.vlaanderen.be	A A

2. Variabele leden

Naam	Dienst	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Aanwezig via volmacht (V) Afwezig met schriftelijke opmerkingen (S) Afwezig (N)
Rik Schreurs	Provinciebestuur	rik.schreurs@limburg.be	A
Marleen Duflos Jean-Marie Coenen	Departement Ruimtelijke Ordening	marleen.duflos@rwo.vlaanderen.be jeanmarie.coenen@rwo.vlaanderen.be	N N
Maria Bosmans	Agentschap Natuur en Bos	maria.bosmans@lne.vlaanderen.be	A

3. Adviserende leden

Naam	Dienst / organisatie	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Afwezig (N)
Marcel Wijnker	Toegankelijkheidsbureau	marcel.wijnker@toegankelijkheidsbureau.be	A
Wouter Vliegen	Brandweer Heusden-Zolder	wouter.vliegen@heusden-zolder.be	A
Raf Vandeborn	Milieu dienst Heusden-Zolder	raf.vandeborn@heusden-zolder.be	N
Annette Palmers	Politieke fractie CD&V	Annette.palmers@telenet.be	N
Funda Oru	Politieke fractie Sp.a	funda_oru@hotmail.com	N
Patrick Schroyen	Politieke fractie Open VLD	patrick.schroyen1@telenet.be	N
Stefan Leeten	Politieke fractie NV-A	stefanleeten@hotmail.com	N
Tony Lespoix	Politieke fractie Vlaams Belang	tony.lespoix@skynet.be	N
Carlo Vandevelde	Politieke fractie Nieuw Heusden-Zolder	carlo.vandevelde@nhz.be	N
Dieter Vandebeeck	Politie Heusden-Zolder	dieter.vandebeeck@heusden-zolder.be	N

Dagorde

1. Vaststelling van het quorum
2. Toelichting over de synthesenota door André Moens
3. Vragen en opmerkingen
4. Volgende vergadering

Verslag

1. Vaststelling van het quorum

De voorzitter stelt vast dat alle vaste leden fysisch of bij volmacht aanwezig (A of V) zijn en dat de GBC dus rechtsgeldig kan beraadslagen en een consensus kan vaststellen. Gezien de nodige documentatie niet tijdig was bezorgd, wordt deze vergadering een werk-GBC.

2. Toelichting over de synthesenota door André Moens

Het mobiliteitsplan is opgebouwd volgens het STOP-principe: eerst stappen, dan trappen, dan openbaar vervoer en dan personenvervoer.

De synthesenota geeft een visie op fietsen, parkeren, autoverkeer, openbaar vervoer, ...

Daarnaast zijn er in de synthesenota 2 grote thema's:

de MOBER in Berkenbos
verkeer in Heusden-Centrum

Voor de 2 stations in Heusden-Zolder zijn er geen wijzigingen in de route voorzien bij de NMBS, wel stelt het mobiliteitsplan voor om de infrastructuur (de inrichting van de parking) te verbeteren. In het Spartacusplan is wel een verbinding van Heusden-Zolder op sneltramlijn 3 voorzien.

De inventaris van de Trage Wegen is klaar. Het is nu de bedoeling om uit deze Trage Wegen een aantal wegen te selecteren die goed uitgewerkt zullen worden.

Verder bevat de synthesenota nog nulscenario's voor alle soorten verkeer:

Zowel het functionele fietsverkeer (woon-werk/woon-schoolverkeer) als het recreatieve verkeer (toeristisch) is in kaart gebracht. De functionele fietsverbindingen zijn vaak korte verbindingen, maar het nadeel is dat hier veel gemotoriseerd verkeer op zit.

Uit het nulscenario voor de Lijn concludeert buro LST dat er een goed bereikbaar openbaar vervoer is in Heusden-Zolder. Er zijn wel veel schoolroutes, de dekkingsgraad op schooldagen zal anders zijn dan de dekkingsgraad op niet schooldagen. De Lijn vindt de N72 niet goed ingericht, vooral aan de rotonde Suska is de doorstroming niet goed. Buro LST moet in de nota opnemen dat er een busverbinding gewenst is voor het industrieterrein Zolder-Lummen.

In de wegcategorisering van de provincie wordt de N72 geklasseerd als lokale weg III. Dit is een verbindingsweg voor openbaar vervoer en fietsverkeer.

Van het vorige mobiliteitsplan zijn +/- 85% van de taken uitgevoerd, dit is een goede score. Op de resultaten van de Mober in Berkenbos zal niet verder worden ingegaan. Deze zijn al eens voorgelegd aan de leden van de GBC op 9/07/2013.

Verkeersonderzoek Heusden-Centrum

Op de Brugstraat en de G. Gezellelaan is er een enorme aangroei van verkeer, dagelijks passeren er +/- 16.000 voertuigen op de G. Gezellelaan. De verkeersleefbaarheid moet hier worden verbeterd.

Er waren bij de telling 5 telpunten en men heeft 's morgens en 's avonds geteld. Een 20-tal personen hebben de eerste 3 letters/cijfers van de nummerplaten ingesproken en de aantallen geteld.

Uit dit onderzoek kan het Doorgaand verkeer, het Herkomstverkeer en het Bestemmingsverkeer worden getraceerd (DHB-matrix). Doorgaand verkeer rijdt in het onderzoeksgebied binnen en rijdt er weer terug uit aan de andere kant. Herkomstverkeer is verkeer dat vertrekt uit het onderzoeksgebied, het rijdt het gebied uit. Bestemmingsverkeer komt het gebied binnengereden en blijft hier om te werken/winkelen/...

Uit het onderzoek blijkt dat de G. Gezellelaan de drukste weg is en dat er 's avonds meer verkeer op zit dan 's morgens, ongeveer 1,5 x meer verkeer 's avonds. Ook de relatie tussen Koerselsebaan en Suskaberg is sterk aanwezig. Het sluipverkeer is verwaarloosbaar.

Wil je het centrum van Heusden ontlasten, dan zijn volgende verbindingen gewenst:

- een verbinding tussen de Koerselsebaan en rotonde 'Geren Bij'
- een verbinding tussen de Koerselsebaan en de Koolmijnlaan (via Muitenberg)
- een verbinding tussen de Koolmijnlaan (nieuwe rotonde Mijnwerkerslaan) en de N72
- een verbinding tussen de Koolmijnlaan (nieuwe rotonde Mijnwerkerslaan) en de E314 Noord-Zuidverbinding

Andere belangrijke ontsluitingen, zijn de ontsluiting van de carpoolparking en van IZ Kolenhaven.

3. Vragen en opmerkingen

- **Andre Moens: Is het mogelijk om de Trage Wegen te koppelen aan de schoolroutes tot een functionele fietsroute?**
Voor de provincie kan dit als de bestaande functionele routes behouden blijven en als de trage wegen sociale controle hebben. Alle wijzigingen aan functionele routes moeten voorgelegd worden aan de Deputatie.
- **Rik Schreurs: Waarom zou je een ringstructuur aanleggen rond Heusden-Centrum, er is slechts 20% doorgaand verkeer. Misschien moet er meer verkeer uit de auto worden gehaald.**
André Moens:
Moet het doorgaande verkeer (20%) wel door het centrum worden geleid of eerder via de buitenrand rond het centrum?
Els Jennen:
In Heusden-Centrum zijn nog veel onbebouwde stroken en dus nog veel zones om te ontwikkelen. In de toekomst wordt verwacht dat het aantal woongelegenheden in Heusden-Centrum zal dalen. De effecten van Spartacus en van de Noord-Zuidverbinding op het verkeer door Heusden-Centrum kunnen moeilijk worden ingeschat.

André Moens:

Het oversteken van de G. Gezellelaan in het centrum van Heusden is erg moeilijk volgens André Moens. Het centrum is druk. Een mogelijke oplossing voor de Koolmijnlaan is het handelsgebied ontsluiten langs de achterkant.

Rik Schreurs:

Langs de N719 (G. Gezellelaan, Brugstraat, Koolmijnlaan) liggen veel typische autowinkels, zoals bv. een Brico. Men gaat niet met de fiets of de bus naar zo'n winkels.

André Moens:

Als de ringstructuur niet doorgaat, wat doe je dan wel in Heusden-Centrum?

Daniella Houben:

Voor AWV is de N719 een lokale weg. AWV legt geen omleidingswegen aan voor lokale wegen. De juiste ontsluitingen voor de Noord-Zuidverbinding en IZ Kolenhaven moeten blijken uit de RUP's die hiervoor uitgewerkt worden.

Erik Vanrijkel:

Bijna alles wordt in de oude spoorbedding voorzien: fietspad, de ontsluiting voor de Noord-Zuidverbinding, spartacus, ... Er zullen keuzes moeten worden gemaakt.

- **Aanpassing huishoudelijk reglement GBC**
In het huishoudelijk reglement zal worden opgenomen dat de documenten voor de GBC 10 dagen vooraf moeten worden bezorgd, i.p.v. 10 werkdagen vooraf. Ann zal het huishoudelijk reglement aanpassen.
- **Marcel Wijnker: Er is geen kaart van de voetgangersstructuur opgenomen in het mobiliteitsplan. Welke voetgangersstructuur is er al en zijn de centra toegankelijk voor scholen/winkels?**
André Moens:
Deze aanpassing zal mee worden genomen in de uiteindelijke synthesesnota.
- **Rik Schreurs: Als de ontsluiting van IZ Kolenhaven op dergelijke manier ingetekend zal blijven op de kaart, dan kan het mobiliteitsplan worden afgekeurd, want dit strookt niet met de visie van de provincie.**
André Moens zal de ontsluiting van IZ Kolenhaven moeten opnemen in het plan als een zoekzone, in de tekst moet dan duidelijk vermeld worden dat de gemeente een ander voorstel heeft voor de ontsluiting.
- **Els Jennen maakt de volgende bedenking: Als de ringstructuur er komt, gaan we dan niet nog meer verkeer aantrekken uit andere gemeenten?**

4. Volgende vergadering

De volgende vergadering van de GBC vindt plaats op dinsdag 24 juni 2014 om 13u00 in zaal Meylandt in het gemeentehuis. Volgende onderwerpen zullen besproken worden: carpoolparking, mobiliteitsplan en bocht O.L.-Vrouwstraat-Terlaemenlaan.

datum
24 juni 2014

uur
13u00-15u30

volgnummer

organisator
Paul Byloos

voorzitter
Paul Byloos

verslaggever
Ann Cardinaels

Aanwezigheidslijst

1. Vaste leden

Naam	Dienst	e-mail	Aanwezig (A) Aanwezig via volmacht (V) Afwezig (N)
Gunther Awouters, Paul Byloos, Ann Cardinaels, Els Jennen, Lode Schops, Robin Stroobants, Erik Vanrijkel	Gemeentebestuur mobiliteitsambtenaar diensthoofd patrimonium verslaggever GBC diensthoofd ruimtel. ordening schepen ruimtel. ordening schepen openbare werken voorzitter GBC	gunther.awouters@heusden-zolder.be paul.byloos@heusden-zolder ann.cardinaels@heusden-zolder.be els.jennen@heusden-zolder.be lode.schops@heusden-zolder.be robin.stroobants@heusden-zolder.be erik.vanrijkel@heusden-zolder.be	A A A A A A N
Pamela Uyttendaele	Departement Mobiliteit en Openbare Werken	pamela.uyttendaele@mow.vlaanderen.be	A
Michaël Berten An Vanacken	VVM De Lijn	Michael.Berten@delijn.be An.Vanacken@delijn.be	A enkel punt 4 (carpool) A enkel punt 6 (mob.plan)
André Moens Peter Stals	Buro LST	Andre.moens@buro-lst.be	A enkel voor A mob. plan
Daniella Houben, Joris Maes	Wegbeheerder: AWV	daniella.houben@mow.vlaanderen.be	A A
Stijn Van Pee Evelien Sorgeloos	Initiatiefnemer: Grontmij	Stijn.VanPee@grontmij.be	A A

2. Variabele leden

Naam	Dienst	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Aanwezig via volmacht (V) Afwezig met schriftelijke opmerkingen (S) Afwezig (N)
Rik Schreurs	Provinciebestuur	rik.schreurs@limburg.be	A
Marleen Duflos Jean-Marie Coenen	Departement Ruimtelijke Ordening	marleen.duflos@rwo.vlaanderen.be jeanmarie.coenen@rwo.vlaanderen.be	N N
Maria Bosmans	Agentschap Natuur en Bos	maria.bosmans@lne.vlaanderen.be	A

3. Adviserende leden

Naam	Dienst / organisatie	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Afwezig (N)
Marcel Wijnker	Toegankelijkheidsbureau	marcel.wijnker@toegankelijkheidsbureau.be	A
Wouter Vliegen	Brandweer Heusden-Zolder	wouter.vliegen@heusden-zolder.be	A
Raf Vandeborn	Milieu dienst Heusden-Zolder	raf.vandeborn@heusden-zolder.be	N
Annette Palmers	Politieke fractie CD&V	Annette.palmers@telenet.be	N
Funda Oru	Politieke fractie Sp.a	funda_oru@hotmail.com	N
Patrick Schroyen	Politieke fractie Open VLD	patrick.schroyen1@telenet.be	N
Stefan Leeten	Politieke fractie NV-A	stefanleeten@hotmail.com	A
Tony Lespoix	Politieke fractie Vlaams Belang	tony.lespoix@skynet.be	A
Carlo Vandevelde	Politieke fractie Nieuw Heusden-Zolder	carlo.vandevelde@nhz.be	N
Dieter Vandebecck	Politie Heusden-Zolder	dieter.vandebecck@heusden-zolder.be	N

Dagorde

1. **Vaststelling van het quorum**
2. **Goedkeuring verslag werk-GBC: deel 1 carpoolparking en deel 2 mobiliteitsplan**
3. **Goedkeuring aanpassing huishoudelijk reglement**
4. **Carpool**
5. **Voorstellen PCV: Terlaemenlaan-Viverselweg-Ubbelstraat & bocht O.L.Vrouwstraat-Terlaemenlaan**
6. **Mobiliteitsplan**

Verslag

1. **Vaststelling van het quorum**
De voorzitter stelt vast dat alle vaste leden fysisch of bij volmacht aanwezig (A of V) zijn en dat de GBC dus rechtsgeldig kan beraadslagen en een consensus kan vaststellen.
2. **Goedkeuring verslag werk-GBC: deel 1 carpoolparking en deel 2 mobiliteitsplan**
In aansluiting op het verslag over de carpoolparking meldt AWV dat zij het dossier over de waterhuishouding niet zullen trekken.
3. **Goedkeuring aanpassing huishoudelijk reglement**
Het huishoudelijk reglement wordt aangepast als volgt: de documenten voor de GBC worden uiterlijk 10 werkdagen vooraf bezorgd, i.p.v. 15 werkdagen vooraf.

4. Carpool

Het studiebureau heeft de startnota aangepast t.o.v. de werk-GBC d.d. 20/05/2014: de gekozen locatie B3 werd meer in detail uitgewerkt. Hoofdstuk 11: weerhouden oplossing en hoofdstuk 13: raming werden toegevoegd aan de startnota.

4.1. Verdere uitwerking ten opzichte van vorige vergadering

- In eerste instantie wordt er een carpoolparking voorzien voor 96 voertuigen. Slechts een klein stuk moet opgehoogd worden. Het studiebureau heeft de carpoolparking niet opgevat als een veld met parkeerplaatsen, er wordt groen voorzien tussen de geparkeerde auto's. Daarnaast wordt er ook een fiets- en voetgangersverbinding voorzien naar Industriezone Lange Beemden. Het hoogteverschil van de parking is niet zo hoog als op de tekening (zie punt 11.2 p. 67).
- De parking kan nog worden uitgebreid naar de gele zone of de paarse zone (zie punt 11.3 p. 68). In de gele zone gaat het om een uitbreiding met 100 parkeerplaatsen en in de paarse zone gaat het om 50 extra parkeerplaatsen.
- De carpoolparking wordt aangelegd in grasdallen met infiltratie in de bodem. Er wordt ook groen voorzien. Grontmij stelt volgende bomen voor: spar, eik of berk. ANB wenst geen sparren.
- Er worden eveneens laadpalen voor elektrische voertuigen voorzien.
- Het grondwaterpeil moet nog bekeken worden.
- In de projectnota zal een microsimulatie moeten gebeuren van de verkeerslichtenoplossing, deze oplossing moet verfijnd worden naar de projectnota toe.

4.2. Voorstel schepen Lode Schops om voor locatie A1 te kiezen

- Locatie B3 is duur en het zal moeilijk zijn om waterbuffering te voorzien. In de startnota heeft het studiebureau het negatiever advies van ANB voor locatie B3 niet weerlegd. De waterbuffering voor de carpoolparking wordt volgens de tekeningen voorzien achter de huizen (en daar is nu al veel wateroverlast). Er is geen sociale controle op deze locatie, want het ligt in een bos en je hebt geen zicht op de parking van op de weg/de brug.
- Locatie B3 heeft als voordeel dat de oversteekbaarheid van de N72 en de vele ongevallen mee kunnen worden opgelost. Maar dat kan ook op een andere manier: door het aanleggen van een minirotonde aan de afrit en het doortrekken van de middenberm. Dit zou zelfs met een proefopstelling kunnen worden gerealiseerd.
- Het wild carpoolen aan afrit 28 (locatie B3), is te verklaren doordat er plaats is om te parkeren langs de brug op.
- Schepen Lode Schops vindt locatie A1 beter: door het minder drukke verkeer langs de N729 is de parking vlotter bereikbaar. Men kan de parking sneller verlaten, dit is eerder een voordeel. De afstand van de woonkern tot locatie A1 is +/- 1 km meer.
- Aan locatie A1 is wel een fietspad (in de Jeugdlaan is een nieuw fietspad aangelegd) en ook een bushalte op 400m. Als locatie A1 wordt weerhouden, is dubbel gebruikt mogelijk als parking voor circuit Zolder.
- Locatie A1 kreeg een positief advies van ANB. De sociale controle is beter, want er is een betere doorkijk. De kostprijs is lager omdat hier geen waterbuffering nodig is. Bovendien heeft de Dorpsraad van Boekt ook een positief advies gegeven voor deze locatie.

4.3. Reacties van de andere vaste, variabele en adviserende leden op het voorstel om voor locatie A1 te kiezen

- **Vast lid AWV:**
AWV kan zich nog niet uitspreken hierover, maar zal het voorstel meenemen naar het interne overleg. AWV is voorstander van een carpoolparking aan afrit 28 o.w.v. bovenstaande redenen.

