

---

MOBILITEIT IN HASSELT  
N-VA HASSELT

---

---

# Witboek

## *Veilig Verkeer Hasselt*

---



**NVA**  
DENKEN.DURVEN.DOEN.



---

# PROJECT VEILIG VERKEER HASSELT

## WWW.VEILIGVERKEERHASSELT.BE

---

### INLEIDING

---

Op vrijdag 27 mei 2011 lanceerde N-VA Hasselt de interactieve webstek [www.veiligverkeerhasselt.be](http://www.veiligverkeerhasselt.be). Doel hiervan was om zicht te krijgen op gevaarlijke en onduidelijke verkeerspunten in Hasselt. Hiervoor werd een beroep gedaan op de bevolking. Mobiliteit is immers een thema dat iedereen aangaat. Iedereen wordt dagelijks geconfronteerd met mobiliteit en verkeer.

Omdat verkeersveiligheid voor zowel voetgangers, fietsers als automobilisten een prioriteit is voor N-VA Hasselt wilden we van de Hasselaar weten welke verkeerssituaties hij als onduidelijk, gevaarlijk of verkeerd ervaart. Deze werkwijze sluit bovendien perfect aan bij dat andere aandachtspunt van N-VA Hasselt: Betrokkenheid.

Toen we de webstek op 31 december 2011 afsloten, stonden er liefst 66 unieke verkeerssituaties op. In totaal werd er 4721 keer gestemd op deze situaties. Bovendien werden er nog heel wat reacties gepost bij de verschillende verkeerssituaties. Deze webstek was dus een succes.

We zijn er ons van bewust dat oplossingen moeten passen in het mobiliteitsplan dat momenteel in opmaak is. In sommige gevallen zijn kleine ingrepen echter al voldoende. Daarvan kan snel werk gemaakt worden. Wij zijn alvast tevreden met de respons op deze webstek maar daarbij mag het uiteraard niet blijven. Met dit witboek als leidraad zal N-VA Hasselt de verschillende knelpunten bij het stadsbestuur en op Vlaams niveau aankaarten.

*Het bestuur van N-VA Hasselt*

---

# PROJECT VEILIG VERKEER HASSELT

## WWW.VEILIGVERKEERHASSELT.BE

---

### WERKWIJZE

---

We bespreken elk van de 66 toegestuurde verkeerssituaties en laten daarbij ruimte voor de opmerkingen en suggesties die door de inzenders gegeven werden. We namen de vrijheid de ingezonden tekst in te korten en/of te bewerken zonder dat er van de essentie van de inzending iets verloren ging. Namen werden uit de beschrijvingen geschrapt.

De verkeerssituaties met de meeste stemmen worden eerst besproken. Het aantal stemmen wordt ook telkens meegegeven. Toch wil N-VA Hasselt het 'gewicht' van dit aantal stemmen wat relativeren. Er kunnen evenzeer goede suggesties bijzitten die quasi geen stemmen kregen. Het omgekeerde kan dus ook het geval zijn. Toch staan we er op om alle situaties evenwaardig te bespreken.

Bij die bespreking geeft N-VA Hasselt ook telkens haar eigen visie op de situatie. Deze acties zullen deel uitmaken van de visie van N-VA op de mobiliteit in onze stad. Ingrepen die op korte termijn tot een oplossing van het verkeersprobleem leiden, zullen doorgegeven worden aan de stad. Mocht voor de oplossing van een bepaalde situatie de tussenkomst van de Vlaamse overheid vereist zijn dan zal Vlaams Parlementslid Lies Jans dit aankaarten bij Vlaams minister voor mobiliteit en openbare werken Hilde Crevits.

---

# PROJECT VEILIG VERKEER HASSELT

## WWW.VEILIGVERKEERHASSELT.BE

---

### MOBILITEITSVISIE N-VA

---

*IEDEREEN MOBIEL, DAT KAN!*

De N-VA lanceert een vernieuwende visie op mobiliteit: **weg van het STOP-principe en richting KNIK-norm**. Niet het vervoermiddel moet het uitgangspunt van het beleid worden, wel de sterkte van het verkeer-en vervoersnetwerk moet de basis worden voor een duurzame mobiliteitsstrategie. Alle verschillende vervoersmiddelen moeten hierbij op hun sterke punten worden uitgespeeld.

