

## Verlag: Belangenactoren mobiliteitsplan (fase 2: synthesenota)

---

<b>datum</b> 8 december 2014	<b>uur</b> 19u00-22u00	<b>volgnummer</b> 2
<b>organisator</b> Lode Schops	<b>voorzitter</b> Lode Schops	<b>verslaggever</b> 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: Rondom 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 opstoppingen 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.