- **Vast lid BMV:**
Bij de vorige werk-GBC d.d. 20/05/2014 was er een consensus voor locatie B3, daar zijn meer voorzieningen.
- **Variabel lid ANB:**
Onze voorkeur gaat uit naar locatie A1, locatie B3 is voor ANB de 2^e slechtste keuze. Maar gezien de consensus tijdens de werk-GBC, besloot AWV om mee te gaan in deze keuze, mits passende maatregelen.
- **Vast lid De Lijn:**
Locatie B3 is beter uitgerust dan locatie A1. Aan locatie B3 passeren 2 buslijnen: lijn 29 Hasselt-Leopoldsburg-Lommel en lijn 68 Bocholt-Houthalen-Antwerpen. Aan locatie A1 komt enkel buslijn 23 Heusden-Zolder-Hasselt (en lijn 34 schoolroute). Voor de inwoners van Heusden-Zolder is locatie A1 beter omdat buslijn 23 de eigen inwoners vervoert. Voor de andere gemeenten is locatie B3 beter, omdat deze voor inwoners uit andere gemeenten (bv. Zonhoven) beter bereikbaar is met het openbaar vervoer. De lijn heeft een voorkeur voor locatie B3, maar zegt niet onmiddellijk nee tegen locatie A1.
- **Adviserend lid Toegankelijkheidsbureau:**
Geen voorkeur voor een bepaalde locatie.
- **Variabel lid Provinciebestuur:**
De provincie heeft een voorkeur voor locatie B3. Als de carpoolparking aan afrit 27 zou komen (locatie A1), dan zal de parking bijkomend verkeer aantrekken en dan zal dit een extra belasting geven op deze verbinding. Voor locatie B3 is de last er al, de mensen die hier nu al parkeren, zullen het blijven doen. De verkeersleefbaarheid zal niet verslechteren door de aanleg van een carpoolparking op locatie B3. Locatie B3 heeft veel meer potentieel dan locatie A1.
- **Adviserend lid namens fractie Vlaams Belang:**
Aan de overlast voor de omwonenden is niet gedacht in dit dossier. De N72 (locatie B3) is nu al erg druk.
- **Provinciebestuur:**
De carpoolparking zorgt niet voor een vermeerdering van het verkeer met 50%. Er zal iets meer verkeer zijn, maar dat is 2 x per dag: 's morgens en 's avonds.
- **Reactie voorzitter:**
Ieder lid van de GBC heeft de PowerPointpresentatie van de buurtbewoners van afrit 28 ontvangen. Het studiebureau heeft een technische afweging gemaakt voor de mogelijke inplanting van de carpoolparking. Daarbij is de mens inderdaad niet bekeken. Het aantal omwonenden rond afrit 28 en afrit 27 is ongeveer gelijkaardig.
- **Reactie schepen:**
Aan afrit 28 grenst 1 woning bijna aan de carpoolparking. De omwonenden van afrit 28 langs de Ambachtlaan, worden nu al geconfronteerd met veel wateroverlast. Dit gebied ligt in een kuip met 2 beken en met de wateroverlast zit men nu al aan het maximum.
- **Reactie ANB:**
Als voor locatie B3 wordt gekozen, is een project-MER screening zeker nodig om de effecten op het milieu na te gaan. De wateroverlast is er nu ook al. Het gebied staat qua waterhuishouding erg onder druk. Maar al wat er nu bijkomt, zorgt voor meer risico op water.
- **Vast lid dienst ruimtelijke ordening gemeente:**
De waterproblematiek aan afrit 28 is gekend en moet opgelost worden. Ruimtelijk gezien is locatie B3 aan afrit 28 beter. Aan afrit 27 zijn al voldoende parkeermogelijkheden door het circuit. Men zou er nu al kunnen carpoolen, maar het gebeurt niet.

- **Reactie studiebureau Grontmij:**
Wat de busverbindingen betreft, is locatie A1 beter voor de eigen inwoners. Lijn 34 is een schoolroute, die heeft geen invloed. Maar lijn 23, de busverbinding van Heusden-Zolder naar Hasselt, is beter voor de eigen inwoners. Aan locatie B3 passeert buslijn 29, van Hasselt naar Beringen. Deze wordt in de toekomst belangrijker bij de realisatie van Beringen als knooppunt in het spartacus-verhaal.
- **Reactie voorzitter**
Op de N72 gaat 85% van het verkeer naar Hasselt. Alle leden van de GBC zullen hun standpunt afdroegen met hun achterban/eigen dienst. Het studiebureau verwerkt de argumenten van de gemeente in de nota. Er zal een nieuwe GBC worden georganiseerd in september. De kosten voor de waterhuishouding moeten worden afgewogen ten opzichte van de hinder voor de omwonenden en ten opzichte van de mobiliteit.
- **Reactie ANB:** er is dringend een waterpeiling nodig, voordat er verder iets kan gebeuren.
- **Reactie de Lijn:** er is misschien bijkomend onderzoek nodig?
- **AWV** vraagt zich af of we op de volgende vergadering wel tot een consensus zullen komen?
- **Reactie Vlaams belang:**
Moet de carpoolparking wel vlak bij de autosnelweg komen? Onze inwoners kunnen toch eerder welke parking gebruiken om te carpoolen.
- **Reactie schepen Stroobants:**
Wanneer iemand van Heusden-Zolder wil carpoolen naar het werk (bv. in Brussel of Antwerpen) dan is zijn/haar collega vaak uit een andere gemeente. Men is dan wel bereid om even van de autosnelweg af te rijden naar de carpoolparking, maar niet om nog een hele rondrit door de gemeente te doen. De carpoolparking moet dus vlak bij de autosnelweg liggen.
- **Reactie Els Jennen:**
Wat is het standpunt van Ruimte Vlaanderen i.v.m. de vergoeding voor beide locaties A1 en B3? Grontmij is bij Ruimte Vlaanderen geweest en voor beide locaties is een vergoeding mogelijk.

CONCLUSIE

Er wordt een nieuwe GBC gehouden in september 2014. Als alle partijen tot een consensus komen voor een bepaalde locatie, is het OK.

Als er geen consensus wordt bereikt, dan gaat het volledige dossier naar de RMC en dan zal de kwaliteitscoördinator de knoop doorhakken en een beslissing nemen.

5. Voorstellen PCV: Terlaemenlaan-Viverselweg-Ubbelstraat & bocht O.L.Vrouwstraat-Terlaemenlaan

Op 17/06/2014 vond er een PCV-vergadering plaats over beide punten. Er waren nog wat opmerkingen tijdens de PCV en AWV heeft de plannen hieraan aangepast.

- **Kruispunt Terlaemenlaan-Ubbelstraat-Viverselweg**
Voor het kruispunt Terlaemenlaan-Ubbelstraat-Viverselweg heeft het studiebureau de druppels ingetekend. Eerst lagen deze dicht op het kruispunt, maar op vraag van de gemeente en de Lijn, zijn deze verder in de zijstraten ingetekend. De druppels zijn ook overrijdbaar voor de lijnbussen, het gaat om een verhoging van 5 à 6 cm.
- **Bocht O.L.Vrouwstraat-Terlaemenlaan**
De grijze stroken zijn overrijdbaar voor vrachtwagens. Op de PCV was gevraagd om de fietser de keuze te laten waar hij oversteeft. Er komt printbeton met een schuine helling, er zit wel een licht verhoging in. De fietser moet afstappen om over te steken. Vanuit de GBC (provincie en toegankelijkheid) wordt toch gevraagd om over een lengte van +/- 2 m een gedeelte vlak te maken voor het oversteken van de fietsers.

6. Mobiliteitsplan

Ten opzichte van de werk-GBC, heeft studie bureau Buro LST nog een aantal zaken aangepast.

- **Trage Wegen**
De Trage wegen zijn geïnventariseerd. Dit zal in delen worden uitgewerkt in projectfasen.
- **Voetpaden/inrichting stoepen**
Deze zijn belangrijk voor het Toegankelijkheidsbureau. Moeten de voetpaden worden geïnventariseerd of mag het worden uitgeschreven in tekstvorm?
Het mag worden uitgeschreven in de tekst. Buro LST zal dit samen met het beleid bekijken.
- **Fietsstructuur**
Geen opmerkingen.
- **Openbaar vervoer**
IZ Zolder-Lummen is niet opgenomen in het mobiliteitsplan omdat de basismobiliteit niet van toepassing is op IZ, enkel op woongebieden.
- **Ringstructuur met omleidingswegen in Heusden-Centrum**
De omleidingsweg is het ontworpen scenario. In de tekst is opgenomen dat er nu onvoldoende verkeer is om de omleiding te verantwoorden.
Het duurzaam scenario is het huidige wegennet, maar er zullen meer flankerende maatregelen worden opgenomen in de tekst.
- **Kolenhaven**
Rond de omgeving Kolenhaven is een zoekvenster met pijlen getekend. De omschrijving moet aangepast worden, er moet staan IZ Genebos-Gestel.
- **Ruil Mijnwerkerslaan en Koolmijlaan**
AWV vraagt zich af of de ruil van deze wegen nog wel zin heeft? Het oud gedeelte van de Koolmijnlaan wordt luwer, er zijn ondertussen veel ontwikkelingen op IZ Mijnterrein/De Schacht, AWV ziet minder voordeel om de weg over te nemen.
De bedrijven mochten van AWV destijds niet aansluiten op de N719, nu deze bedrijven aansluiten op de Mijnwerkerslaan, wordt dit als argument gebruikt om de wegen niet te wisselen. De N719 wordt omgevormd tot verblijfszone voor wonen. De gemeente kan in het fietspadenproject bijkomende maatregelen nemen om het verkeer te knippen.
AWV kan meegaan in de visie om de N719 verkeersluwer te maken, maar de Mijnwerkerslaan is langer, dat het IZ zone was, is geweten. Het CVO is nadien bijgekomen, dit kan mogelijk voor meer drukte op de Mijnwerkerslaan zorgen.
Het is al 10 à 15 jaar het opzet dat de N719 luwer wordt en dat de Mijnwerkerslaan de doorgangsweg wordt. Moeten de eigendommen hiervoor effectief overgedragen worden? Kunnen de wegen gelijkwaardig worden gemaakt?
Het is en blijft de bedoeling om het voor het gemotoriseerde verkeer moeilijk te maken om de N719 te nemen, maar voor de lijnbussen moet de N719 wel gemakkelijk bereikbaar zijn.
Buro LST kan hiervan ook een zoekvenster maken. De gemeente wil dat Buro LST een voorkeursscenario maakt van de Mijnwerkerslaan als weg voor doorgaand verkeer.
- **Noord-Zuidverbinding**
De Noord-Zuidverbinding is nu op de kaart aangeduid in een zoekvenster. Misschien moet dit nog aangepast worden. Momenteel zijn er 2 dossiers lopende die hierop een invloed kunnen hebben: 'spartacus' en 'closing the circle'. Beide dossiers worden voorgelegd aan de gemeenteraad op 26/06/2014. Hierover moet zeker iets worden opgenomen in de tekst.
Indien de aansluiting van IZ De Schacht op de E314 via het oude spoor niet kan, is optie 2 via de Lillosteenweg en het op- en afrittencomplex van 'closing the circle'.
- **Ontsluiting zwaar vervoer**
Moet de ontsluiting van de carpool blijven staan op de kaart of niet? Er wordt beslist om de pijl op de kaart te verwijderen, maar de carpoolparking moet wel worden opgenomen in de tekst.

- **Parkeren**

In Heusden-Centrum is het voorstel binnengekomen om de blauwe zone uit te breiden langs de N719, G. Gezellelaan. In Zolder-Centrum is het voorstel binnengekomen om de blauwe zone uit te breiden met de Pironlaan. In de betalende zone Heusden-Cité zijn geen wijzigingen nodig.

Voor Zolder-Centrum is er nood aan zones voor lang parkeren. Er moet een RUP worden opgemaakt voor heel Zolder-Centrum, de zones voor lang parkeren kunnen worden meegenomen in de opmaak voor het RUP. Daarnaast is er nog een vraag om het Heldenplein op te nemen in de blauwe zone. Als er op de voormalige terreinen van het CVO een nieuw project komt, moet dit project voldoende parkeerplaatsen voorzien.

- **Snelheidsregimes**

Er is maar 1 weg met 90 km/u in Heusden-Zolder, t.h.v. de Vogelsancklaan op het gedeelte tussen de afrit en de grens met Zonhoven. Al de andere wegen zijn 70 km/u of 50 km/u. De landelijke gemeentewegen hebben een snelheidsregime van 70 km/u. De snelheidsregimes moet het studiebureau nog bekijken samen met de gemeente, want de Mangelbeekstraat mag geen 70 km/u zijn.

- **Openbaar vervoer**

De Lijn vraagt om in het verslag van de werk-GBC en in de synthesesnota op p. 104 de zin te schrappen dat er een aansluiting op sneltramlijn 3 wordt voorzien, omdat dit dossier nog lopende is.

- **Verder verloop mobiliteitsplan**

Het studiebureau probeert de nota af te werken voor 4/07/2014.

- **Niet uitgevoerde acties vorige mobiliteitsplan**

Pamela Uyttendaele van BMV vraagt wat er zal gebeuren met de niet uitgevoerde acties uit de actietabel van het vorige mobiliteitsplan? Zullen deze worden meegenomen in het nieuwe mobiliteitsplan? Dit moet het studiebureau nog bekijken samen met de gemeente.

- **Voetpaden**

Marcel Wijnker vraagt om toch een apart hoofdstuk toe te voegen in de synthesesnota over de voetpaden, in eerste instantie enkel in de bebouwde kom bijvoorbeeld. Paul Byloos antwoordt dat de gemeente in de toekomst zijn voetpaden doordacht moet aanleggen ook in het kader van de onkruidbestrijding. Want de onkruidbestrijding dient met natuurlijke middelen te gebeuren en dat betekent dat het onderhoud van de voetpaden ook anders moet worden georganiseerd. De voetpaden zijn niet opgenomen in het GIS-systeem, maar ze kunnen wel toegevoegd worden in tekstvorm.

datum
7 oktober 2014

uur
8u30-11u30

volgnummer

organisator
Paul Byloos

voorzitter
Paul Byloos

verslaggever
Ann Cardinaels

Aanwezigheidslijst

1. Vaste leden

Naam	Dienst	e-mail	Aanwezig (A) Afwezig (N)
Gunther Awouters, Mario Borremans Paul Byloos, Ann Cardinaels, Els Jennen, Lode Schops, Robin Stroobants, Erik Vanrijkel	Gemeentebestuur: Mobiliteitsambtenaar burgemeester vervangend voorzitter GBC verslaggever GBC diensthoofd ruimtel. ordening schepen ruimtel. ordening schepen openbare werken voorzitter GBC	gunther.awouters@heusden-zolder.be mario.borremans@heusden-zolder.be paul.byloos@heusden-zolder.be ann.cardinaels@heusden-zolder.be els.jennen@heusden-zolder.be lode.schops@heusden-zolder.be robin.stroobants@heusden-zolder.be erik.vanrijkel@heusden-zolder.be	A A A A N N A N
Pamela Uyttendaele	Departement Mobiliteit en Openbare Werken	pamela.uyttendaele@mow.vlaanderen.be	A
Michaël Berten An Vanacken	VVM De Lijn	Michael.Berten@delijn.be An.Vanacken@delijn.be	A enkel punt 2 (carpool) A enkel punt 3 (mob.plan)
André Moens Peter Stals	Buro LST	Andre.moens@buro-1st.be	A enkel punt 3 (mob.plan) A enkel punt 3 mob. plan
Daniella Houben, Joris Maes	Wegbeheerder: AWV	daniella.houben@mow.vlaanderen.be	A A
Stijn Van Pee	Initiatiefnemer: Grontmij	Stijn.VanPee@grontmij.be	A enkel punt 1 (carpool)

2. Variabele leden

Naam	Dienst	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Afwezig (N)
Rik Schreurs	Provinciebestuur	rik.schreurs@limburg.be	A
Marleen Duflos Jean-Marie Coenen	Departement Ruimtelijke Ordening	marleen.duflos@rwo.vlaanderen.be jeanmarie.coenen@rwo.vlaanderen.be	N N
Maria Bosmans	Agentschap Natuur en Bos	maria.bosmans@lne.vlaanderen.be	A

3. Adviserende leden

Naam	Dienst / organisatie	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Afwezig (N) Afwezig met schriftelijke opmerkingen (S)
Marcel Wijnker	Toegankelijkheidsbureau	marcel.wijnker@toegankelijkheidsbureau.be	S
Wouter Vliegen	Brandweer Heusden-Zolder	wouter.vliegen@heusden-zolder.be	N
Raf Vandeborn	Milieudienst Heusden-Zolder	raf.vandeborn@heusden-zolder.be	N
Annette Palmers	Politieke fractie CD&V	Annette.palmers@telenet.be	N
Funda Oru	Politieke fractie Sp.a	funda_oru@hotmail.com	N
Patrick Schroyen	Politieke fractie Open VLD	patrick.schroyen1@telenet.be	N
Stefan Leeten	Politieke fractie NV-A	stefanleeten@hotmail.com	N
Tony Lespoix	Politieke fractie Vlaams Belang	tony.lespoix@skynet.be	A (enkel punt 3)
Carlo Vandeveldde	Politieke fractie Nieuw Heusden-Zolder	carlo.vandeveldde@nhz.be	N
Dieter Vandebeeck	Politie Heusden-Zolder	dieter.vandebeeck@heusden-zolder.be	N

Dagorde

1. Vaststelling van het quorum
2. Carpoolparking
3. Mobiliteitsplan

Verslag

1. Vaststelling van het quorum

De voorzitter stelt vast dat alle vaste leden fysisch of bij volmacht aanwezig (A of V) zijn. De GBC kan dus rechtsgeldig beraadslagen en een consensus vaststellen.

2. Carpoolparking

In de werk-GBC van 27/05/2014 was er een consensus voor locatie B3 aan afrit 28. Nadien besliste het gemeentebestuur om locatie A1 aan afrit 27 toch verder te onderzoeken. Tijdens de GBC-vergadering van 24/06/2014 werd er bijgevolg geen consensus bereikt over de locatie voor de carpoolparking.

Voor de start van de vergadering, bezorgt het ACV alle aanwezigen een pamflet waarin zij vragen om bij hoogdringendheid een beslissing te nemen over de locatie van de carpoolparking.

2.1. Carpoolparking aan afrit 27 op korte termijn

- Na overleg tussen AWV en de gemeente, is besloten om op korte termijn de carpoolparking toch aan te leggen aan afrit 27. Het is de bedoeling om een carpoolparking aan te leggen voor 40 à 50 voertuigen, met een fietsenstalling voor +/- 10 fietsen. De carpoolparking zal ontsluiten via de Snelwegstraat.
- Er komen 2 locaties in aanmerking voor de carpoolparking: locatie A1 en locatie A2. Locatie A1 is door de eigenaar ooit te koop aangeboden aan de gemeente en heeft de beste zichtbaarheid vanaf de N729. Locatie A2 is eigendom van AWV, maar heeft een beperkte zichtbaarheid vanaf de N729.

2.2. Verkeersafwikkeling/verkeersveiligheid aan afrit 28

- Op lange termijn wordt afrit 28 nog steeds weerhouden als locatie voor een carpoolparking.
- AWV zal in de studie van de carpoolparking wel een micro-simulatie opnemen voor de verkeersafwikkeling aan afrit 28. Ter hoogte van de zuidelijke afrit wordt een rotonde voorzien en t.h.v. de noordelijke afrit wordt de doorsteek afgesloten en de middenberm wordt doorgetrokken tot aan de nieuwe rotonde.
- AWV zal nog een verkeerstelling laten uitvoeren aan het kruispunt t.h.v. de nieuwe rotonde (zuidelijke afrit).

2.3. Reacties van de andere vaste, variabele en adviserende leden bovenstaande voorstellen

- **Variabel lid ANB:**
ANB is steeds voorstander geweest van de carpoolparking aan afrit 27 omdat deze locatie de minst negatieve effecten heeft op habitats, fauna en flora.
- **Variabel lid Provincie:**
De Provincie vindt het geen goed idee om aan afrit 27 zo veel investeringen te doen als afrit 28 op lange termijn ook ontwikkeld wordt, want dan moet er 2 keer een investering gebeuren. Wat is lange termijn?
- **Vast lid AWV:**
Er zal alleen een carpoolparking komen aan afrit 28 als blijkt dat de carpoolparking aan afrit 27 goed gebruikt wordt.
- **Vast lid de Lijn:**
Zowel voor afrit 27 als afrit 28 zijn de afstanden tot de dichtstbijzijnde bushaltes ongeveer gelijk. Voor afrit 27 zijn er geen kruispunttellingen en ongevallencijfers bekend. De looproute naar de bushalte aan afrit 28 is goed. De looproute naar de bushalte aan afrit 27 kan nog verbeterd worden, moet nog verder worden ontwikkeld. De Lijn kan zich aansluiten bij een carpoolparking aan afrit 27.
- **Vast lid BMV:**
Geen opmerkingen, akkoord met carpoolparking aan afrit 27.
- **Schriftelijk advies adviserend lid Toegankelijkheidsbureau:**
Aangepaste parkeerplaatsen op de carpoolparking zijn naar mijn mening niet noodzakelijk. De extra ruimte bij aangepaste parkeerplaatsen is vereist voor rolstoelgebruikers. Als rolstoelgebruikers al zouden willen carpoolen, doen ze dit meer dan waarschijnlijk met hun eigen (aangepaste) wagen. Houders van een gehandicaptenkaart met een andere beperking, zoals bijvoorbeeld blinden en slechtzienden, hartafwijking, etc. hebben de extra ruimte niet nodig, voor hen is een aangepaste parkeerplaats vooral van nut omdat deze dicht bij de bestemming ligt. Gezien er in dit geval geen bestemming in de buurt ligt, valt dit argument ook weg.