Het STOP-principe legt een rangorde vast van wenselijk mobiliteitsgedrag: Stappers, Trappers, Openbaar Vervoer en Personenwagen. Dit principe heeft samen met de mobiliteitsconvenanten mee vorm gegeven aan het lokale mobiliteitsbeleid.

Uit studies blijkt echter dat dit principe nauwelijks een 'modal shift' teweeg bracht richting duurzame vervoerswijzen. Ook in Vlaanderen wordt er daarom steeds meer aandacht besteed aan het principe van comodaliteit.

Het personen- en het goederenvervoer zal in de periode 2005 - 2030 alvast blijven stijgen. Het is dus maar de vraag of we een STOP kunnen zetten op onze mobiliteitsgroei. Bovendien vertrekken we niet van een wit blad: lintbebouwing en een uitgezaaide stad zijn ons deel.

Lokale overheden zullen ongetwijfeld geconfronteerd worden met toenemende mobiliteit. Het sluipverkeer neemt toe. Tien jaar na het STOP-principe, het decreet Basismobiliteit en het eerste mobiliteitsplan Vlaanderen rijst er twijfel. Ondanks goede voorbeelden op het terrein blijft de Vlaamse mobiliteitspuzzel onvolledig.

---

# PROJECT VEILIG VERKEER HASSELT

## WWW.VEILIGVERKEERHASSELT.BE

---

### MOBILITEITSVISIE N-VA

---

*EEN KNIK NAAR BETROUWBARE, VEILIGE EN VOORSPELBARE MOBILITEIT*

Elke gewenste verplaatsing kunnen maken op het moment dat men er behoefte aan heeft: dat is het theoretische mobiliteitsideaal.

De N-VA vertrekt van het principe van comodaliteit als uitgangspunt voor een duurzame mobiliteitsstrategie. Daarbij streven we naar de organisatie van een optimale mix tussen vervoersmiddelen, waarbij elk vervoersmiddel op zijn sterkste punten wordt uitgespeeld. We voeren een aanbodbeleid dat gebaseerd is op het aanreiken van alternatieven en positieve keuzes, rekening houdend met de individuele verplaatsingsmotieven van mensen en de stedelijkheid van de omgeving.

Voor de N-VA staat (basis)mobilititeit niet langer uitsluitend synoniem voor openbaar vervoer. Openbaar vervoer moet niet langer 'in de plaats van' maar 'naast' de voetganger en de fiets staan.

Dit kan betekenen dat geplande tramprojecten omgezet worden in andere concepten - bv. hoogwaardige busconcepten - als blijkt dat de reizigersprognoses en het uiteindelijke kostenplaatje tegenvallen.

Dit betekent ook dat de auto zijn plaats heeft. De capaciteit en doorstroming verbeteren betekent niet noodzakelijk een inbreuk op duurzaamheid. In een model van comodaliteit geven we meer aandacht aan allerlei mengvormen van vervoersmodi: elektrische fietsen, stadsfietsen, autodelen, belbussen, taxi's, enz.

De N-VA streeft naar een duurzame mobiliteit op basis van vier bouwstenen:

**Kwaliteit, Netwerken, Iedereen, Knooppunten: kortom KNIK.**

---

# PROJECT VEILIG VERKEER HASSELT

## WWW.VEILIGVERKEERHASSELT.BE

---

### MOBILITEITSVISIE N-VA

---

#### *KNIK*

Met deze KNIK-norm willen we streven naar betrouwbare en voorspelbare verplaatsingen voor alle weggebruikers. Een herkenbare kwaliteitsnorm moet vertrouwen geven in de meerwaarde die overheidsop treden in het complexe mobiliteitssysteem kan opleveren.

**KWALITEIT:** Mobiliteit wordt afgemeten aan reistijd, comfort en prijs. Mobiliteit blijft een middel om andere dingen te realiseren: winkelen, werken, vakantie, sociale contacten, ... Daarbij meten we onze verplaatsing af in tijd. Bereikbaarheid is als mobiliteitsdoelstelling aan opwaardering toe.

**NETWERKEN:** Mobiliteit verbindt mensen. Sterke netwerken worden gevormd door een optimale mix van vervoersmiddelen en houden rekening met de ruimtelijke context. Daarom denken we in een gebiedsgerichte aanpak. De plek in het netwerk bepaalt de keuzes die we maken voor de plaats die we geven aan de verschillende vervoersmiddelen. We leggen het verband met ruimtelijke ordening en publieke ruimte.