CONCLUSIE

- **Carpoolparking aan afrit 27**

Er is een consensus voor een carpoolparking aan afrit 27. De GBC kiest voor locatie A1. De gemeente en AWV zullen gezamenlijk in overleg gaan met de eigenaar van dit perceel. Indien er geen akkoord mogelijk is met de eigenaar, dan kiest de GBC voor locatie A2. Het studie bureau doet verder onderzoek naar de verkeersstromen op de N729.

- **Verkeersafwikkeling aan afrit 28**

De micro-simulatie wordt mee opgenomen in het dossier van de carpoolparking. Tussen de bestaande rotonde en de nieuwe rotonde is een afstand van +/- 400m. Het vrachtverkeer moet aan de nieuwe rotonde kunnen keren en het links afslaan aan de noordelijke afrit moet worden belet. Het wild carpoolen kan misschien veranderen door het doortrekken van de middenberm.

De Lijn is voorstander van de micro-simulatie, want voor lijnbussen heeft de N72 veel doorstromingsproblemen, zeker aan de reeds bestaande rotonde. AWV heeft geen middelen om verkeerslichten te installeren t.h.v. de huidige rotonde en wil zich nog niet vastpinnen op een rotonde als oplossing voor de zuidelijke afrit.

AWV zal een kruispunttelling doen aan afrit 28 en voegt een topografische opmeting toe aan het dossier.

- **Verder verloop dossier**

Het dossier kan met een schriftelijk advies naar de Regionale MobiliteitsCommissie (RMC) gaan of het kan geagendeerd worden op de RMC met een toelichting door het studie bureau. De GBC kiest ervoor om het dossier te agenderen op de RMC van 25/11/2014, de punten hiervoor moeten 3 weken vooraf binnen zijn.

3. Mobiliteitsplan

Het studie bureau heeft eind augustus de nodige documenten overgemaakt. Nadien heeft het studie bureau de documenten nog aangepast en op 6/10/2014 nog eens doorgestuurd ter herinnering.

3.1. Scenario-opbouw

Het studie bureau heeft 2 scenario's opgenomen in de studie: rondom leefbaar Heusden en leefbaar van H tot Z.

- **Scenario 1: Rondom leefbaar Heusden**

Dit is het scenario met de ringstructuur, waarvoor er nu geen draagvlak meer is.

Binnen dit scenario zijn er nog varianten:

Variant 1: noordelijke ontsluiting: afbuiging van de Koerselsebaan naar de rotonde aan Gere Bij en afbuiging Muitenbergring

Variant 2: alleen de afbuiging van het verkeer door gebied Muitenbergring

Variant 3: zuidelijke ontsluitingsweg: vanaf nieuwe rotonde Mijnwerkerslaan tot aan N72 en afbuiging Muitenbergring

Er zijn ook zoekvensters toegevoegd in dit scenario:

- de ruil van de Koolmijnlaan en de Mijnwerkerslaan
- de afwikkeling van industriezone Mijnterrein naar de Noord-Zuidverbinding
- de locatie van de brug voor de ontsluiting van de Kolenhaven

- **Scenario 2: Leefbaar van H tot Z**

Dit scenario bevat geen nieuwe wegen, maar wel flankerende maatregelen. De Mijnwerkerslaan wordt de hoofdontsluiting.

Dezelfde zoekvensters uit het vorige scenario komen in dit scenario ook terug:

- de ruil van de Koolmijnlaan en de Mijnwerkerslaan
- de afwikkeling van industriezone Mijnterrein naar de Noord-Zuidverbinding
- de locatie van de brug voor de ontsluiting van de Kolenhaven

3.2. Reacties van de leden op de scenario-opbouw

- **Reactie AWW:**
De Scheepvaart is bezig met het project verhogen van de bruggen over het Albertkanaal/E314. In de Mober is de brug voorzien aan de onderkant. Het voorstel van de gemeente wijkt hiervan af en mag dus niet hard op de kaart worden aangeduid. Van de aansluiting van het Mijnterrein naar de Noord-Zuidverbinding moeten blokpijlen worden gemaakt (holle lijn).
- **Reactie Provincie en AWW:**
De omvorming van de N729 naar secundaire II mag niet op de kaart worden aangeduid, maar het kan wel in de tekst vermeld worden. Dit moet op het niveau van de provincie worden uitgeklaard. Een bijkomend argument voor de verandering van de wegcategorisering is dat er langs lokale wegen geen op- en afritten mogen zijn.
- **Reactie Paul Byloos:**
Hier komen in elk geval bovenlokale ontwikkelingen aan, met de wielerpiste aan Terlaemen en de ontwikkeling van De Wijers.
- **Reactie De Lijn:**
De industriezone in de Dellestraat is niet belangrijk voor de Lijn, dit hoort niet bij de basismobiliteit. De gemeente kan wel aan de Lijn voorstellen doen om lussen te maken aan industriezones. Dit kan best op de kaart worden aangeduid als te onderzoeken.
- **Zoekvensters:**
De bovenstaande opmerkingen over de zoekvensters geldt eigenlijk voor alle kaarten. Alle kaarten waar ontsluitingen op voorkomen, moeten met blokpijlen worden aangeduid.
- **Schriftelijk advies Toegankelijkheidsbureau:**
Vorige keren gevraagd om net als voor de andere wegen ook de voetwegen in kaart te brengen om zo de missing links zichtbaar te maken. Daarbij zou ook de kwaliteit van de routes moeten worden opgenomen: verhardingstype, staat van de verharding, breedte, drempels, verlichting, rustpunten,... Dit punt werd reeds opgenomen in het verslag, verder heb ik weinig toe te voegen.

3.3. Verdere uitwerking van de scenario's in werkdomeinen

Zowel binnen scenario 1 als scenario 2 zijn scenario's per werkdomein opgenomen in de nota: functionele fietsroute, recreatieve fietsroute, schoolroutes, trage wegen, openbaar vervoer, parkeren, ...

- **Parkeren**
BLST heeft van het parkeren in Zolder-Centrum ook een zoekzone gemaakt, omdat het niet duidelijk is wat er met het parkeren zal gebeuren als het CVO verdwijnt. Deze zoekzones moeten worden behouden, er zijn ruimtelijke mogelijkheden, het beleid zal moeten kiezen welke er worden ontwikkeld.
- **Snelheidsregimes**
Enkel 30 km/u, 50 km/ en 70 km/u, behalve aan afrit Vogelsancklaan is nog een klein stukje van de weg 90 km/u.

3.4. Voor- en nadelen per scenario

BLST heeft voor elk scenario tabellen gemaakt met de voor- en nadelen.

- **Opmerkingen de Lijn:**
Bij scenario 1 staat: ontsluiting bedrijventerrein met OV als voordeel, dit moet worden veranderd in mogelijke ontsluiting bedrijventerrein met OV.

- **Opmerkingen Provincie**

De tabellen zijn een opsomming van de inhoud van de scenario's, het is geen opsomming/geen zuivere afweging van de voor- en nadelen. De tabel moet anders worden opgesteld, bv. Uitbouw netwerken voetgangers en fietsers, dit is een vaststelling. Het kan zowel een voordeel als een nadeel zijn.

- **Opmerkingen BMV:**

Sluit zich aan bij de provincie.

3.5. Scoretabel scenario's

Uit de scoretabel komt scenario 1 (met de ringstructuren) naar voren als beste scenario. Toch is er voor scenario 2 gekozen. Er kan over een aantal zaken nog wel gediscussieerd worden.

- **Opmerkingen Provincie:**

De provincie is niet akkoord dat scenario 1 het beste scenario is. Er zijn veel baanwinkels langs de Koolmijnlaan die veel verkeer aantrekken en er komen 2 bijkomende conflictpunten op de N72.

- **Opmerkingen BLST:**

Met scenario 1 is er geen doorgaand verkeer meer door het centrum van het dorp. In het verleden is er te veel op korte termijn gedacht en men moet ook op lange termijn durven denken. Waarom er uiteindelijk voor scenario 2 is gekozen is wel omschreven in de tekst.

- **Opmerkingen Provincie:**

Scenario 1 mag door de auditor niet als lange termijnscenario worden gezien, dat wil de provincie niet. De provincie wil geen ringstructuren.

- **Opmerkingen gemeente:**

Scenario 1 en 2 zijn heel uiteenlopend. Het verkeer is er en het verkeer zal nog toenemen in de toekomst gezien de toekomstige ontwikkelingen.

3.6. Verder verloop dossier

Ieder lid van de GBC moet de scoretabellen zelf invullen en doorgeven aan BLST, voor 21/10/2014. Liefst met een motivatie erbij, zodat van elk lid van de GBC de argumenten en de afwegingen gekend zijn.

Op donderdag 20/11/2014 om 9u30 vindt de volgende GBC-vergadering plaats, enkel over het mobiliteitsplan.

datum 20 november 2014	uur 9u30-11u00	volgnummer
organisator Paul Byloos	voorzitter Paul Byloos	verslaggever Ann Cardinaels

Aanwezigheidslijst

1. Vaste leden

Naam	Dienst	e-mail	Aanwezig (A) Afwezig (N) Afwezig met volmacht (V)
Gunther Awouters, Mario Borremans, Paul Byloos, Ann Cardinaels, Els Jennen, Lode Schops, Erik Vanrijkel	Gemeentebestuur: Mobiliteitsambtenaar burgemeester vervangend voorzitter GBC diensthoofd ruimtel. ordening schepen verkeer en RO voorzitter GBC	gunther.awouters@heusden-zolder.be mario.borremans@heusden-zolder.be paul.byloos@heusden-zolder.be ann.cardinaels@heusden-zolder.be els.jennen@heusden-zolder.be lode.schops@heusden-zolder.be erik.vanrijkel@heusden-zolder.be	A N A A N A N
Pamela Uyttendaele	Departement Mobiliteit en Openbare Werken	pamela.uyttendaele@mow.vlaanderen.be	A
An Vanacken	VVM De Lijn	An.Vanacken@delijn.be	A
André Moens Peter Stals	Buro LST	Andre.moens@buro-1st.be	A A
Daniella Houben	Wegbeheerder: AWV	daniella.houben@mow.vlaanderen.be	V

2. Variabele leden

Naam	Dienst	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Afwezig (N)
Rik Schreurs	Provinciebestuur	rik.schreurs@limburg.be	A
Marleen Duflos Jean-Marie Coenen	Departement Ruimtelijke Ordening	marleen.duflos@rwo.vlaanderen.be jeanmarie.coenen@rwo.vlaanderen.be	N N
Maria Bosmans	Agentschap Natuur en Bos	maria.bosmans@lne.vlaanderen.be	A

3. Adviserende leden

Naam	Dienst / organisatie	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Afwezig (N) Afwezig met schriftelijke opmerkingen (S)
Marcel Wijnker	Toegankelijkheidsbureau	marcel.wijnker@toegankelijkheidsbureau.be	N
Wouter Vliegen	Brandweer Heusden-Zolder	wouter.vliegen@heusden-zolder.be	N
Raf Vandeborn	Milieudienst Heusden-Zolder	raf.vandeborn@heusden-zolder.be	N
Annette Palmers	Politieke fractie CD&V	Annette.palmers@telenet.be	N
Funda Oru	Politieke fractie Sp.a	funda_oru@hotmail.com	N
Patrick Schroyen	Politieke fractie Open VLD	patrick.schroyen1@telenet.be	N
Stefan Leeten	Politieke fractie NV-A	stefanleeten@hotmail.com	N
Tony Lespoix	Politieke fractie Vlaams Belang	tony.lespoix@skynet.be	N
Carlo Vandeveldde	Politieke fractie Nieuw Heusden-Zolder	carlo.vandeveldde@nhz.be	N
Dieter Vandebeeck	Politie Heusden-Zolder	dieter.vandebeeck@heusden-zolder.be	N

Dagorde

1. Vaststelling van het quorum
2. Mobiliteitsplan

Verslag

1. Vaststelling van het quorum

De voorzitter stelt vast dat alle vaste leden fysisch of bij volmacht aanwezig (A of V) zijn. De GBC kan dus rechtsgeldig beraadslagen en een consensus vaststellen.

2. Mobiliteitsplan

- **Pijlen op de kaarten omvormen tot blokpijlen**

Tijdens de vorige vergadering van de GBC waren er opmerkingen over het soort pijlen op de kaarten: er was gevraagd om in de zoekzones te werken met blokpijlen. Het studie bureau heeft dit aangepast.

- **Aangepaste lijnvoeringen de Lijn**

De lijnvoeringen van de Lijn zijn veranderd: zo is lijn 23, de buslijn van Heusden-Zolder naar Hasselt, nu lijn 51 geworden. Ook lijn 2 en lijn 29 zijn veranderd van nummer. Het studie bureau zal dit nog aanpassen voor het dossier naar de RMC gaat. Voor lijn 51 (vroeger lijn 23) is er een voorstel om de lijnvoering te wijzigen t.h.v. de locatie van het nieuwe CVO op het Mijnterrein: de bus zou het Mijnterrein oprijden tot aan de rotonde van Glaswerken Ceysens en daar via de huidige fietsweg verder rijden naar Lindeman. Op deze fietsweg zou ook een nieuwe halteaccomodatie komen.

- **Voor- en nadelen van de verschillende scenario's en scoretabellen**

Tijdens de vorige vergadering van de GBC op 7/10/2014 was er geen consensus over de voor- en nadelen van de verschillende scenario's. Er was afgesproken dat elk vast lid de scoretabellen van de verschillende scenario's voor zijn organisatie zou invullen en aan het studiebureau zou bezorgen ten laatste op 21/10/2014.

Elk vast lid heeft zijn huiswerk goed gedaan. Het studiebureau heeft de voor- en nadelen van de verschillende scenario's en de scoretabellen per actor toegevoegd aan de synthesesnota. Deze worden overlopen in de vergadering. Hierover zijn er geen opmerkingen. Het studiebureau heeft ook een samengevatte scoretabel gemaakt met de eindconclusie.

In de tabellen (p. 125) staat N719, N772 en N72 maar dit moet zijn N719, Koerselsebaan en N72. Het studiebureau past dit aan voor het naar de RMC gaat.

- **Andere aanpassingen in de tekst**

De gemeente is vragende partij om de N729 om te vormen tot een secundaire II, maar dit is niet meer weergegeven op de kaart, enkel in de tekst. Ook de gewenste busverbinding op het industrieterrein Zolder-Lummen is als te onderzoeken door De Lijn weergegeven op de kaarten en in de tekst.

De synthesesnota bevatte nog de doelstellingen van het vorige beleid, de doelstellingen van de gemeente van het huidige beleid werden ook toegevoegd.

- **Aanpassing op kaart 40**

Op deze kaart staan 2 rotondes ingetekend op het grondgebied van Lummen, deze tekening komt uit de scenario's van ENA. Dit moet worden aangepast: de nieuwe weg die hier zal komen, gaat rond de Kanaalkom. Het studiebureau past het aan voordat het dossier naar de RMC gaat.

- **Conclusie & verder verloop dossier**

De GBC keurt het synthesesnota van het mobiliteitsplan in consensus goed.

Het studiebureau past de lijnvoeringen aan voordat het dossier naar de RMC gaat. De volgende RMC vindt plaats op 16/12 in de voormiddag en de punten moeten ten laatste 25/11/2014 binnen zijn.

Op 8/12/2014 wordt er opnieuw een terugkoppeling voorzien naar de belangenactoren (dorpsraden en scholen). Op 15/01/2015 om 10u00 vindt een vergadering van de werkgroep (= mobiliteitscel + Pamela en Daniella) plaats .

Verslagen Schepencollege Synthesenota

Verlag: Toelichting mobiliteitsplan op schepencollege

datum 28/04/2014	uur 13u25	volgnummer 1
organisator André Moens	voorzitter Mario Borremans	verslaggever Ann Cardinaels

aanwezig: zie notulen

verontschuldigd:

afwezig:

Dagorde

1. Toelichting mobiliteitsplan op schepencollege

Verlag

1. Toelichting mobiliteitsplan op schepencollege

1.1. Inleiding (door Paul Byloos)

Het oude mobiliteitsplan dateert uit 1999 en moest vernieuwd worden.

In 2010 is gestart met de opmaak van het nieuwe mobiliteitsplan. De oriëntatienota is goedgekeurd in 2011. Nu is de synthesenota klaar: die geeft ideeën en visies rond mobiliteit weer. Ook het nieuwe mobiliteitsplan zal zeker voor 10 jaar gelden en is een belangrijk beleidsdocument. Voordat fase 3 wordt afgerond, zal er nog een terugkoppeling naar het schepencollege gebeuren.

1.2. Synthesenota (door André Moens)

Het mobiliteitsplan is opgebouwd volgens het STOP-principe: eerst stappen, dan trappen, dan openbaar vervoer en dan personenvervoer. Een mobiliteitsplan bestaat uit 3 delen: oriëntatienota, synthesenota en eindrapport. Het eindrapport zal vooral focussen op de acties die genomen zullen worden.

De synthesenota geeft een visie op fietsen, parkeren, autoverkeer, openbaar vervoer, ... Daarnaast zijn er in de synthesenota 2 grote thema's: de MOBER in Berkenbos verkeer in Heusden-Centrum

Voor het Sint-Franciscuscollege is er een MOBER gemaakt en die is mee opgenomen in de synthesenota.

Voor de 2 stations in Heusden-Zolder zijn er geen wijzigingen in de route voorzien bij de NMBS, wel stelt het mobiliteitsplan voor om de infrastructuur (de inrichting van de parking) te verbeteren. In het Spartacusplan is wel een verbinding van Heusden-Zolder op sneltramlijn 3 voorzien.

De inventaris van de Trage Wegen is klaar. Het is nu de bedoeling dat we met de dorpsraden workshops organiseren om uit deze Trage Wegen een aantal wegen te selecteren die goed uitgewerkt zullen worden.

Verder bevat de synthesenota nog nulscenario's alle soorten verkeer. Zowel het functionele fietsverkeer (woon-werk/woon-schoolverkeer) als het recreatieve verkeer (toeristisch) is in kaart gebracht. De functionele fietsverbindingen zijn vaak korte verbindingen, maar het nadeel is dat hier veel gemotoriseerd verkeer op zit.

Uit het nulscenario voor de Lijn concludeert buro LST dat er een goed bereikbaar openbaar vervoer is in Heusden-Zolder. Er zijn wel veel schoolroutes, de dekkingsgraad op schooldagen zal anders zijn dan de dekkingsgraad op niet schooldagen. De Lijn vindt de N72 niet goed ingericht, vooral aan de rotonde Suska is de doorstroming niet goed. Buro LST moet in de nota opnemen dat er een busverbinding gewenst is voor het industrieterrein Zolder-Lummen.

In de wegcategorisering van de provincie wordt de N72 geklasseerd als lokale weg III. Dit is een verbindingsweg voor openbaar vervoer en fietsverkeer.

Van het vorige mobiliteitsplan zijn +/- 85% van de taken uitgevoerd, dit is een goede score. Paul heeft de integrale synthesesnota ter beschikking gesteld voor de leden van het schepencollege in de volgende map: U:\dienstoverschrijdende mappen\Informatie Schepenen\Grondgebiedszaken.

Verkeersonderzoek Heusden-Centrum

Op de Brugstraat en de G. Gezellelaan is er een enorme aangroei van verkeer, dagelijks passeren er +/- 16.000 voertuigen op de G. Gezellelaan. De verkeersleefbaarheid moet hier worden verbeterd.

Er waren bij de telling 5 telpunten en men heeft 's morgens en 's avonds geteld. Een 20-tal personen hebben de eerste 3 letters/cijfers van de nummerplaten ingesproken en de aantallen geteld.

Uit dit onderzoek kan het Doorgaand verkeer, het Herkomstverkeer en het Bestemmingsverkeer worden getraceerd (DHB-matrix). Doorgaand verkeer rijdt in het onderzoeksgebied binnen en rijdt er weer terug uit aan de andere kant. Herkomstverkeer is verkeer dat vertrekt uit het onderzoeksgebied, rijdt het gebied uit. Bestemmingsverkeer komt het gebied binnengereden en blijft hier een tijd om te werken/winkelen/...

Uit het onderzoek blijkt dat de G. Gezellelaan de drukste weg is en dat er 's avonds meer verkeer op zit dan 's morgens. Ook de relatie tussen Koerselsebaan en Suskaberg is sterk aanwezig.

Wil je het centrum van Heusden ontlasten, dan zijn volgende verbindingen gewenst:

- een verbinding tussen de Koerselsebaan en rotonde 'Geren Bij'
- een verbinding tussen de Koerselsebaan en de Koolmijnlaan (via Muitenbergh)
- een verbinding tussen de Koolmijnlaan (nieuwe rotonde Mijnwerkerslaan) en de N72
- een verbinding tussen de Koolmijnlaan (nieuwe rotonde Mijnwerkerslaan) en de E314 Noord-Zuidverbinding

De verbinding tussen de Koolmijnlaan (nieuwe rotonde Mijnwerkerslaan) en de N72 is mooi op kaart, maar praktisch gezien is het misschien niet realiseerbaar of duurt het misschien nog meer dan 20 jaar eer het uitgevoerd kan worden. Bovendien heeft Gijs Moors in een vergadering gesteld dat als deze verbinding er komt, er geen aansluiting meer komt van het Mijnterrein op de Noord-Zuidverbinding. Het bestuur denkt ook dat de handelaars van de Cité wel graag passage hebben in het winkelcentrum.

André Moens stelt de volgende vraag: als deze verbinding niet wordt gerealiseerd, wat is dan de oplossing? De N72 en de N719 blijven dan de hoofdontsluiting, maar ze zullen nog meer verkeer aantrekken dan nu. De omliggende straten, Schootstraat, Kapelstraat, E. Staintonstraat werden al heringericht als woonstraten waardoor het verkeer op de hoofdontsluiting (de G. Gezellelaan) is toegenomen. De belangenactoren mogen alle voorstellen zien met daarbij de voor- en nadelen. Het bestuur zal dan achteraf evalueren.

Te ondernemen actie(s):

Te ondernemen actie	Afspraak vergadering d.d.	Door	Termijn	Uitgevoerd
...				

Verslagen RMC Limburg Synthesenota

REGIONALE MOBILITEITSCOMMISSIE

**PROCES-VERBAAL
BESPREKING IN DE VERGADERING VAN
16 DECEMBER 2014 TE HASSELT**



*Mobiliteit en
Openbare Werken*

Agendapunt: Heusden-Zolder: Mobiliteitsplan - synthesesnota

RMC-voorzitter: Dhr. Valère Donné

(I)GBC-voorzitter: Dhr. Lode Schops: lode.schops@heusden-zolder.be

Kwaliteitsadviseur: Dhr. Frank Leys

GRB GBC	Goedkeuring HR
25/04/2013	09/07/2013

Mobiliteitsplan	sneltoets	fase
PAC: 7/12/1999	PAC: 22/01/2008 Spoor: 1	PAC: 29/06/2011 Fase: Verkenningsnota

a) Duiding

Uit het dossier blijkt dat er een consensus werd bereikt in de (I)GBC van 20/11/2014. Het dossier wordt ter bespreking aan de RMC voorgelegd op vraag van de GBC.

b) Vaste leden

Naam	Dienst	Aanwezig (A) Verontschuldigd (V) Afwezig zonder kennisgeving (N)
	Initiatiefnemer: Gemeente	
Dhr. Lode Schops Dhr. Paul Byloos	Gemeente: Heusden-Zolder	A A
Mevr. Karin Cardinaels Mevr. Pamela Uyttendaele Dhr. Gijs Dayers Dhr. Mark Thoelen	Dep. MOW – Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid	A A A A
Mevr. An Vanacken	VVM De Lijn	A
Ir. Daniëlla Houben Mevr. Claudia Juvijns Dhr. Jo Miliaux	Agentschap Wegen en Verkeer	V V V
	Departement Ruimte Vlaanderen	V
Dhr. Rik Schreurs	Provincie: Limburg	A

a) Andere leden

Naam	Dienst	Aanwezig (A) Verontschuldigd (V) Afwezig zonder kennisgeving (N)
Dhr. André Moens Dhr. Peter Stals	Studiebureau : Buro LST	A A

b) Schriftelijke adviezen

Naam	Dienst / organisatie

c) Vaststelling van het quorum

- De voorzitter stelt vast dat ten minste de helft van de vaste leden, onder wie de initiatiefnemer aanwezig is en dat de RMC dus rechtsgeldig kan beraadslagen over dit agendapunt.

d) Besluit

De kwaliteitsadviseur heeft binnen de voorziene termijn een **gunstig** advies uitgebracht.

Verzoek tot heroverweging

bij gunstig advies en een consensus in de (I)GBC:

Aangezien dit gunstig advies instemt met de consensus in de (I)GBC is een verzoek tot heroverweging niet van toepassing.

ADVIES VAN DE KWALITEITSADVISEUR



Mobiliteit en
Openbare Werken

Heusden-Zolder, Mobiliteitsplan – Synthesenota

- Dit is een schriftelijke neerslag van het advies gegeven in de RMC-vergadering van 16 december 2014 te Hasselt.

1. Algemene omschrijving plan

Het vorige beleidsplan werd conform verklaard op 7 december 1999. De sneltoets werd besproken in de Provinciale AuditCommissie op 22 januari 2008. Er werd gekozen voor spoor 1 (vernieuwen mobiliteitsplan). Dit betekent dat een volledig nieuw mobiliteitsplan met de klassieke indeling opgemaakt wordt (oriëntatienota, synthesenota en beleidsplan).

De oriëntatienota werd gunstig beoordeeld in de audit van 29 juni 2011. Uit het advies van de oriëntatienota (29 juni 2011):

4. Bemerkingen van de auditor

De nota beantwoordt aan de huidige richtlijnen en is inhoudelijk uitgewerkt tot op een relevant niveau. De ruimtelijke en verkeerskundige situering van Heusden-Zolder op diverse schaalniveaus én de relevantie van de beschreven planningscontext naar het mobiliteitsplan zijn expliciet en duidelijk uitgewerkt. Jammer dat de visievorming van de bovenlokale actoren niet altijd even concreet is vertaald naar het schaalniveau van de gemeente. Het onderscheid tussen strategische en operationele doelstellingen (blz. 114-116) is ‘scherper’ te stellen. Deze laatste zijn zo ‘SMART’ mogelijk te definiëren, te beperken tot het mobiliteitsbeleid (vb. “waterlopen dienen beter geïntegreerd te worden in de omliggende ruimte”) en uit te zuiveren van maatregelen / acties (vb. “behouden van het derdebetalerssysteem”).

Voorliggende nota is overzichtelijk gestructureerd, vlot leesbaar geschreven en voorzien van duidelijk kaartmateriaal.

In de Stuurgroep zijn vertegenwoordigers van alle fracties in de Gemeenteraad, de hulpdiensten en de voornaamste belangengroepen opgenomen. Hierdoor wordt het beoogde 'maatschappelijke draagvlak' uit het participatieprincipe goed ingevuld.

Nog enkele detailopmerkingen :

- Op Kaarten 17-18 is duidelijker weer te gegeven *wat* de aard van het probleem is. Probleemstelling is gescheiden te houden van oplossingen / maatregelen.
- Gemeenteraadsbesluit betreffende de participatie en PAC-adviezen op vorige nota's zijn toe te voegen aan het dossier.

5. Conclusie en advies

De Oriëntatienota wordt **conform** verklaard. De conformiteit van het (bestaande) mobiliteitsplan van Heusden-Zolder wordt verlengd met een termijn van 9 maanden conform de huidige omzendbrief. Gelieve de nota met dit advies te lezen, dit advies toe te voegen aan de nog op te maken nota's, en rekening te gehouden met bovenvermelde opmerkingen.

Vandaag ligt de synthesenota voor. Dit enkel informeel – het is immers niet verplicht deze nota aan de RMC voor te leggen, maar dat mag natuurlijk wel! De nota werd besproken in GBC van 20 mei, 24 juni, 7 oktober en 20 november 2014 (met daarnaast nog een aantal bijeenkomsten "werkoverleg"). De GBC kwam correct samen en heeft in consensus deze nota voorgesteld.

Er is sprake van een participatietraject. De gemeenteraadsbeslissing ontbreekt in het dossier. Bij te voegen bij het beleidsplan!

De voorliggende nota is bijzonder omvangrijk wegens verschillende studies in bijlagen. Ze is getiteld: "Gemeente Heusden-Zolder. Mobiliteitsplan. Synthesenota." Deze nota werd opgemaakt door het Buro Landschapsplanning Stedebouw en Techniek (LST) nv uit Maaseik en finaal opgesteld "november 2014" en telt 192 pagina's (excl. figuren, verslagen en diverse studies in bijlagen).

2. Bespreking in de RMC vergadering

Het studie bureau geeft een toelichting bij het voorliggende document. Uit het vorige beleidsplan blijkt dat 80% van de acties uitgevoerd of in uitvoering zijn.

De verschillende onderzoeken uit de synthesenota worden kort overlopen om te komen tot de scenario's en uiteindelijk de gemaakte keuze. De nota werd in het college afgetoetst en ook de andere overlegmomenten worden kort aangehaald.

De gemeente vult de toelichting aan met de wens dat het nieuwe plan sterk gericht is op uitvoerbaarheid. Participatie staat hoog op de gemeentelijke agenda, rond de scenario's werd zo tweemaal een discussie gehouden. Alle partners onderschrijven de gemaakte keuze (scenario 2).

3. Toetsing van het plan

a) Dossiersamenstelling / vorm

Het dossier bevat een reeks onderzoeken die in de oriëntatienota aangekondigd werden. Een aantal andere werden niet uitgevoerd en dit wordt ook aangegeven. Na de onderzoeken werden verschillende scenario's opgebouwd en afgewogen ten opzichte van elkaar.

De samenvattingen van de studies die in bijlage opgenomen werden, had bondiger kunnen zijn en beperken tot de essentie nodig voor de opbouw van de scenario's. Door de graad van detail in sommige van deze onderzoeken is dit voor een buitenstaander moeilijk te volgen. De informatie is allemaal opgenomen, maar het is soms wat zoeken.

De verslagen van werkoverleg en de verschillende GBC's werden opgenomen, alsook het advies van de voorlegging van de oriëntatienota. Een verslag van een participatiemoment werd eveneens opgenomen, maar het gemeenteraadsbesluit rond de participatie werd niet opgenomen (zie detailopmerking bij het advies van de oriëntatienota – hoger).

Verder voldoet de nota qua indeling aan de richtlijnen.

b) Proces / regelgeving

De nota kwam tot stand in overleg met de GBC. De verslagen hiervan tonen dit aan. De relatie met de hoger plannen (op Vlaams en provinciaal niveau) werden aangegeven. Ook de doelstellingen van deze plannen werd onderschreven.

Er wordt gewerkt aan een draagvlak, hiervan werd een uitgebreid verslag opgenomen in de nota. Ook bij de toelichting (zie hoger), kwam dit aan bod. In de laatste stap zou in de nota aangegeven moeten worden wat er met (eventuele) opmerkingen en suggesties gedaan wordt.

c) Inhoud

Algemeen:

- De uitgevoerde onderzoeken gaan sterk uit van de auto als dominante verplaatsingswijze. Vermoedelijk niet geheel ten onrechte, maar een verschuiving naar andere vervoerswijzen volgt niet uit een aanbod creëren aan parkeerplaatsen, noch rechtstreeks uit een lagere snelheid afdwingen. Hier ontbreekt het vaak aan een sterkere ambitie naar de andere verplaatsingsvormen ...
- Wat de strategische en operationele doelstellingen betreft, moet de opmerking uit de oriëntatienota herhaald worden: deze zijn scherper te stellen: beperk dit tot doelstellingen rond mobiliteitsbeleid en maatregelen/acties uitzuiveren (zie hoger).
- BFF is niet steeds gelijk te stellen met fietsinfrastructuur. Hiervoor bestaat een afwegingskader in het vademecum fietsvoorzieningen.

Onderzoeksresultaten

Uitbreiding Sint-Franciscuscollege en Sint-Franciscusziekenhuis

- De samenvatting erg uitgebreid. Ook hier wordt sterk uitgegaan van de bestaande verplaatsingswijze, terwijl een verhuis, een uitbreiding,... een moment is waarop aan een gewijzigde modal split gewerkt kan worden... dit ontbreekt.
- Het ontbreekt aan een overzicht van de parkeersituatie: betalend parkeren of niet? Andere regulerende maatregelen? Parkeren op eigen terrein of openbare weg?... Nu en in de toekomst.
- Het onderzoek voor het ziekenhuis beperkt zich tot parkeertellingen. Fiets (bezoekers) noch openbaar vervoer (personeel en bezoekers) werd onderzocht.
- Het ziekenhuis breidt uit met 80 bedden. De personeelsparking heeft ruimte over, de bezoekersparking lijkt aan de capaciteitsgrens te zitten. Toch wordt er vlot gepleit voor een uitbreiding van de parking, los van mogelijke maatregelen om de alternatieven te versterken.
- Uit de onderzoeken blijkt een eerder lage bezetting van de personeelsparking (pag. 28): 42% eigen telling, 56% telling ziekenhuis. Toch wordt er besloten dat de bezetting 70% is (pag. 29 en 42). In absolute tellingen is dit een overschot van ca. 150 parkeerplaatsen, terwijl er niet zoveel nodig zijn voor de uitbreiding van de bezoekersparking (zelfs indien we enkel denken dat de auto het enige vervoermiddel is).
- Voor de school wordt gesteld dat de reële behoefte op 80 parkeerplaatsen ligt (pag. 30) en ook hier wordt gepleit om tot 180 plaatsen te evolueren om een uitbreiding van 50% op te vangen. De voorziene 118 parkeerplaatsen in het project lijken daar toch aan te voldoen? In de tekst en het besluit achteraan (pag. 42) staan schijnbaar tegengestelde zaken.
- Maatregelen om te voet, per fiets of openbaar vervoer naar school te komen ontbreken grotendeels (een opsomming waar nog fiets- en voetpaden moeten komen, ongemotiveerd, is te beperkt).
- Er wordt stilgestaan bij de halte-infrastructuur voor het openbaar vervoer bij de school. Pas verder in de nota blijkt dat deze voorzien is bij de hoofdingang. De looproute naar de halte ontbreekt en moet goed gekozen worden naar zichtbaarheid en verstoring van het (bus)verkeer. Waar verlaten de fietsers de school? Is dat op dezelfde plek? (Let op! Dit gaat natuurlijk wel al erg in detail voor een mobiliteitsplan.)

Kentekenonderzoek omleidingsweg

- Er worden conclusies getrokken uit relatief beperkte cijfers (pag. 48). Er wordt uitgegaan dat er geen waarnemingsfouten zijn gebeurd? Toch een (korte) tussenbestemming?
- Om lage absolute waarden in procenten uit te drukken, krijgen we een erg vertekend beeld. Het zou handig geweest om ook dit onderzoek te beperken tot de essentie van die elementen die nodig zijn voor de scenario's en varianten (hoeveel verkeer kan er op elk segment verwacht worden, uitgaande van dit onderzoek?).
- Het besluit op pagina 55 komt wat vreemd over: de capaciteit ligt op 1.500 voertuigen, maar er worden er 2.300 geteld... Kan dat wel?

Bestemming ophaalgebouw in functie van CVO/ontwikkeling De Schacht + markt

- De mobiliteitseffecten (pag. 61) worden heel conservatief geschat. Dit mag ambitieuzer naar verdeling over de verschillende vervoerswijzen.
- De verkeersbewegingen (pag. 62) worden enkel geschat voor de CVO en museum, waarom wordt dit niet gedaan voor alle functies samen?
- In de nota (pag. 66) wordt aangegeven dat er 1600 parkeerplaatsen beschikbaar zijn, maar er wordt gesteld dat er tot 2200 voertuigen voor de markt komen en tot 10 à 12.000 bezoekers trekt.
 1. Waarvan komen deze laatste cijfers?
 2. Waar staan de 600 voertuigen die geen plek hebben nu?
 3. Hoeveel parkeerplaatsen heeft CVO nu?
- Opnieuw: openbaar vervoer, fiets en te voet komen niet aan bod. Bij de toekomstige situatie: wat met de lijnvoering?
- Voor een dergelijke massaverplaatsing lijkt een evenementenplan wel nuttig.

Parkeeronderzoek

- Zolder-centrum: ondanks er in de toekomst dus ruimte vrijkomt door de verhuis van CVO, komt men tot de conclusie dat er bijkomende parking aangeraden wordt voor het personeel van de gemeente. Dit lijkt weinig duurzaam zoals het hier zo vermeld wordt (pag. 81).

De gemeente zal eerst afwachten wat het effect zal zijn, alvorens maatregelen te nemen.

Nul- en/of duurzame scenario('s)

- In het eerste scenario duurzame mobiliteit wordt een omleidingsweg rond Heusden (en Zolder) voorgesteld. Het kan natuurlijk zijn dat in de oriëntatienota dit uitgewerkt was, maar het ontbreekt aan elementen die een dergelijke infrastructuur verantwoorden, met name gegevens rond een (lage) leefbaarheid en/of verkeersveiligheid op deze centrale delen. De keuze valt uiteindelijk niet op dit scenario of varianten hierop, maar ook in het scenario 2 zou het nuttig zijn om precies inzicht te krijgen op deze problemen.
- De gemeente volgt de wegcategorisering van PSL en RSV. Ze stelt wel voor een deel om te vormen tot secundaire weg II. Nergens wordt dat op kaart aangegeven.
- De Lijn zou de haalbaarheid van de ontsluiting van de bedrijvzone Kolenhaven onderzoeken (o.a. pag. 103). Is dit gebeurd?

Nee, dat is niet gebeurd, maar zal in ieder geval slecht scoren omdat een heen-en-weer beweging moet gemaakt worden.

Afweging en keuze voorkeursscenario

- De afwegingen werden per partner in de nota opgenomen. Dit is goed als werkinstrument, maar komt vreemd over in de nota. Eén gezamenlijke quotering volstaat (waarbij eventueel nog nuances per partner aangebracht kunnen worden).

4. Aanbevelingen

Zoals hoger gesteld, is de voorlegging van de synthesenota niet verplicht, maar nuttig.

Er werd veel onderzoek verricht naar allerhande bestaande problemen en toekomstige projecten. Het ontbreekt in de veelheid van informatie aan beknopt en helder overzicht. Het lijkt wat te ontbreken aan een duurzame ambitie, er wordt met name sterk ingezoomd op het autoverkeer en parkeren. In het beleidsplan lijkt het daarom belangrijk dat bij de uitwerking van het beleidsscenario aan maatregelen wordt gedacht om de overlast aan wagens (rijdend en stilstaand) te beperken. Dubbelgebruik van parkings voor complementaire activiteiten, shuttlediensten, voorzieningen voor fietsers, openbaar vervoer, ... kan hiertoe een bijdrage leveren.

Bij het beleidsplan hoeft niet teveel herhaald te worden, maar moet wel als afzonderlijk document gelezen kunnen worden. Participatie is een onderdeel, het gemeenteraadsbesluit hierover MOET bijgevoegd worden, alsook verslag en aangeven welke punten meegenomen werden en welke niet.

5. Besluit: advies van de kwaliteitsadviseur

Het advies is gunstig.