**IEDEREEN MOBIEL:** Elke gewenste verplaatsing moet gemaakt kunnen worden wanneer men er behoefte aan heeft, dus niet gebonden aan tijdstip of plaats.

**KNOOPPUNTEN:** Dit zijn de sluitstukken van het mobiliteitsnetwerk. Knooppunten zijn plaatsen waar vervoerswijzen mekaar vinden en uitgroeien tot communicerende vaten. Mobiliteitsambities worden er verbonden met ruimtelijke ordening.

---

# PROJECT VEILIG VERKEER HASSELT

## WWW.VEILIGVERKEERHASSELT.BE

---

### ALGEMENE BEMERKINGEN

---

Uit de verschillende meldingen en commentaren die we ontvingen, kunnen we een aantal algemene, terugkomende bemerkingen distilleren.

Als weggebruiker (voetganger, fietser, autobestuurder en gebruiker van het openbaar vervoer) ervaart men dagelijks frustrerende situaties in Hasselt. Dit gaat van foutief parkeren, onleesbare/onduidelijke weginrichting tot fileleed. Daarnaast ervaren de Hasselaren ook een nonchalant optreden tegen deze verkeersinbreuken.

Het stadsbestuur reageert dikwijls impulsief, ad hoc en ondoordacht op klachten van buurtbewoners en dit met maatregelen die daarna weer gecontesteerd worden. Is er dan geen visie op middellange en lange termijn?

Verkeersveiligheid is vaak een subjectief gegeven: wat ervaren mensen als 'onveilig'. Een correcte analyse van de onveilige verkeerssituatie moet aangeven waar het gevaar zich situeert.

Voor vele weggebruikers is de regelgeving vaak ook een kluwen van onduidelijkheden. Nieuwe verkeersborden zijn niet altijd leesbaar en vaak worden we overspoeld in het wegbeeld met een 'bos aan verkeersborden'.

---

# PROJECT VEILIG VERKEER HASSELT

## WWW.VEILIGVERKEERHASSELT.BE

---

### ALGEMENE BEMERKINGEN

---

Omwonenden en weggebruikers klagen dikwijls over een slecht en niet aangepaste (her)inrichting van de straat of weg. Ofwel kunnen de auto's niet goed door, ofwel is er geen parkeerplaats, de voetgangers hebben geen plaats, kunnen niet oversteken, het is gevaarlijk, de fietsers hebben geen plaats, kunnen niet oversteken, de weg is slecht onderhouden, de inrichting is onduidelijk, er is geen zicht, de chauffeurs rijden gevaarlijk, houden zich niet aan de regels, ... .

Voor de zwakke weggebruiker, de voetganger en de fietser kunnen nog heel wat verbeteringen gebeuren. Ook voor mensen die niet goed te been zijn, is Hasselt niet het paradijs.

Belangrijk is dat bij een herinrichting of heraanleg van een weg, dit op een goed doordachte manier gebeurt waarbij men rekening houdt met alle aspecten van het verkeer. Het raadplegen, informeren en echte inspraak van de buurtbewoners is een 'absolute noodzaak', zowel voor, tijdens als na de werken.

Het is meestal niet mogelijk om aan ieders wensen te voldoen bij een nieuwe inrichting. Vaak moeten er keuzes worden gemaakt, gebaseerd op de functie en de typologie van de weg (woonstraat, ontsluitingsweg, weg voor doorgaand verkeer, ....). Wie zijn de weggebruikers? Wat is de hoofdfunctie van de straat of weg? ...



---

# PROJECT VEILIG VERKEER HASSELT

## WWW.VEILIGVERKEERHASSELT.BE

---

### ALGEMENE BEMERKINGEN

---

Een woonerf is er in de eerste plaats voor de voetganger en spelende kinderen. Een autosnelweg of autoweg uitsluitend voor snelverkeer van motorvoertuigen. Een bebouwde kom voor gemengd verkeer met eventueel aparte voorzieningen voor voetgangers en fietsers en ga zo maar door. Wie zich benadeeld voelt zal aan de klagmuur staan.