22 december 2014,

Voor advies,



De kwaliteitsadviseur,

Frank Leys

Werkverslagen Beleidsplan

Verlag: Mobiliteitsplan - beleidsplan: 1e werkoverleg

datum 22 januari 2015	uur 10u00-12u00	volgnummer 1
organisator Paul Byloos	voorzitter Paul Byloos	verslaggever Ann Cardinaels

aanwezig: Gunther Awouters, Paul Byloos, Ann Cardinaels, Daniella Houben, Sven Lieten, Lode Schops, André Moens, Peter Stals, Pamela Uyttendaele

verontschuldigd: Dieter Vandebeeck

afwezig:

Dagorde

1. Advies RMC op synthesesnota
2. Informatief deel van de beleidsnota
3. Richtinggevend deel van de beleidsnota
4. Verdere afspraken

Verslag

1. Advies RMC op synthesesnota

Het advies van de RMC op de synthesesnota luidde dat er maatregelen moesten worden opgenomen in het actieplan om de overlast van het autoverkeer te beperken en om het fietsverkeer te stimuleren.

2. Informatief deel van de beleidsnota

BLST heeft al veel voorbereidend werk gedaan voor het opmaken van de beleidsnota (fase 3). In het informatief deel werden de knelpunten en de kansen uit de synthesesnota overgenomen zodat ze kunnen worden opgenomen in het actieplan.

- Hoofdstuk 1
Dit hoofdstuk bevat de knelpunten, kansen en strategisch doelstellingen.
 - Toerisme/recreatie
Het opwaarderen van De Wijers zal mee worden opgenomen, dit was tot nu toe nog niet meegenomen.
 - Spartacusplan
In de tekst over het Spartacusplan staat dat het operationeel is tegen 2015. Sven Lieten reageert dat voor Heusden-Zolder enkel spartacuslim 3 van toepassing is, dit is het laatste Spartacusdossier en dit zal niet op korte termijn worden gerealiseerd.
 - Beschrijving scenario's
BLST vraagt zich af of er in het beleidsplan ook nog een korte beschrijving van de verschillende scenario's moet worden opgenomen. Volgens Pamela en Sven van BMV moet deel 3 apart leesbaar zijn en moet het dus een korte herhaling zijn van het voorgaande.
 - Voetgangersnetwerk
BLST zal nog een tekst toevoegen i.v.m. de conformiteit van de voetpaden en het uitbouwen van voetgangersrelaties.

- Openbaar vervoer
Er zal nog worden toegevoegd dat de gemeente bushalte-infrastructuur wenst te ontwikkelen.
- Autoverkeer
'De Wijers' zal worden toegevoegd voor de opwaardering van de N729 in de wegencategorisering.
- Vrachtverkeer
BLST vult nog aan dat de gemeente vrachtwagenparkings heeft en dat deze goed gebruikt worden. Er is wel nog een probleem voor de chauffeurs uit Bolderberg en Viversel, daar zijn geen vrachtwagenparkings in de buurt.

De gemeente vreest voor overlast van vrachtwagens op haar grondgebied als de vrachtwagenparking langs de E314 wordt omgebouwd tot tankstation. Er zouden dan maar 39 parkeerplaatsen voor vrachtwagens overblijven i.p.v. de huidige 79 parkeerplaatsen. De gemeente vreest dat deze vrachtwagens op het grondgebied van Heusden-Zolder zullen parkeren. Bovendien is de vorige parking voor vrachtwagens in Maasmechelen en de volgende pas in Rotselaar. De gemeente is daarom vragende partij voor dynamische borden langs de autosnelweg om aan te duiden hoeveel parkeerplaatsen er nog beschikbaar zijn op de vrachtwagenparkings lang de E314.

- Werkdomein A: ruimtelijke ontwikkelingen
Bij het deel over N74 en De Schacht moet nog een gedeelte bijkomen over de Noord-Zuidverbinding.
- Werkdomein B: de Gewenste verkeersstructuur / netwerken per modus
Bij het gedeelte over de Trage Wegen moet de fietroute naar Kasteel Meylandt worden toegevoegd.

In het gedeelte over het openbaarvervoer moet de bushalte in de Dekenstraat weggelaten worden, want die is niet uitgevoerd.

- Hoofdstuk 2
Er moet een inleiding worden toegevoegd waarin duidelijk wordt gezegd dat er werd gekozen voor scenario 2. Het overzicht van de verschillende scenario's moet in het kort mee opgenomen worden.
- Hoofdstuk 3
Is de relatie van het beleidsplan met de plannen van de hogere overheden.

3. Richtinggevend deel

- Hoofdstuk 4: operationele doelstellingen
Dit hoofdstuk bevat de operationele doelstellingen in tabelvorm. Deze doelstellingen moeten vertaald worden naar concrete projecten. Er moet ook een kolom worden toegevoegd waarbij er een terugkoppeling gebeurt of de doelstelling gehaald is. Zo kan er bijvoorbeeld staan: de doelstelling is behaald want ze is opgenomen in het actieplan of de doelstelling is behaald want het zit in een RUP.
- Hoofdstuk 5: beleidsscenario
 - Ruimtelijke ontwikkelingen
Hier staat De Wallen nog vermeld. Deze studie was gevraagd door de bewoners omdat men vreesde voor drukte in deze wijk omwille van bijkomende woonontwikkelingen in de dorpskern van Boekt. Het verkeer wikkelt af naar de N729 en de drukte blijkt niet. Dit mag worden weggelaten.
 - Werkdomein A2
CC Muze verhuist ook naar de Verdieping. Het gebouw van de huidige CC Muze en van het CVO wordt afgebroken.
 - Werkdomein A3

- Bij de lokale wegen II moet M. Scheperslaan nog worden toegevoegd.
- **Werkdomein B1**
Gaaf enkel over niet gemotoriseerd verkeer, de 30 km/u zone aan het Sint-Franciskuscollege moet worden uitgebreid.
 - **Werkdomein B2**
De confrontatie met andere netwerken moet meer worden uitgewerkt. Het moet geen opsomming zijn van bijkomende knelpunten maar wel acties om het fietsroutenetwerk beter uit te bouwen, enkel de belangrijkste routes moeten worden aangehaald.
 - **Werkdomein B3**
De busverbinding voor IZ Zolder-Lummen werd onderzocht door de Lijn maar voorlopig kan de Lijn hier niet op ingaan.
 - **Werkdomein B4**
Het is de bedoeling om uiteindelijk tot een uniformiteit aan wegprofielen te komen. Voor de lokale wegen type I zitten er ook al acties in en moeten er prioriteiten worden vastgelegd. De actietabel zal ook aan het beleid worden voorgelegd.
I.v.m. Kolenhaven zal Paul het gekozen scenario bezorgen aan BLST met een beschrijving van het standpunt van de Scheepvaart en het standpunt van de gemeente.
Voor het gedeelte over snelheidsregimes zal De Wallen worden weggelaten bij de zones met 30 km/u.
 - **Werkdomein B5**
De verhuis van CC Muze is een bijkomend actiepunt
BLST zal de marktstudie overmaken aan Paul.
De gemeente zal het verslag van de RMC over de carpoolparking overmaken aan BLST.
 - **Werkdomein C1**
Het zwaar vervoer en het fietsverkeer staat samen op 1 kaart. De gemeente zou liever 2 aparte kaarten hebben.
 - **Actietabel**
De acties voor de verschillende werkdomeinen zullen gekoppeld worden aan de BBC.

4. Verdere afspraken

BLST werkt het rapport verder af en zal het overmaken aan de gemeente.

Op do. 5/02/2015 zal de actietabel bekeken worden op de gemeente en zal er een timing en een prioriteit worden vastgelegd voor elk actiepunt.

De GBC wordt vastgelegd op do 26/02/2015 om 9u30 in zaal Meylandt, gemeente Heusden-Zolder.

Te ondernemen actie(s):

Te ondernemen actie	Afspraak vergadering d.d.	Door	Termijn	Uitgevoerd
...				

Verslag: Mobiliteitsplan: overlopen actietabel

datum 5 februari 2015	uur 10u00-12u00	volgnummer 2
organisator Paul Byloos	voorzitter Paul Byloos	verslaggever Ann Cardinaels

aanwezig: Gunther Awouters, Paul Byloos, Ann Cardinaels, Els Jennen, André Moens, Lode Schops, Peter Stals

verontschuldigd:

afwezig:

Dagorde

1. Overlopen actietabel mobiliteitsplan
2. Verdere afspraken

Verslag

1. Overlopen actietabel mobiliteitsplan

Per werkdomein worden de prioriteiten vastgelegd met de vermelding "hoog", "gemiddeld" of "laag".

Voor het werkdomein A zijn de prioriteiten vastgesteld voor alles onderdelen zowel A1, A2 en A3.

Voor het werkdomein B zijn de prioriteiten vastgesteld voor de activiteiten onder B1, B2, B3, B4, B5, B6, B7 en B8.

Voor het werkdomein C wordt gesteld dat er permanente aandacht is en dat bepaalde acties afhankelijk van het aanbod, vraag en beschikbare budgetten uitgevoerd worden.

Timing

KT = Korte termijn (= huidige legislatuur)

MT = Middellange termijn (= < 10 jaar)

LT = Lange termijn (= > 10 jaar)

De tabel wordt samen overlopen en er worden prioriteiten toegekend aan elk actiepoint. BLST vult de tabel aan, voordat deze wordt doorgestuurd naar de leden van de GBC.

- Werkdomein A
 - Bij RUP Dorpscentrum Heusden moet projectzone 6 worden weggelaten want dat is al uitgevoerd.
 - Onder RUP Zolder-Centrum moet een item worden toegevoegd: opmaak RUP Groot-Zolder. Dit moet op korte termijn gebeuren en het krijgt een hoge prioriteit.
 - RUP Zolder Acht Meilaan is opgenomen in RUP Groot-Zolder.
 - GRUP N-Z verbinding N74 is ook gekoppeld aan het project 'Closing the Circle' en Spartacus
 - woonzorgcentra en bejaardenhuisvesting moet uit de actietabel worden verwijderd
 - voor de in- en uitrit van de ambulance aan het ziekenhuis moet er nog een overleg met de dienst 100 plaatsvinden
 - voor de fietspaden aan Sint-Franciskusziekenhuis en Sint-Franciscuscollege moet er nog een toetsing gebeuren aan het BFF i.v.m. subsidies door de provincie. De BFF zou ook moeten worden omgelegd zodat het voor de school doorgaat naar de Minderbroederstraat.

- Uitbreiding Sint-Franciskusziekenhuis en Sint-Franciscuscollege 30 km/u zone, hieraan moet een item worden toegevoegd afbakening bebouwde kom
- Ontwikkeling de Schacht/locatiewijziging opstelling markt: enkel het opmaken van een parkeervisie moet blijven staan. Want het is de bedoeling om de markt af te bouwen. De markt zou enkel nog op het Marktpllein en een stukje van de Koolmijnlaan komen. BLST maakt ook het rapport over de markt over aan de gemeente.
- Dossche-site: Paul moet de visie voor de afwikkeling van de Kolenhaven nog aan BLST bezorgen
- bij confrontatie met andere netwerken i.v.m. busroutes moet de Kuipersstraat worden toegevoegd.

2. Verdere afspraken

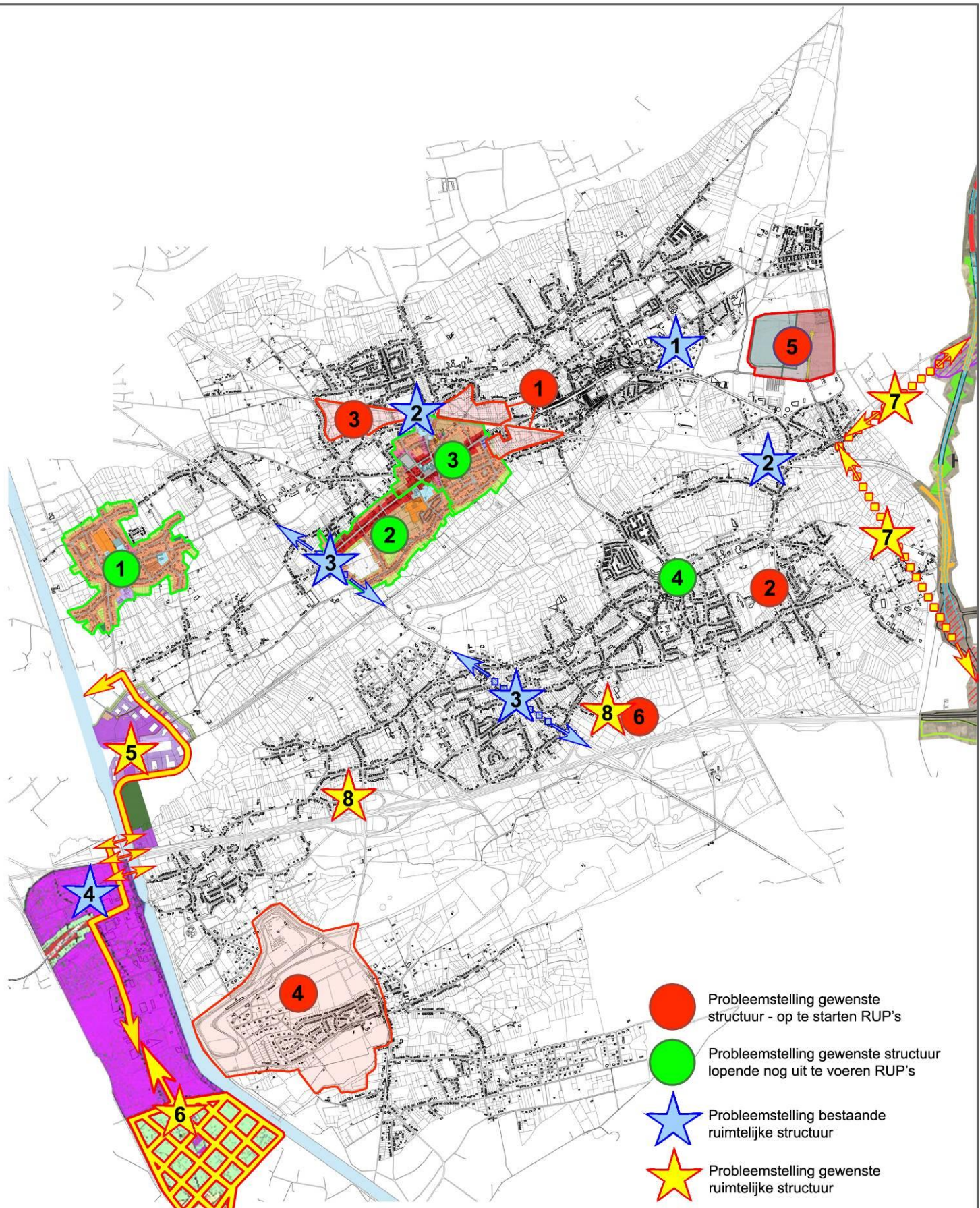
De gemeente overloopt de rest van de actietabel op 9/2/2015 om 16u00. Op 10/02 om 11u00 wordt dit samen met BLST overlopen.

Verslagen GBC Beleidsplan

Verslagen RMC Beleidsplan

3.12 KAARTENBUNDEL





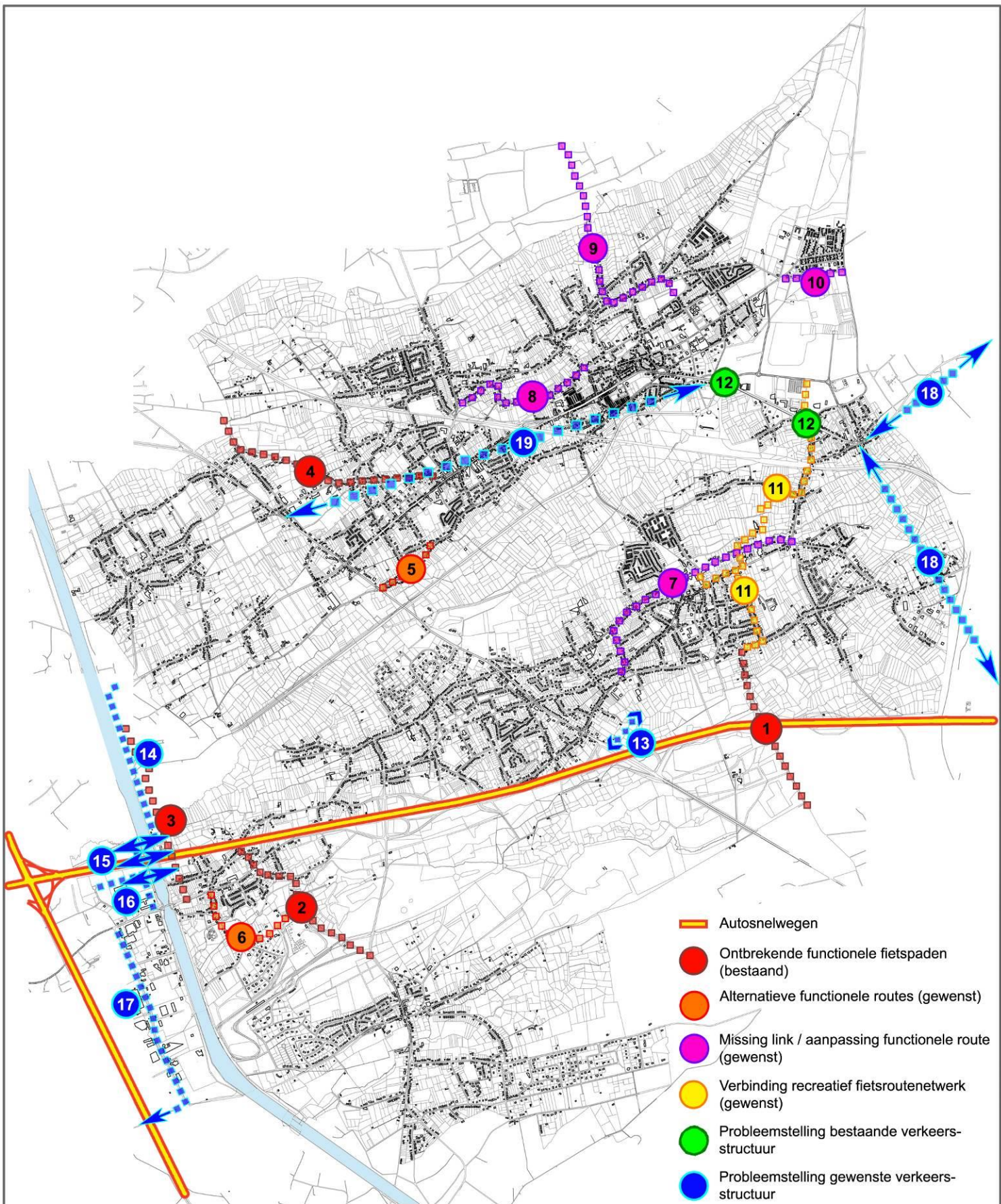
- Probleemstelling gewenste structuur - op te starten RUP's
- Probleemstelling gewenste structuur lopende nog uit te voeren RUP's
- ★ Probleemstelling bestaande ruimtelijke structuur
- ★ Probleemstelling gewenste ruimtelijke structuur

KAART 1

**MOBILITEITSPLAN
HEUSDEN-ZOLDER**

**PROBLEEMSTELLING
RUIMTELIJKE STRUCTUUR**

LEGENDE			
★	★	●	●
1. Sint-Franciscuscollege & Sint-Franciscusziekenhuis	5. Industriezone Kolenhaven	1. RUP Eversel	1. RUP Muitenberg
2. Station Zolder en Heusden	6. Bedrijventerrein Zolder-Lummen	2. RUP Mortelveld	2. RUP Zolder
3. Baanwinkels N72	7. Zoekzone Ontsluiting industriezone De Schacht op Noord Zuid verbinding N74	3. RUP Dorpscentrum	3. RUP Garenstraat
4. Dossche-site	8. Zoekzone uitbreiding met carpoolparking	4. RUP Zolder Centrum	4. RUP Ontwikkeling Terlaemen / Weyers / Velodroom / Bovy
			5. RUP De Schacht
			6. RUP Uitbreiding Lange Beemden