Waar dikwijls aan wordt voorbijgegaan door de overheid is de primaire functie van een weg, namelijk het vlot en veilig verplaatsen van mensen, zowel als voetganger als bestuurder.

Bij de groene boulevard heeft men indertijd de fout gemaakt om deze vooral in te richten als een groene boulevard waarbij de voetganger, de fietser e.a. zwakke weggebruikers een waar hindernissenparcours moeten afleggen en waar de bus vastzit in het verkeer.

Dezelfde fout maakt men ook nu weer met de Luikersteenweg met de gekende klachten, alleen heeft men hier in beperkte mate een busstrook voorzien.

N-VA Hasselt pleit er dus voor om wegen in de eerste plaats in te richten waarvoor ze moeten dienen, namelijk om mensen de kans te geven zich vlot en veilig via alle modi te verplaatsen. Uiteraard met de nodige prioriteiten en de nodige nadruk op het gebruik door bepaalde groepen. Het functionele moet primeren. Het groen en esthetische is belangrijk in functie van de leefbaarheid, maar moet op de tweede plaats komen.

---

PROJECT VEILIG VERKEER HASSELT  
WWW.VEILIGVERKEERHASSELT.BE

---

---

# Voorstelling

## *Verkeerssituaties*

---



# 1. HERAANLEG LUIKERSTEENWEG

2042 stemmen

## SITUATIESCHETS

Bij de heraanleg van de Luikersteenweg (tussen de grote ring en Park Ekkelgarden) werd ervoor gekozen om het fietspad onmiddellijk tegen de uitritten van de woningen te leggen, met een erg beperkte zichtbaarheid op voorbijrijdende fietsers en bromfietzers als gevolg. Het volledig ontbreken van parkeergelegenheid zorgt daarenboven voor een uiterst moeilijke bereikbaarheid van de woningen.

## VISIE N-VA HASSELT

De klachten over het dicht aanliggende fietspad zijn te wijten aan het feit dat men maar liefst drie bermen met boomaanplant heeft voorzien. Door van deze invalsweg een 'groene boulevard' te maken, creëert men weliswaar een aangename omgeving, maar dit gaat hier volledig ten koste van de veiligheid van de zwakke weggebruiker. Nochtans is er voldoende ruimte beschikbaar om een veilige en aangename weginrichting te realiseren.

Vooreerst moet er duidelijkheid komen over de fietsrichting op de fietspaden. Daarom wil N-VA Hasselt aan beide kanten van de Luikersteenweg éénrichtingsverkeer voor de fietsers. Overbodige en gevaarlijke oversteekbewegingen door fietsers worden zo weggewerkt.

Het probleem van de fietspaden die zeer dicht bij de uitritten van de huizen liggen is slechts op te lossen met een volledige heraanleg recht; maar dit is gezien dit pas recent heraangelegd werd niet realistisch. Een grondige sensibilisering van de bewoners over deze gevaarlijke situatie is noodzakelijk. Een optimale aanduiding en verlichting van de fietspaden kunnen een eerste aanzet zijn tot een veiliger fietspad.

Ook voor extra parkeerplaatsen op de middenberm is er voldoende plaats.

N-VA Hasselt vraagt dat er een einde komt aan het doelbewust knippen of versmallen van wegen met een doorstromingsfunctie. De beschikbare wegcapaciteit moet optimaal gebruikt worden. De flessenhalsen die nu gecreëerd worden moeten weggewerkt worden.

De congestie tijdens de spits wordt ook nog in de hand gewerkt door de afstelling van de lichten. Die moet geoptimaliseerd worden voor een betere doorstroming.



---

## 2. AFWEZIGHEID FIETSPAD DIEPSTRAAT - OVERDEMERSTRAAT

517 STEMMEN

---

### SITUATIESCHETS

---

Doordat er geen fietspad is, rijden de auto's vlak langs de fietsers af. Daarnaast zijn er veel hobbels in de klinkers. Bovendien zijn de twee asverschuivingen levensgevaarlijk voor fietsers.

### VISIE N-VA HASSELT

---

Het centrum van Kuringen is heringericht zonder echte inspraak van de bewoners. Voor N-VA zijn veiligheid en leefbaarheid hier prioriteit. N-VA Hasselt opteert ervoor om in zoveel mogelijk gevallen te kiezen voor een scheiding van de verschillende weggebruikers, dus met afzonderlijke voet- en fietspaden. Asverschuivingen zijn zelden zinvol en in deze specifieke situatie zelfs gevaarlijk. Een optie die moet onderzocht worden is éénrichtingsverkeer in de Diepstraat en de Joris van Oostenrijkstraat. Enkel verkeer komende van de Overdemerstraat zou de Diepstraat nog kunnen inrijden. Dit zou de mogelijkheid/ruimte bieden om degelijke fiets- en voetpaden aan te leggen. Uiteraard moet dit voorgelegd worden aan de omliggende bewoners.



## 3. BUSHALTE KOLONEL DUSARTPLEIN

234 stemmen

### SITUATIESCHETS

De in en uitrijdende bussen aan de halte op het Kolonel Dusartplein ter hoogte van de bibliotheek verstoppen constant het verkeer op de boulevard en maken het oversteken van voetgangers moeilijk. Waarom de bushalte niet achter de kazernemuur leggen. Dat ontlast de kleine ring en dan ligt de halte nog dichterbij de vele scholen.

### VISIE N-VA HASSELT

Dit is een algemeen knelpunt in het mobiliteitsbeleid van Hasselt. De grote vraag is hoe dit punt er zal uitzien nadat het is aangepast aan de komst van de Spartacustram. Deze halte zou als knooppunt dienst doen. Hierdoor zou het nog verder uitgebreid worden. Welke impact dit zal hebben op de mobiliteit in het centrum van Hasselt is één groot vraagteken. Veel informatie is hier vanwege de stad Hasselt alvast niet over te verkrijgen. N-VA Hasselt pleit voor een duidelijke communicatie en inspraak over dit project.



## 4. HERAANLEG JAGERSTRAAT RUNKST

218 stemmen

### SITUATIESCHETS

De Jagersstraat in Runkst is eindelijk heraangelegd.

Resultaat 1: Van de vroegere 26 parkeerplaatsen blijven er nog 18 over. Ondanks het feit dat er 20 op het plan stonden en er uiteindelijk 22 beloofd waren. Dit voor een straat met 31 wooneenheden. De ouderen in onze straat zullen dus vaak met hun boodschappen een heel eind moeten sleuren. Bovendien zijn de beschikbare parkeerplaatsen maar 5 meter lang en uitgerust met lage beugels om de bomen tussen de parkeerplaatsen te beschermen. Een aantal mensen kan dus zijn wagen niet meer parkeren omdat ze er niet tussen geraken. Van de rest wordt verwacht dat ze parkeersensoren hebben zodat de "onzichtbare" beugels hun wagen niet beschadigen.

Resultaat 2: Straat is te smal voor dubbelrichting verkeer met bussen.

Resultaat 3: Van de verhoogde stoepen die beloofd waren om de veiligheid van de wandelaars te verbeteren, nu de stoepen een stuk versmald zijn, is er niets te merken.

Nochtans zijn dit allemaal opmerkingen die tijdens besprekingen met de stad op tafel gegooid zijn.

### VISIE N-VA HASSELT

De betrokkenheid en vooral de inspraak van de buurtbewoners faalde hier. Het stadsbestuur mag niet de indruk wekken de bewoners maximaal in het overleg rond de herinrichting van hun straat te betrekken om na dien gewoon geen rekening te houden met de inbreng van die bewoners.

Bij de herinrichting van dergelijke straten moet het parkeerbeleid een belangrijk element zijn. Het groene aspect moet zeker de nodige aandacht krijgen maar moet wel functioneel ingeplant worden.



## 5. AFWEZIGHEID VOET-EN FIETSPAD LINDESTRAAT - STEVOORT

148 STEMMEN

### SITUATIESCHETS

Afwezigheid van voetpaden. Bij gebrek aan voetpaden is onze straat echt niet veilig voor ons als bewoner. Wij moeten ons op de weg verplaatsen als voetganger en dit ook met bejaarden in rolstoel. Hier passeert toch veel verkeer aan behoorlijke snelheid en met veel bochten in de weg zodat je het komende verkeer niet kan ontwijken. Je kan ook dikwijls niet aan de kant gaan vanwege nog open sloten en wildgroei op de stoepen.