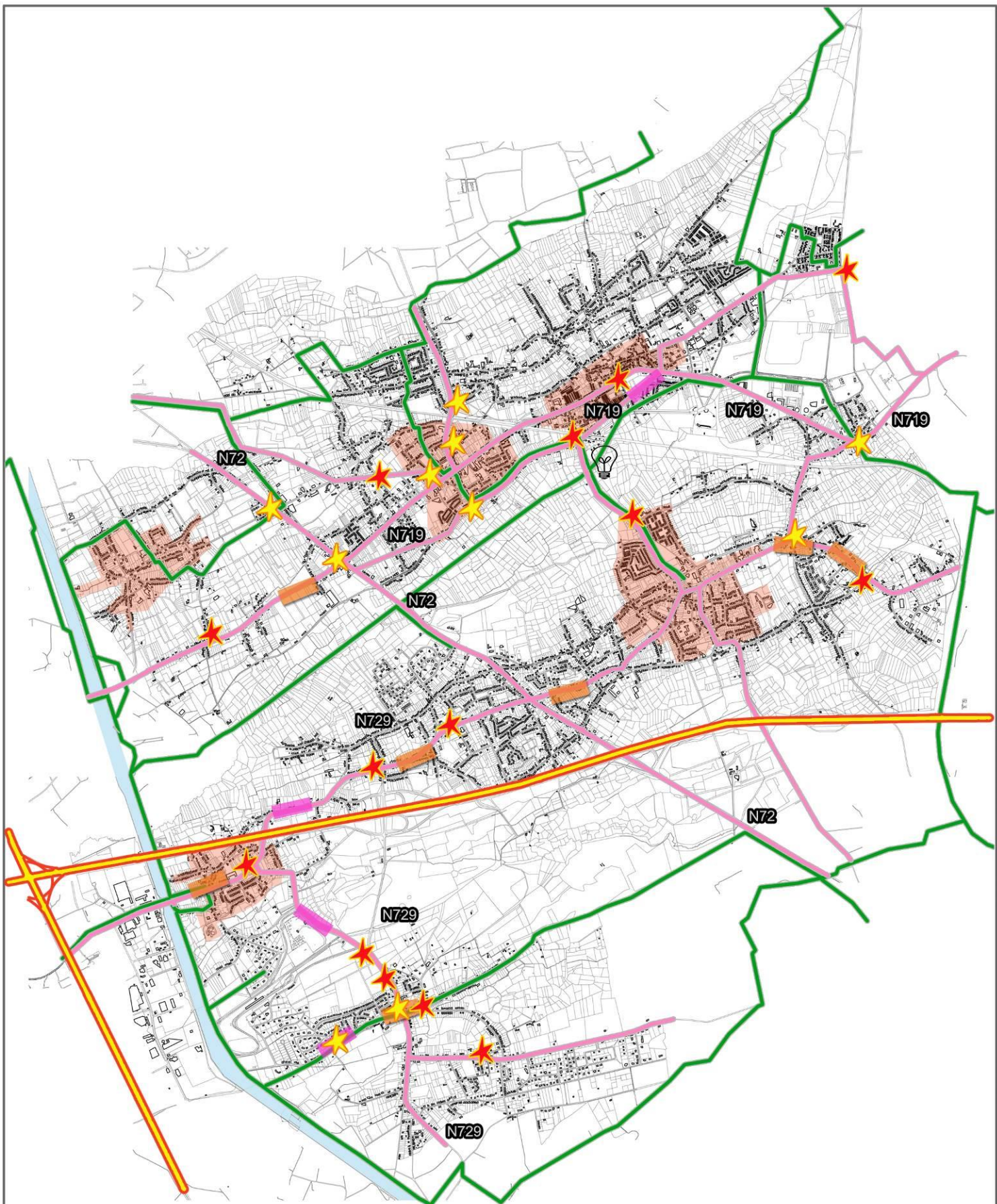
-  Autosnelwegen
-  Ontbrekende functionele fietspaden (bestaand)
-  Alternatieve functionele routes (gewenst)
-  Missing link / aanpassing functionele route (gewenst)
-  Verbinding recreatief fietsrouten netwerk (gewenst)
-  Probleemstelling bestaande verkeersstructuur
-  Probleemstelling gewenste verkeersstructuur

KAART 2

**MOBILITEITSPLAN
HEUSDEN-ZOLDER**

**PROBLEEMSTELLING
VERKEERSSTRUCTUUR**









- LEGENDE**
- | | |
|--|---|
| 1. De Drij Dreven | 11. Pironlaan - Dorpsstraat - Dekenstraat - De Drij Dreven - Beekbeemdenhof - Mommestraat - Stationstraat - Koeltorenlaan |
| 2. Pleinstraat - Zwembadstraat - Kerkstraat | 12. Kruispunten Koolmijnlaan - Mijnwerkerslaan, Stadionlaan, ... |
| 3. Industriestraat - Laarstraat | 13. Ontsluiting bedrijventerrein De Lange Beemden |
| 4. Champert - Kapelstraat | 14. Bedrijventerrein Kolenhaven |
| 5. Schootstraat | 15. Bedrijventerrein Zolder-Lummen |
| 6. Kerkstraat | 16. Dossche-site |
| 7. Elf Novemberstraat - Bieststraat - Ringlaan | 17. Upgrade Dellestraat |
| 8. Exelgaarden - Halbeekstraat - Schansstraat | 18. Bedrijventerrein Steenkoolmijn Zolder |
| 9. Middenstraat - Bredestraat - De Nieuwe Dijk - Halstraat | 19. Verkeersontlasting Koolmijnlaan - Brugstraat - G. Gezellelaan |
| 10. Galgenbergstraat | |



KAART 3

MOBILITEITSPLAN HEUSDEN-ZOLDER

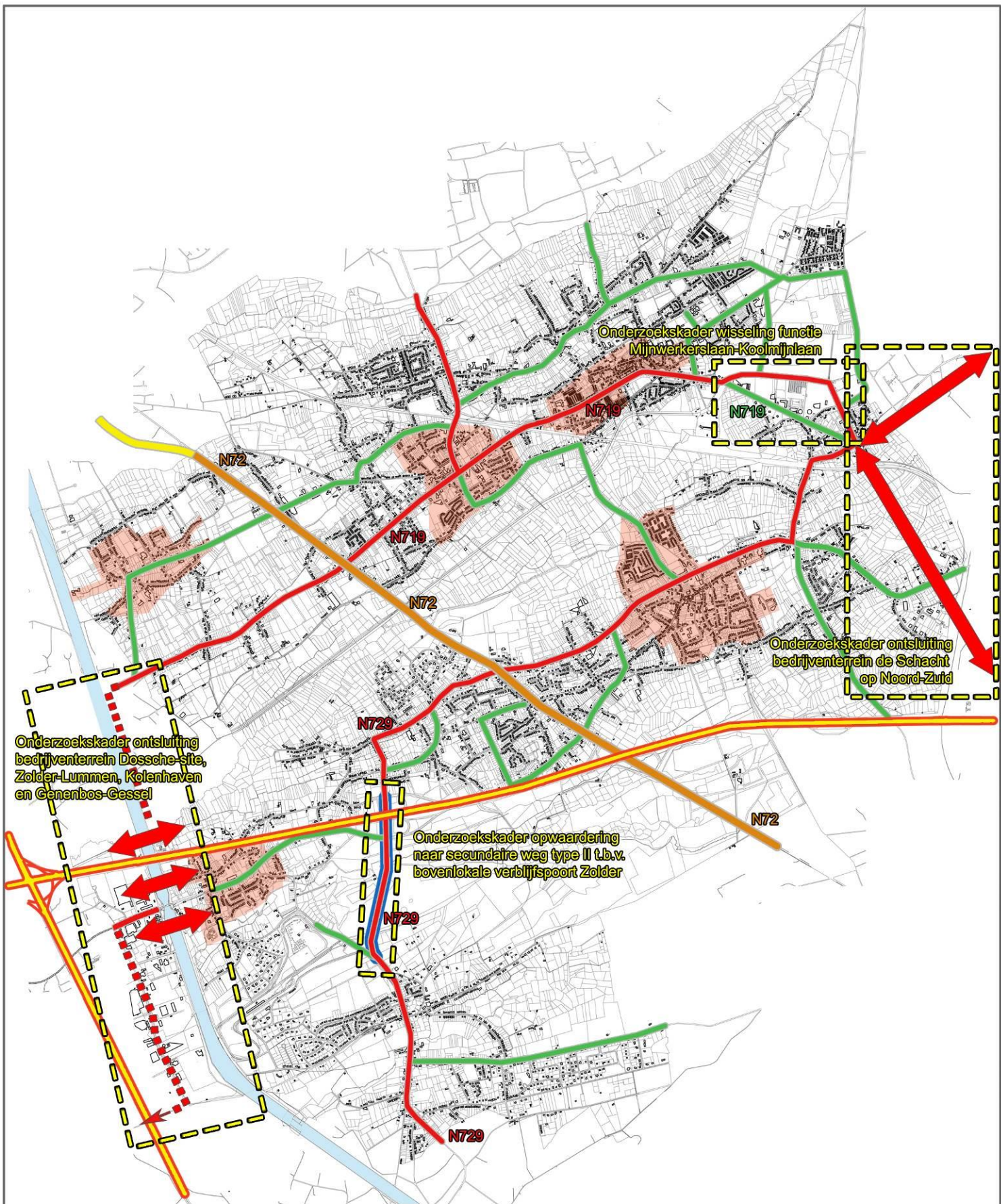
LEGENDE

 Hoofdweg - RSV	 Oppassen oversteek
 Functioneel fietsroutenetwerk	 Aanliggende fietspaden
 Recreatief fietsroutenetwerk	 Ontbreken fietspaden
 Ontbreken oversteek	 Ontbreken verlichting

MOBILITEITSPLAN HEUSDEN-ZOLDER

KNELPUNTEN FIETSRUTES

	BURO LANDSCHAPSPLANNING STEDEBOUW EN TECHNIEK N.V.	
---	---	---

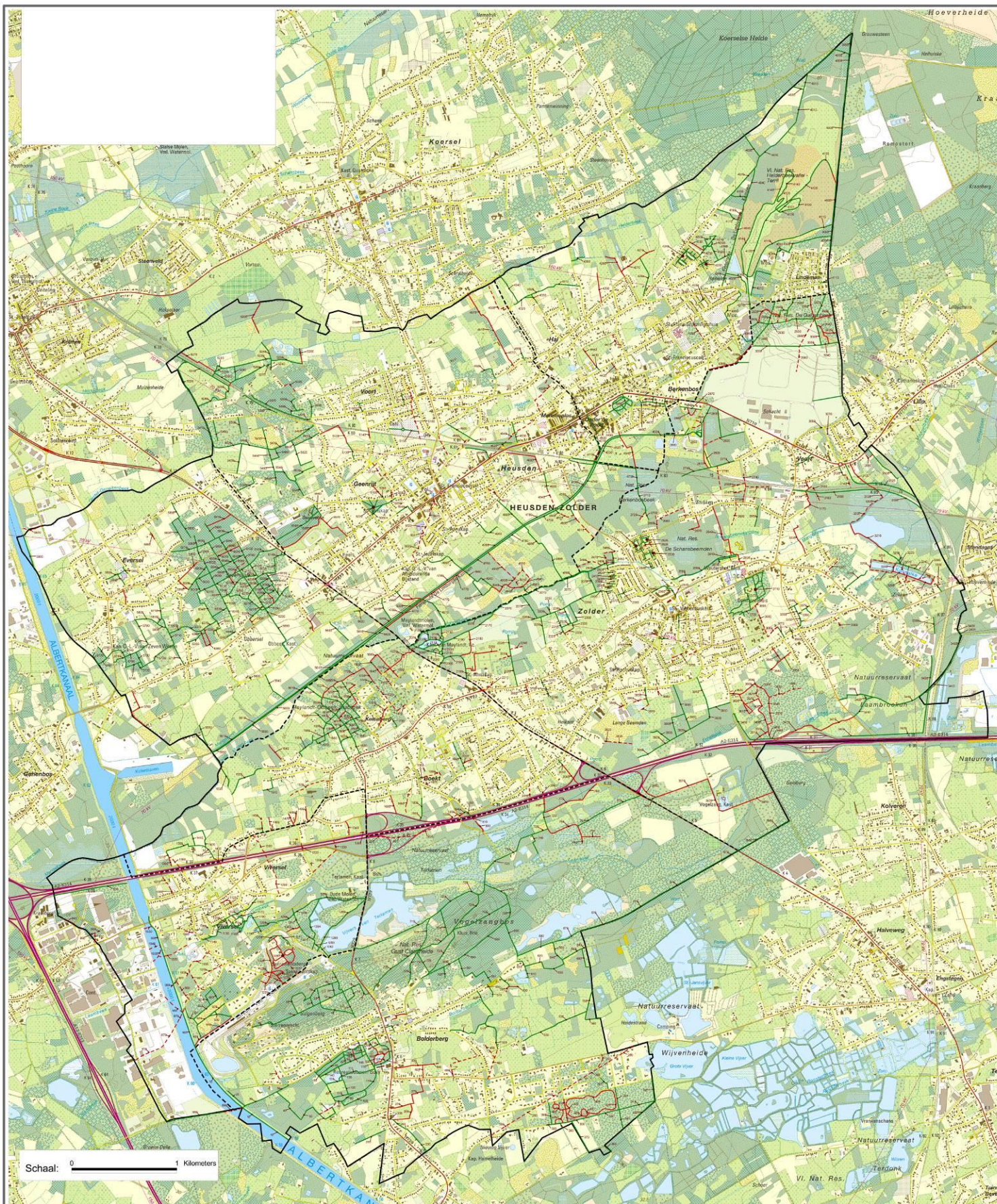


KAART 4

**MOBILITEITSPLAN
HEUSDEN-ZOLDER**

**DUURZAAM SCENARIO
GEMOTORISEERD VERKEER**




LEGENDE			
	Hoofdweg - RSV		Lokale weg III
	Primaire weg type II - RSV		Bebouwde kom
	Secundaire weg type III		Gewenste verbinding: Lokale weg I
	Lokale weg I: verbindingsweg		Zoekzone verbinding (onderzoekskader)
	Lokale weg II: gebiedsontsluitingsweg		Te onderzoeken secundaire weg type II



Schaal: 0 1 Kilometers

KAART 5

LEGENDE Bron: Trage Wegen vzw: project 'stille wegen' Heusden-Zolder

-  Toegankelijke trage weg
-  Ontoegankelijke trage weg
-  Verdwenen trage weg
-  Gemeentegrens
-  Deelgebieden

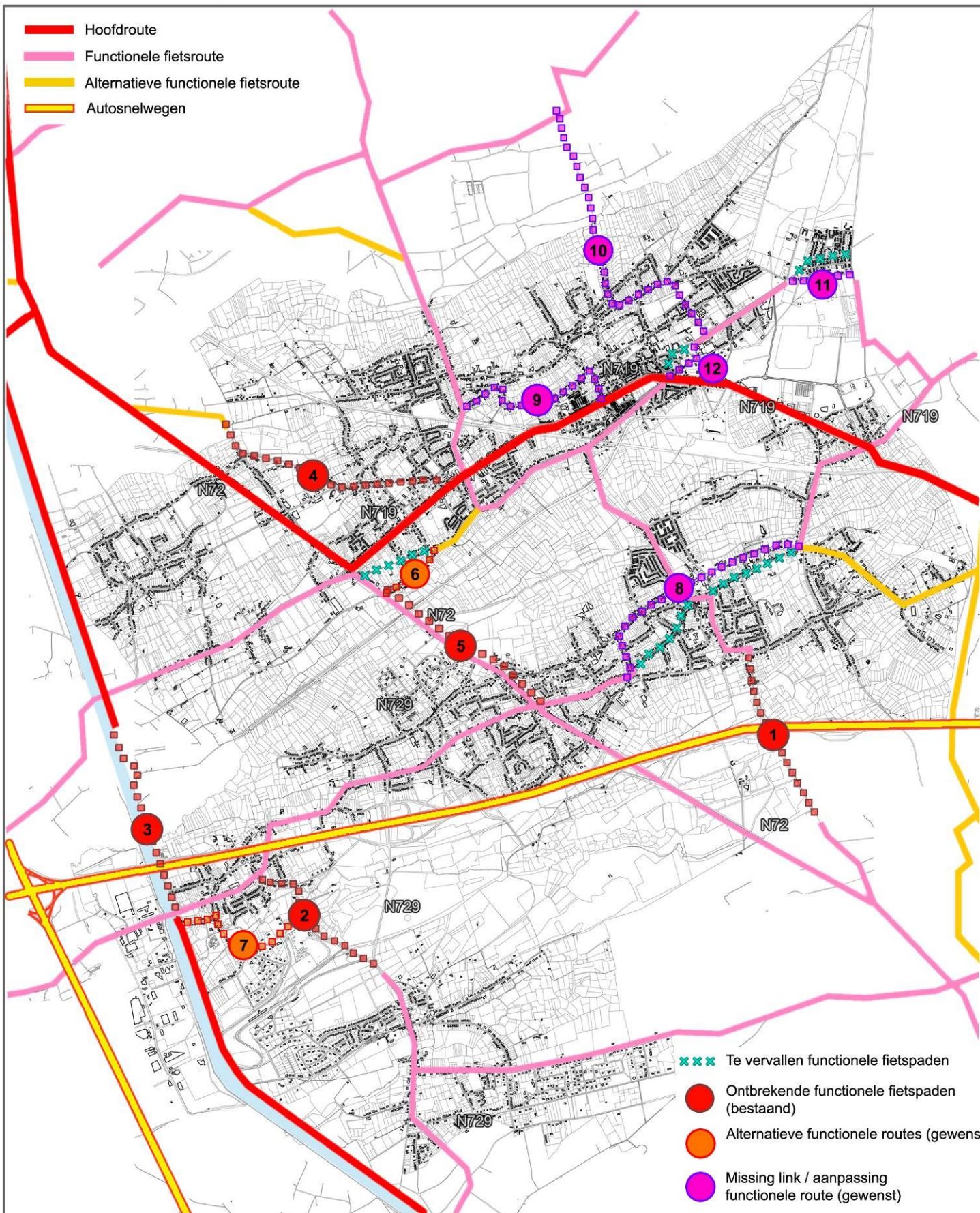
**MOBILITEITSPLAN
HEUSDEN-ZOLDER**

**DUURZAAM SCENARIO
TRAGE WEGEN**

 **BURO LANDSCHAPSPANNING
STEDEBOUW EN TECHNIEK N.V.**



- Hoofdroute
- Functionele fietsroute
- Alternatieve functionele fietsroute
- Autosnelwegen



- x x x Te vervallen functionele fietspaden
- Ontbrekende functionele fietspaden (bestaand)
- Alternatieve functionele routes (gewenst)
- Missing link / aanpassing functionele route (gewenst)