### VISIE N-VA HASSELT

Dit is inderdaad een veel gebruikte sluipteg. Na onderzoek van de verkeerssituatie kan eventueel besloten worden om hier enkel plaatselijk verkeer toe te laten. Structurele ingrepen zijn hier aangewezen zoals de aanleg van voet-en fietspad en afdoende wegversmallingen. De inrichting van de weg moet meteen het gevoel geven op wat voor soort weg men zich als weggebruiker bevindt. De inrichting van dergelijke wegen mogen dan ook niet uitnodigen tot hoge snelheden.



## 6. FOUTPARKEERDERS KOLONEL DUSARTPLEIN

123 stemmen

### SITUATIESCHETS

Voornamelijk van donderdagavond tot en met zondagavond vinden bewoners die rond het Kolonel Dusartplein en omliggende straten wonen (o.a. achter de krantenkiosk, de Maastrichtersteenweg, de Congostraat, ...) praktisch nooit een vrije parkeerplaats.

De meeste parkeerplaatsen zijn nochtans voorbehouden voor bewoners met bewonerskaart, maar worden voornamelijk ingenomen door uitgaande jongeren. Zowel de parkeerplaatsen als het voetpad en zelfs het fietspad (o.a. achter de krantenkiosk) worden constant gebruikt om wagens onreglementair te parkeren. Dit zorgt niet alleen voor gevaarlijke situaties voor de voetgangers en fietsers, maar eveneens voor enorm veel frustratie bij de omwoners, die dikwijls een half uur of langer moeten zoeken naar een 'reglementaire' parkeerplaats. Gele lijnen, verbodsborden, amsterdammertjes, ... niets blijkt te helpen. Controles gebeuren er zelden of nooit en de politie kan meestal weinig doen omdat ze niet gemachtigd zijn of (begrijpelijk) andere prioritaire oproepen hebben. Hasselt moet meer en harder optreden tegen foutparkeerders, zeker als ze het voetpad en fietspad inpalmen.

### VISIE N-VA HASSELT

Dit is voornamelijk een probleem van opvolging en handhaving. Voor het overige kan men wel nog (kleine) ingrepen doen die ervoor zorgen dat foutparkeren fysiek onmogelijk wordt gemaakt.





## 7. GEVAARLIJKE SITUATIE FIETSERS MAASTRICHTERSTEENWEG

108 stemmen

### SITUATIESCHETS

Bij het uitkomen of inrijden van de fietserstunnel onder het fonkelnieuwe kruispunt aan de Gouverneur Roppesingel ontstaat een gevaarlijke situatie voor de fietsers. Om de fietserstunnel in of uit te rijden aan de kant van het centrum moet je na de aanleg van het nieuwe kruispunt de Maastrichtersteenweg kruisen. Hierdoor ontstaan er gevaarlijke conflictsituatie. Het geplooid verkeersbord en de veelvuldige remsporen aan de oversteekplaats bewijzen dat dit op korte tijd al voor problemen zorgde. De zwakke weggebruiker wordt hier onvoldoende beschermd. Het is bizar dat er bij de aanleg van dit gigantische project zo weinig aandacht naar de situatie van de fietsers is uitgegaan.

### VISIE N-VA HASSELT

Bij een oversteekplaats moet de fietser in eerste instantie voorrang geven. Pas op het moment dat de fietser zich al op de oversteekplaats bevindt moet hij voorrang krijgen. De signalisatie moet hier wel afdoende zijn. Zowel voor de fietsers als voor de automobilisten, Op dit punt is extra signalisatie noodzakelijk: oranje flikkerlicht voor automobilisten. Voor de fietsers moet er al tijdig bij het uitrijden van de tunnel een waarschuwing worden meegegeven.



## 8. IN VERBODEN RICHTING RIJDEN

99 stemmen

### SITUATIESCHETS

Vanaf de Koning Boudewijnlaan is het verboden de Kapermolenstraat in te rijden. Dit is enkel toegelaten voor bus en taxi.

Ik stel vast dat er elke dag, en in het weekend nog meer, ongeveer 200 à 250 voertuigen door deze verboden richting rijden. Dit is een zware verkeersovertreding! Dus vanuit de Koning Boudewijnlaan naar de Congostraat.

Dit is eveneens zeer gevaarlijk vanwege het verkeer in de Congostraat.

### VISIE N-VA HASSELT

Dit is een kwestie van handhaving: verkeersovertredingen moeten gesanctioneerd worden. Verkeersveiligheid is voor N-VA Hasselt een belangrijke handhavingsprioriteit. Asociaal verkeersgedrag mag niet door de vingers gezien worden.



---

## 9. ZWAAR VRACHTVERKEER OP MAX. 5 TON TRAJECT

91 stemmen

---

### SITUATIESCHETS

---

Het traject Steenberg, Muntelbeekstraat en Herkerstraat wordt door vrachtwagens gebruikt als sluipteg tussen de expresweg Hasselt – Sint-Truiden en de Luikersteenweg. Er zijn geen bedrijven of andere laad- en lospunten op dit traject. Op het traject is geen enkel fietspad of voetgangerspad voorzien. De maximum snelheid is 70 km/h. Dit is veel te hoog voor wegen zonder fietspad of voetgangerspad. Toch komen er veel fietsers en wandelaars omdat de Muntelbeekstraat deel uitmaakt van de wandelroute Mombeekvallei en fietsroutenetwerk Limburg. Ik zie hier jaar na jaar het zwaar vrachtverkeer toenemen. Toch staan hier zowel aan de expresweg als aan de Luikersteenweg genoeg borden met de indicatie maximum 5 Ton. De maximum snelheid op dit traject moet dringend van 70 km/h naar 50 km/h en er moet iets gedaan worden aan het toenemend zwaar vrachtverkeer, wat hier niet mag rijden. De politie heeft lichtborden geplaatst op dit traject met de melding dat men op de tonnagebeperking moet letten. Aan deze lichtborden van de politie wordt totaal geen aandacht besteed. Ook de snelheid die de meeste vrachtwagens hier maken ligt hoger dan de toegelaten 70 km/h.

### VISIE N-VA HASSELT

---

Ook hier gaat het in de eerste plaats over handhaving. Bij een eventuele snelheidsverlaging en de inplanting van verkeersremmers moeten de buurtbewoners nauw betrokken worden. Voorts moeten er initiatieven genomen worden om een degelijk bedrijfsvervoersplan uit te werken.



# 10. WEGVERSMALLINGEN KROONWINNINGSTRAAT

89 stemmen

## SITUATIESCHETS

De Kroonwinningsstraat tot aan de Oude Luikerbaan wordt zeer veel gebruikt door bewoners die Hasselt willen binnenrijden maar ook door de honderden studenten die naar de campus van de KHLim rijden. Door de wegversmallingen en verkeerhindersaars is het daar 's morgens en 's avonds levensgevaarlijk. Reeds geruime tijd staan er wegversmallingen ter hoogte van de Kroonwinningstraat. Door het feit dat er paaltjes gezet zijn is het praktisch onmogelijk om uit te wijken naar het gras of te rijden op het voetpad (wat eigenlijk sowieso niet zou mogen). Doordat de versmallingen over lange stukken gaan en er ook nog een scherpe bocht voorzien is, is het onmogelijk te zien of er al een auto de versmalling ingereden is. Met twee auto's op de gewone weg passeren is onmogelijk zodat één van beide voertuigen het voetpad op moet. Er zijn wel inhammen voorzien maar dat zijn parkeerplaatsen zodat die daarvoor niet gebruikt kunnen worden. Hier is al menig autospiegel gesneuveld doordat auto's elkaar proberen te kruisen. Ook is er al veel verkeersagressie ontstaan omdat beide chauffeurs langs beide kanten de versmallingen inreden en niemand wou wachten, met als gevolg dat één van beide auto's achteruit moet en niemand wil toegeven. Het stadsbestuur heeft gelijk dat ze het verkeer hier wil vertragen maar dat kan toch ook met verkeersremmers. Er moeten toch niet zoveel hindernissen midden op de weg geplaatst worden. Rijscholen gebruiken stevast deze weg om nieuwe chauffeurs te leren rijden: als je hier zonder kleerscheuren lees brokken doorgeraakt dan geraak je zeker door je rij-examen....

## VISIE N-VA HASSELT

Het sluipverkeer moet hier weggehouden worden. De wegversmallingen die aangebracht worden hebben tot doel het verkeer af te remmen en zijn op zich nuttig. Deze wegversmallingen moeten wel op een logische manier in de verkeerssituatie ingeplant worden zonder nieuwe gevaarlijke situaties te creëren.