LEGENDE

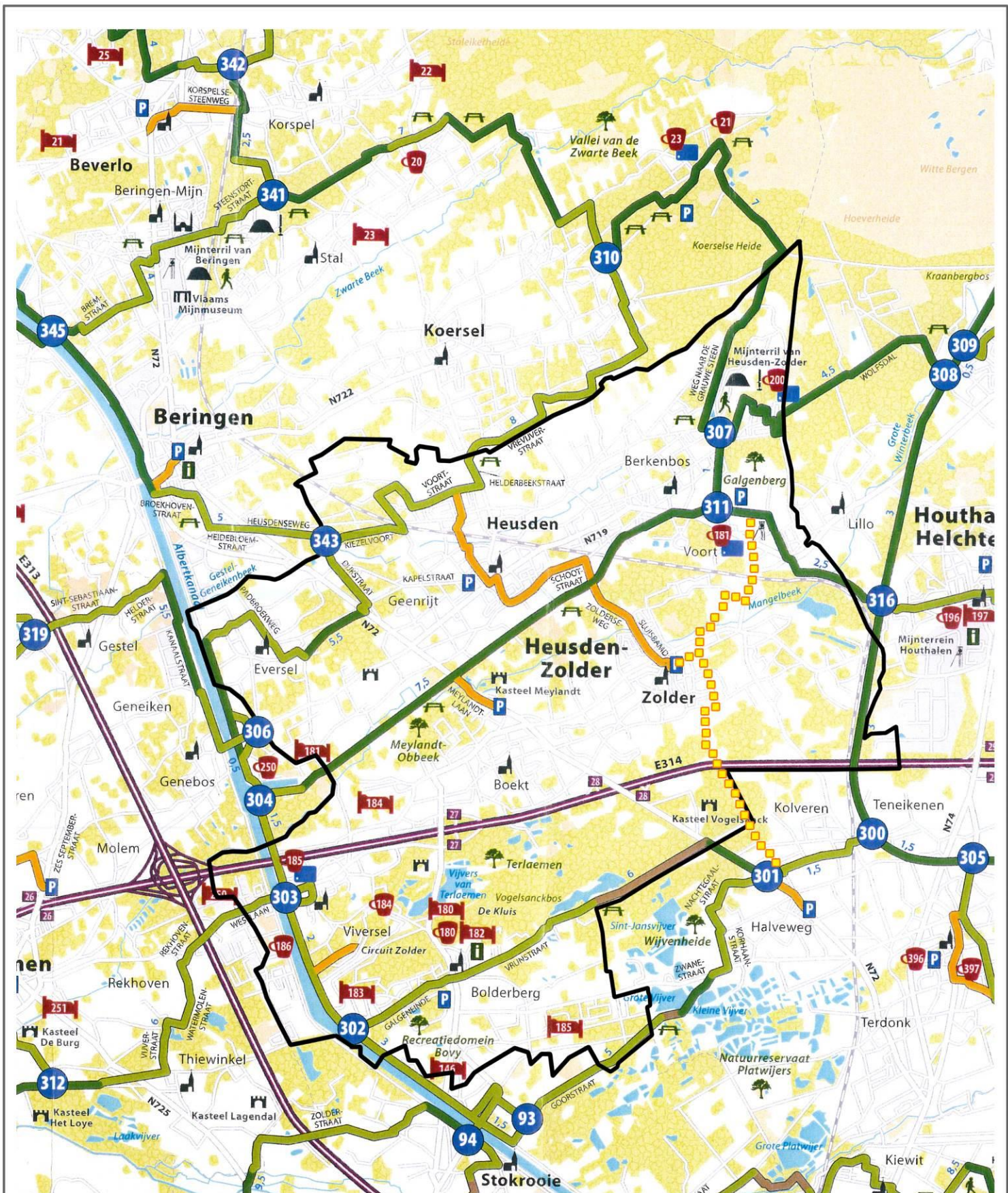
- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> 1. De Drij Dreven 2. Pleinstraat - Zwembadstraat - Kerkstraat 3. Industriestraat - Laarstraat 4. Champert - Kapelstraat 5. Verbetering fietspaden N72 6. Schootstraat | <ul style="list-style-type: none"> 7. Kerkstraat - Laarstraat 8. Elf Novemberstraat - Bieststraat - Ringlaan 9. Exelgaarden - Halbeekstraat - Schansstraat - Kleuterweg 10. Middenstraat - Bredestraat - De Nieuwe Dijk - Halstraat 11. Galgenbergstraat 12. Pater Amideuslaan - Minderbroedersstraat |
|--|---|

KAART 6

MOBILITEITSPLAN HEUSDEN-ZOLDER

DUURZAAM SCENARIO FUNCTIONEEL FIETSROUTENETWERK





KAART 7

LEGENDE

- Fietsroute
- Fietsroute (autovrij)
- Fietsroute (Onverhard)
- Bewegwijzering naar centrum of verbindingstuk
- Fietsknooppunt Regionaal Landschap Kempen en Maasland
- Gewenst bewegwijzering naar centrum en verbindingstuk via Pironlaan - Dorpsstraat - Dekenstraat - Schobbenberg - De Drij Dreven - Kuiperstraat - Beekbeemdenhof - Mommestraat - Stationstraat - Koeltorenlaan

MOBILITEITSPLAN HEUSDEN-ZOLDER

DUURZAAM SCENARIO RECREATIEF FIETSROUTENETWERK

BURO LANDSCHAPSPLANNING STEDEBOUW EN TECHNIEK N.V.

N ↑









KAART 8

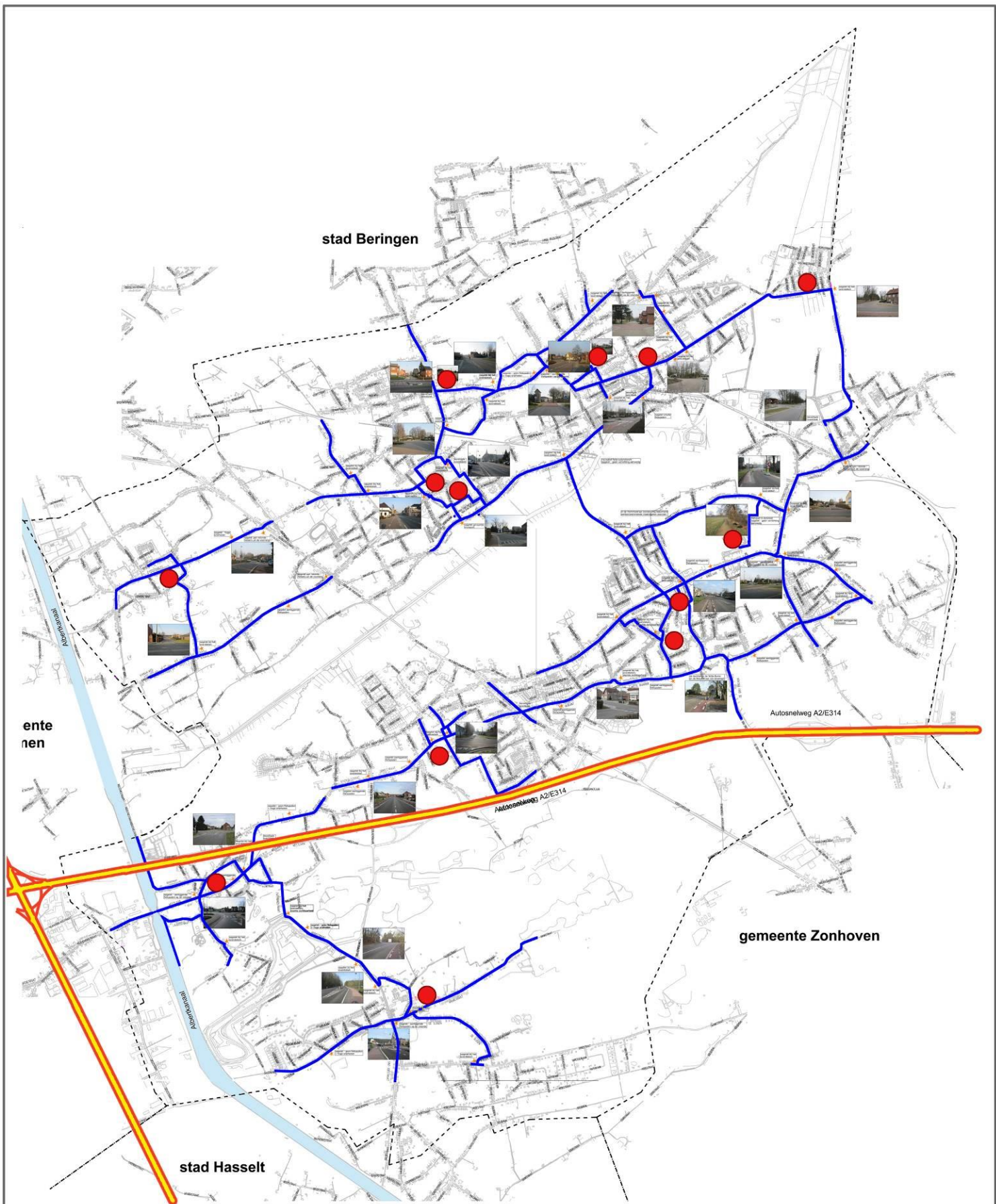
MOBILITEITSPLAN HEUSDEN-ZOLDER

DUURZAAM SCENARIO FIETSPADEN

DUURZAAM SCENARIO FIETSPADEN

LEGENDE

 Hoofdweg - RSV	 Bebouwde kom
 Aanwezig fietspad	
 Fietsroutenetwerk	
 Lage Kempen	
 Aanleg en/of verbetering fietspaden	



KAART 9

**MOBILITEITSPPLAN
HEUSDEN-ZOLDER**

**DUURZAAM SCENARIO
SCHOOLROUTES**


 BIJBURO LANDSCHAPSPLANNING
 STEDEBOUW EN TECHNIEK N.V.
 

LEGENDE

-  Autosnelwegen
-  Schoolroute
-  School



KAART 10

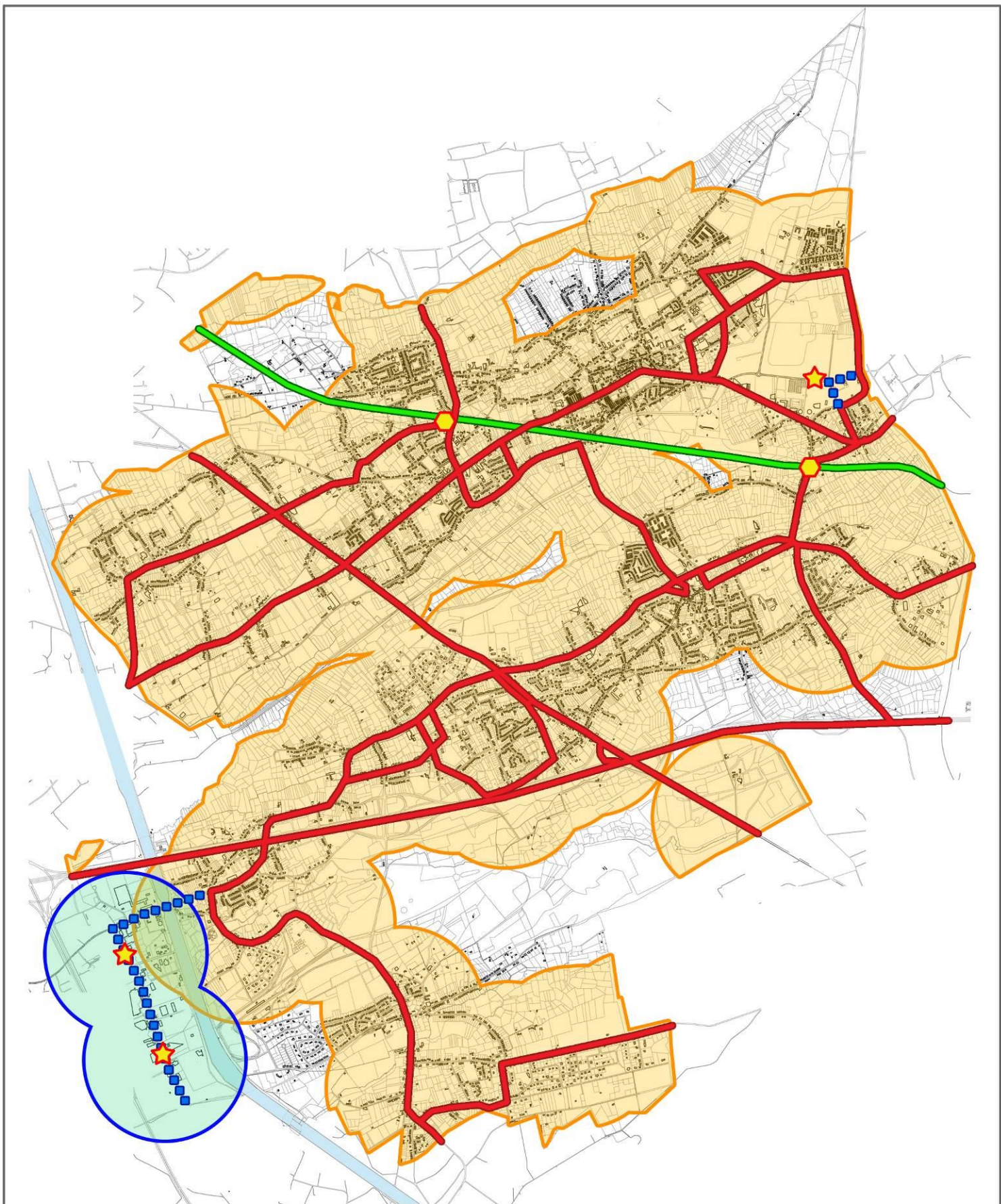
LEGENDE			
	13: Hasselt - Grote-Brogel		92: Diest - Heusden
	22: Hasselt - Beringen		47: Genk - Houthalen
	23: Hasselt - Beringen		51: Hasselt - Heusden
	30: Sint-Truiden - Beringen		52: Hasselt - Beringen
	34: Zonhoven - Helchteren		58: Beringen - Lommel
	35c: Hasselt - Hulst		68: Bocholt - Antwerpen
			283: Hasselt - Kleine Brogel
			NMBS: Antwerpen-centraal - Hasselt
			NMBS-Station
			Te onderzoeken
			gewenste vervoerslijn
			openbaar vervoer

**MOBILITEITSPLAN
HEUSDEN-ZOLDER**

**DUURZAAM SCENARIO
OPENBAAR VERVOER**

BUREAU LANDSCHAPSPINNING
STEEDEBOUW EN TECHNIEK N.V.

N



KAART 11

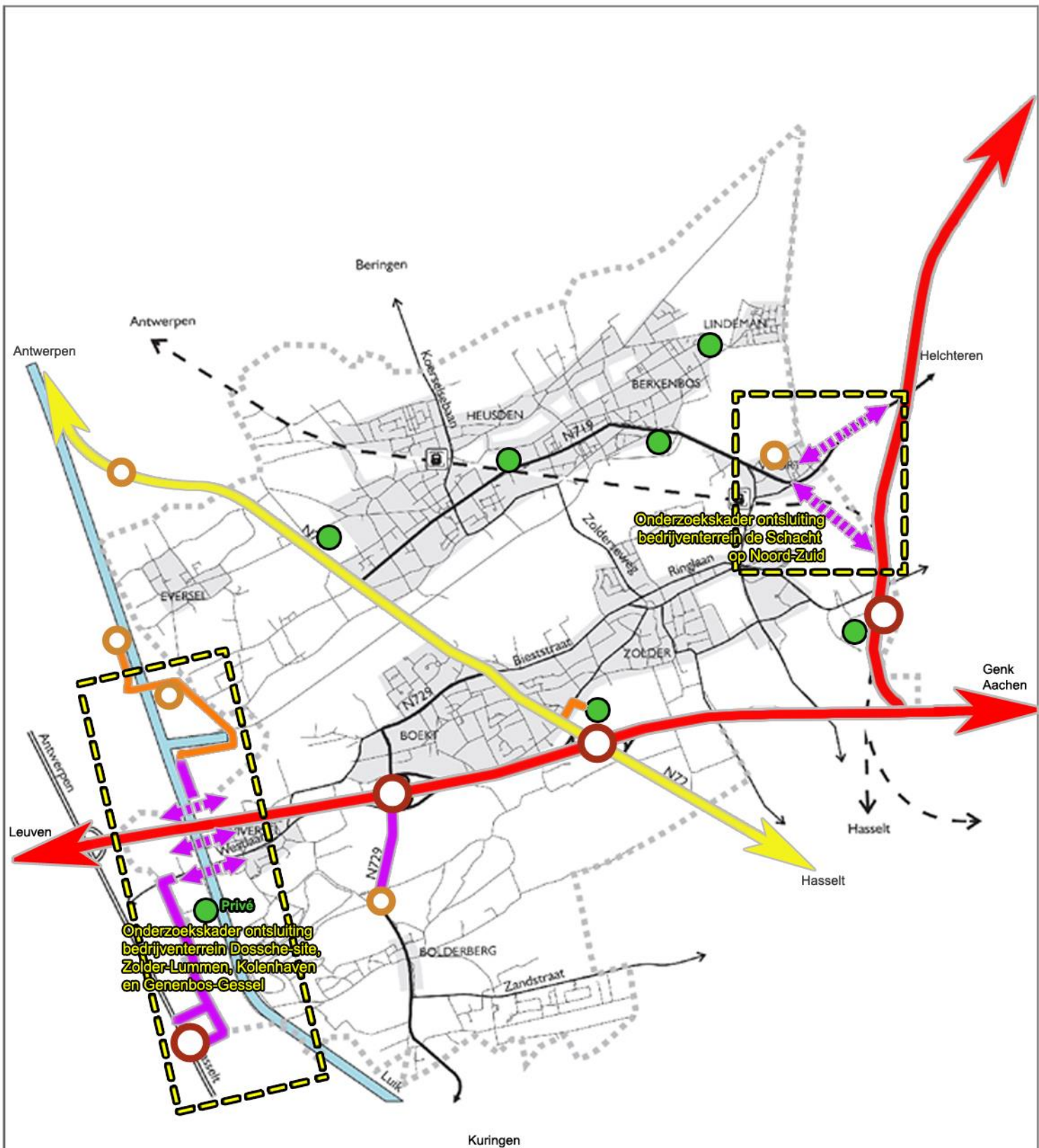
MOBILITEITSPLAN HEUSDEN-ZOLDER

DUURZAAM SCENARIO AFDEKKINGSGRAAD OV

DUURZAAM SCENARIO AFDEKKINGSGRAAD OV

LEGENDE

 Invloedgebied halte R=750m	 Halte NMBS
 Busnetwerk	 Te onderzoeken gewenste vervoerslijn openbaar vervoer
 Treinspoor	 Te onderzoeken mogelijke nieuwe bushalte openbaar vervoer



KAART 12

LEGENDE

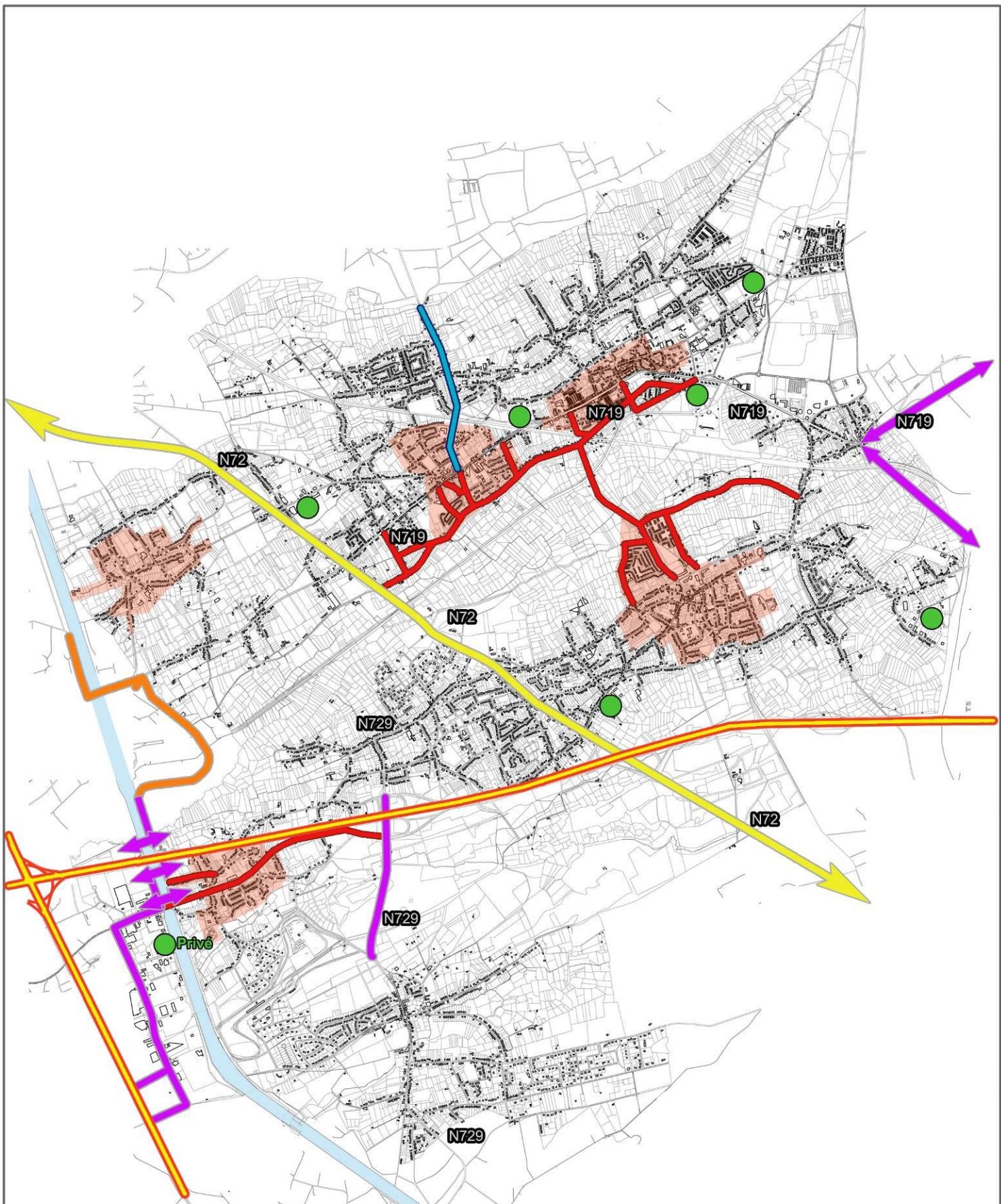
- Hoofdvrachtroute
- Vrachtroute 1
- Lokale intergemeentelijke vrachtroute
- Lokale gemeentelijke vrachtroute
- Toegangspunt macro-niveau
- Toegangspunt lokaal niveau
- Zoekzone ontsluiting
- Vrachtwagenparkeerplaats

MOBILITEITSPLAN HEUSDEN-ZOLDER

DUURZAAM SCENARIO VRACHTVERKEER

BURO LANDSCHAPSPLANNING
STEDEBOUW EN TECHNIEK N.V.










N
↑



KAART 13

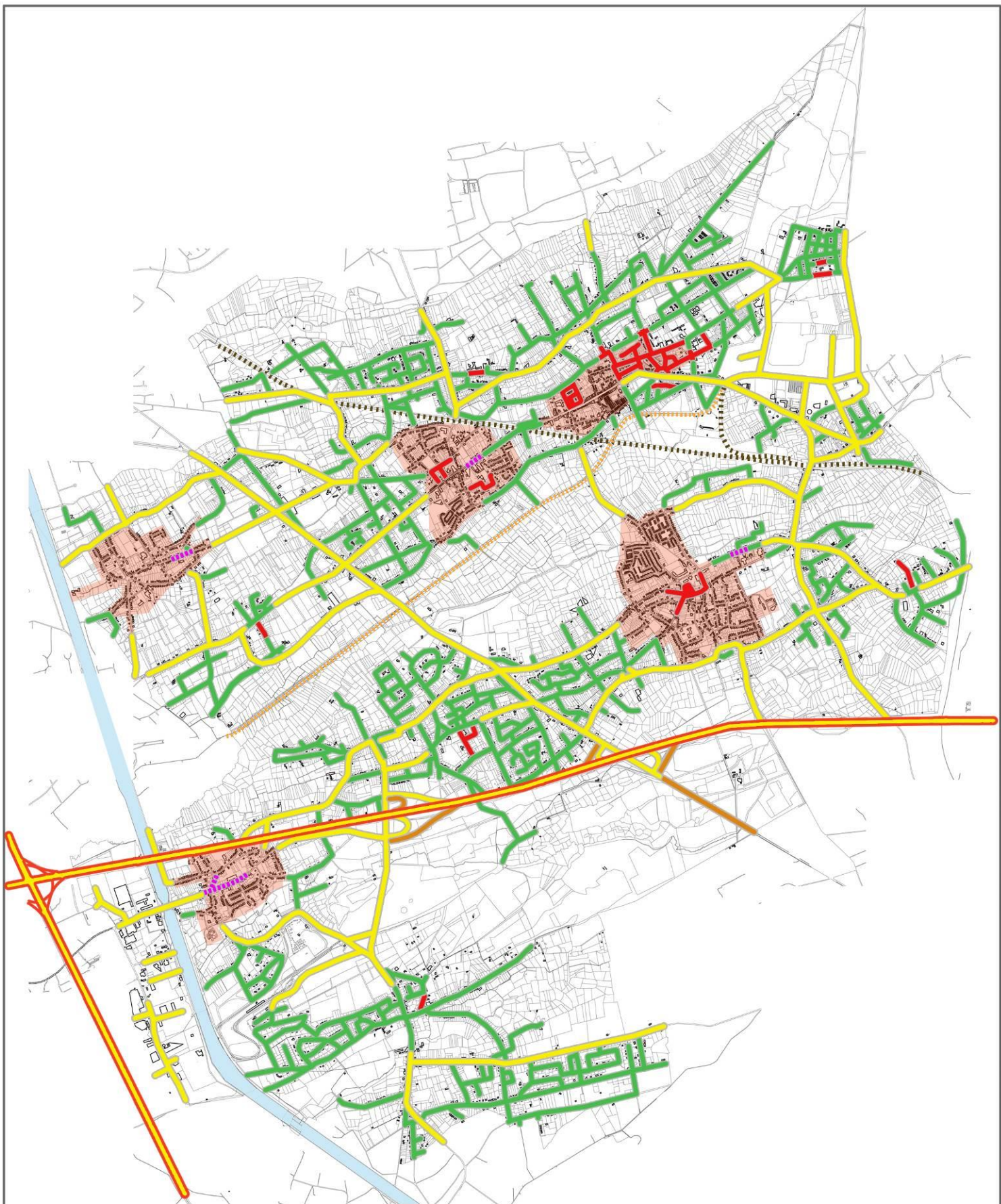
MOBILITEITSPAN
HEUSDEN-ZOLDER

LEGENDE

 Hoofdvrachroute	 Knelpunt (beperking 3,5ton)
 Vrachroute 1	 Beperking 10ton
 Lokale intergemeentelijke vrachroute	 Beperking 3,5ton (volledige gemeente)
 Lokale gemeentelijke vrachroute	 Bebouwde kom
	 Vrachtwagenparkeerplaats

**DUURZAAM SCENARIO
TONNAGEBEPERKING**










**DUURZAAM SCENARIO
TONNAGEBEPERKING**



KAART 14

MOBILITEITSPLAN HEUSDEN-ZOLDER

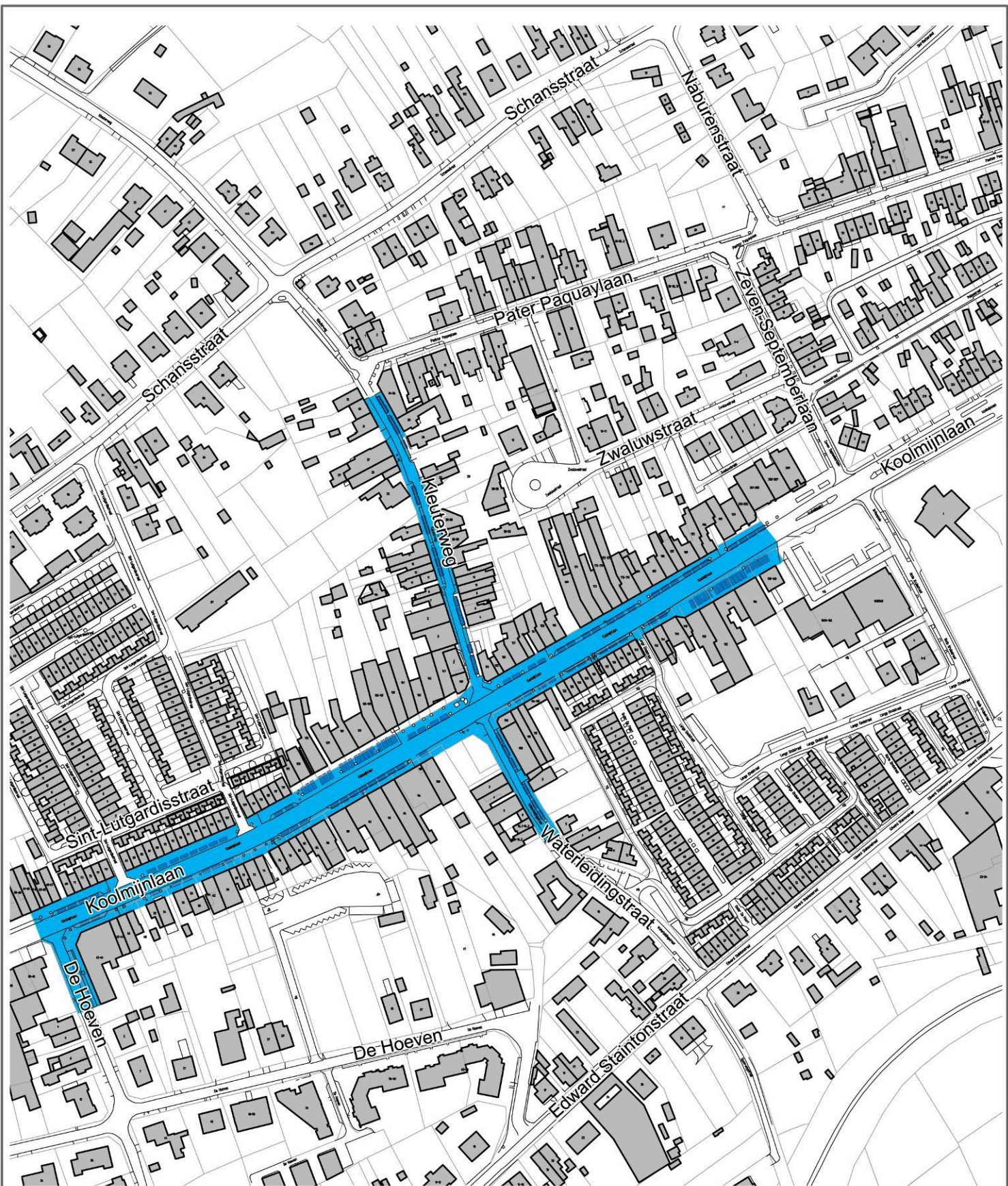
LEGENDE

 Hoofdweg - RSV	 50 km/uur	 Bebouwde kom
 90 km/uur	 30 km/uur	 Spoorweg
 70 km/uur	 Variabele 30/50 km/uur	 Toeristisch fietspad (oud mijnspoor)

DUURZAAM SCENARIO SNELHEIDSREGIME


 BIURO LANDSCHAPSPLANNING
 STEDEBOUW EN TECHNIEK N.V.

N

KAART 15

MOBILITEITSPLAN
HEUSDEN-ZOLDER

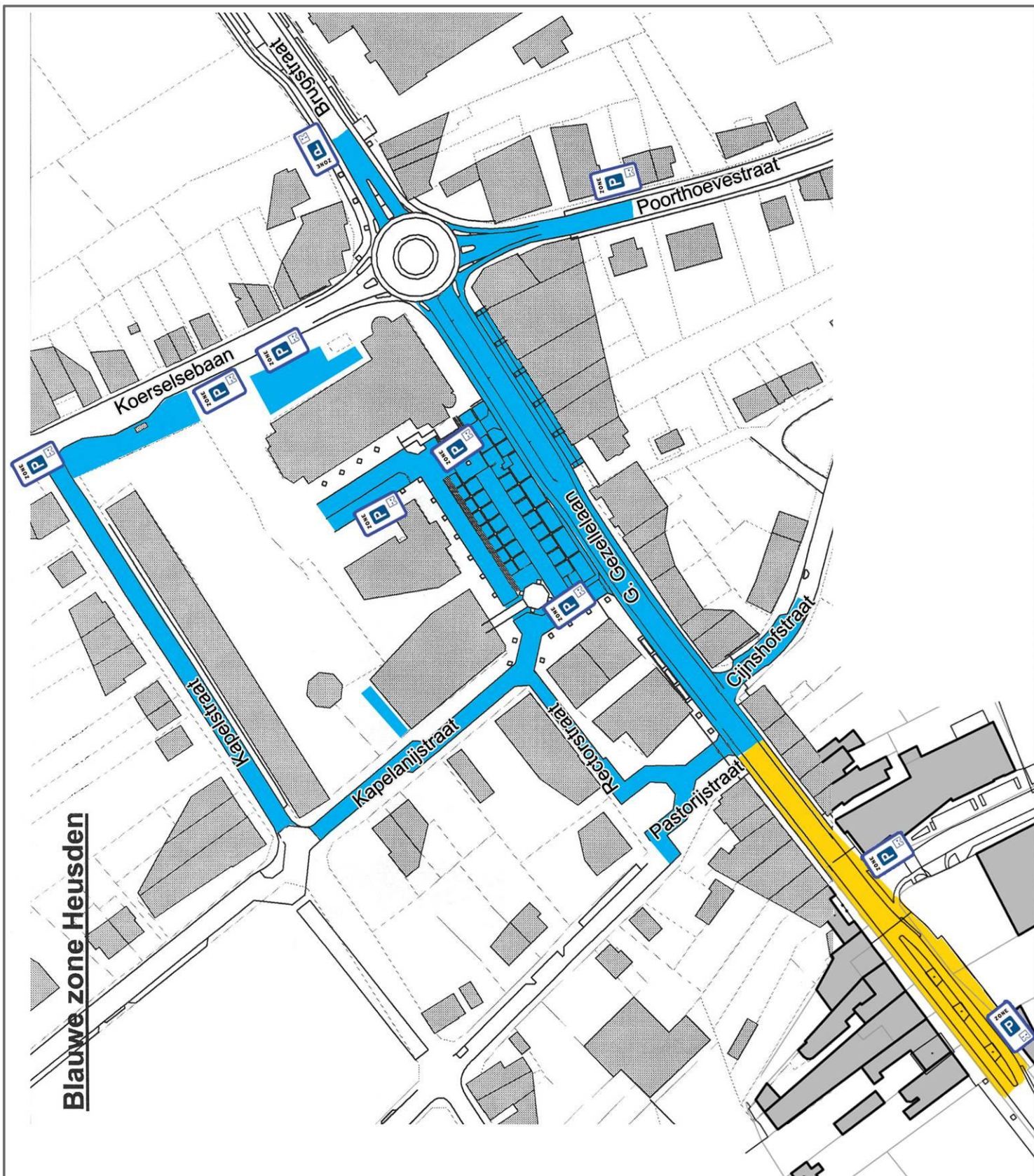
LEGENDE

 Betaland parkeren

**DUURZAAM SCENARIO
BETALEND PARKEREN CITÉ**

 **BURO LANDSCHAPSPLANNING
STEDEBOUW EN TECHNIEK N.V.**

 Z






Blauwe zone Heusden

KAART 16

MOBILITEITSPLAN HEUSDEN-ZOLDER

LEGENDE

-  Zonebord blauwe zone
-  Blauwe zone
-  Uitbreiding blauwe zone

**DUURZAAM SCENARIO
BLAUWE ZONE HEUSDEN**

 **BURO LANDSCHAPSPLANNING
STEDEBOUW EN TECHNIEK N.V.**

z 



KAART 17

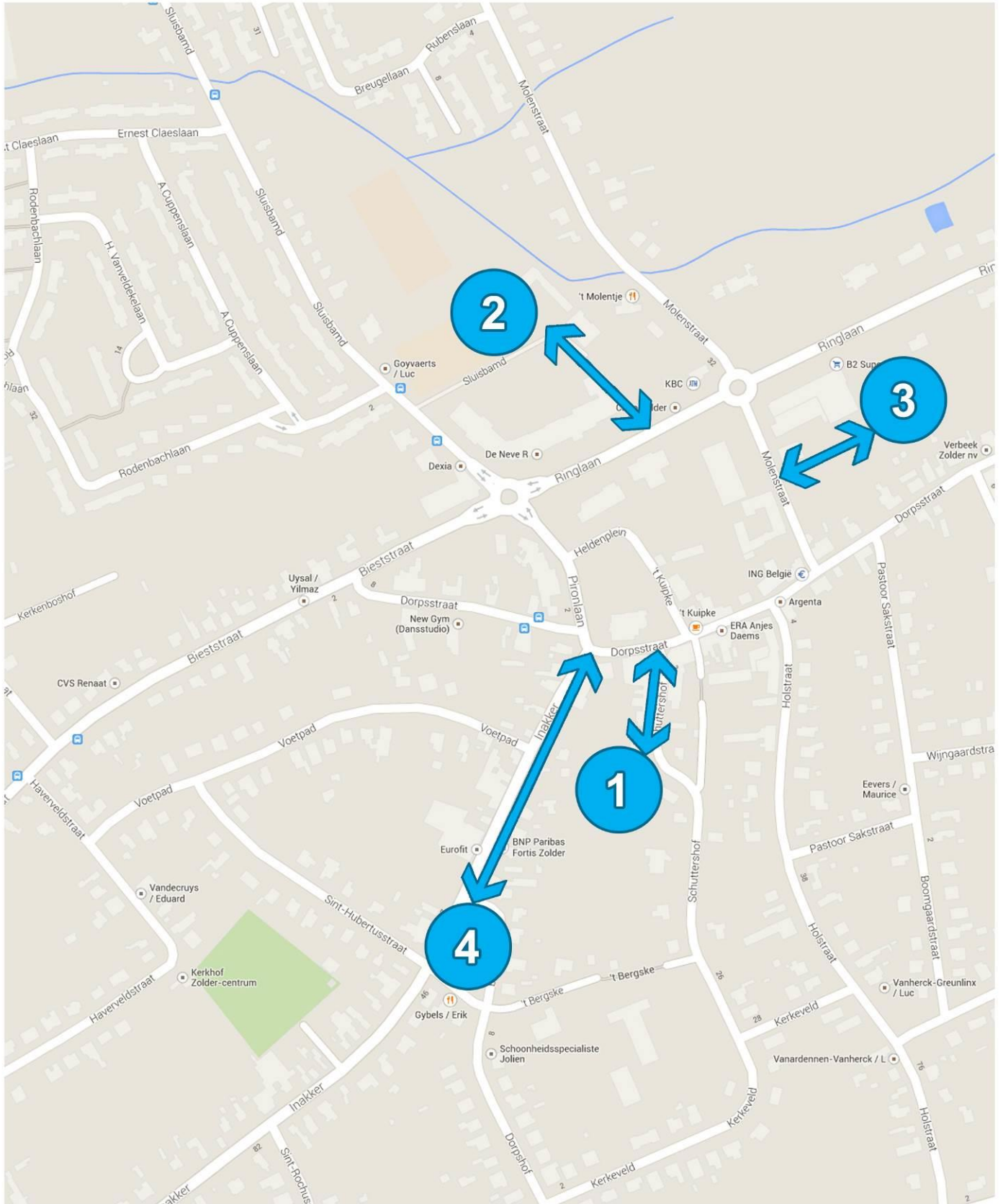
**MOBILITEITSPLAN
HEUSDEN-ZOLDER**

**DUURZAAM SCENARIO
BLAUWE ZONE ZOLDER**

LEGENDE

- 
Zonebord blauwe zone


Te onderzoeken uitbreiding blauwe zone
- 
Blauwe zone
- 
Uitbreiding blauwe zone



KAART 18

MOBILITEITSPLAN HEUSDEN-ZOLDER

- LEGENDE**
- 1. Werkhuis Pollens
 - 2. Omgeving Jogem
 - 3. Achter drankenshop/supermarkt Broekmans
 - 4. Omgeving 't Bergske

**DUURZAAM SCENARIO
ZOEKZONES LANGPARKEREN**