# 11. TOERISTISCHE BUSPARKING KOLONEL DUSARTPLEIN

86 stemmen

## SITUATIESCHETS

Parking voor toerismebussen die 60 gewone parkeerplaatsen inneemt. Zelden staan er meer als 2 bussen en die staan er dan ook nog geregeld met draaiende motor ondanks verbodspaat. De parking is ook nog eens meerdere maanden afgesloten voor allerlei evenementen waardoor de bussen alles blokkeren omdat er geen ruimte is om te manoeuvreren. Deze parking is ook regelmatig doelwit van vandalisme (vernielen van slagbomen, verplaatsen van betonblokken,... )

## VISIE N-VA HASSELT

Ook dit probleem zal moeten kaderen in de volledige herinrichting van het Kolonel Dusartplein die met de komst van de Spartacustram op stapel staat. Van deze plannen is echter nog maar bitter weinig bekend. Het is zeker zinvol om een veilige ruimte aan het Dusartplein te voorzien waar toeristen van de bus kunnen af- of opstappen. Dit moet maar een beperkte strook zijn . De bussen kunnen dan op parkings aan de rand van Hasselt wachten.



---

## 12. KIEWITSTRAAT

75 stemmen

---

### SITUATIESCHETS

---

Veel te snel rijden - Sluipverkeer - Voorrang van rechts wordt niet gerespecteerd

### VISIE N-VA HASSELT

---

Snelheidsvermindering kan alleen maar afdoende door gerichte snelheidscontroles of door snelheidsremmers. Voorrangsregels toepassen is een kwestie van kennis van de verkeersregels en van de bereidheid om deze ook na te leven.

Handhaving en controle zijn ook hier belangrijk.

De aanpak van het sluipverkeer moet kaderen in een vlottere doorstroming van de Kempische Steenweg. Indien het verkeer daar vlotter kan verlopen zijn dergelijke sluipwegen overbodig.



## 13. TERRASSEN IN CENTRUM HASSELT

73 stemmen

### SITUATIESCHETS

Het Hasseltse stadsbestuur zou meer nauwgezet moeten toezien dat de mensen nog steeds op het voetpad moeten kunnen blijven stappen na de aanleg van de vele terrassen in het centrum van Hasselt. In de buurt van de botermarkt verschijnen overal terrassen. Op zich geen probleem maar de eigenaars of de klanten positioneren zich volledig op het voetpad zodat voetgangers over de rijbaan moeten om te kunnen passeren. Vooral voor rolstoelen, voor kinderwagens en voor mensen die moeilijk te been zijn is dit zeer gevaarlijk. Hasselt moet meer optreden tegen handelaars die het hele voetpad met hun terrassen inpalmen.

### VISIE N-VA HASSELT

N-VA Hasselt pleit gewoon voor een toepassing van de wettelijke normen, zonder uitzonderingen. De regelgeving die reeds bestaat moet uniform worden toegepast. Problemen inzake toegankelijkheid van het openbaar domein moeten door burgers gemakkelijk gesignaliseerd kunnen worden.



## 14. CENTRUMPENDEL

69 stemmen

### SITUATIESCHETS

Waarom moet de pendelbus per sé door de smalle straatjes tot in hartje Hasselt rijden. Voor de meeste mensen is het weinig moeite om even te stappen tot aan de kleine ring ter hoogte van de Schiervellaan of tot aan het Kolonel Dusartplein om daar de bus te nemen. De pendelbus rijdt om het kwartier met heel veel uitlaatgassen en opstoppingen voor gevolg door de Hasseltse binnenstad om op de Grote Markt passagiers op te pikken. Inderdaad gemakkelijk voor vele oudere mensen, maar de meeste mensen die er op stappen zijn nog zeer goed te been. De bussen rijden door heel smalle straatjes en hinderen daar enorm het voetgangersverkeer en de winkelende massa. Hasselt zet enorm in op ecologie en wil de auto's (terecht) uit de binnenstad weren maar pompt ondertussen met de enorm vervuulende bussen dagelijks massa's uitlaatgassen de binnenstad in. Dit zou makkelijk vermeden kunnen worden. Voor de enkele mensen die echt heel moeilijk te been zijn zou men kleine elektrische minibusjes kunnen inleggen die opgeroepen kunnen worden om die mensen tot aan de kleine ring te brengen om daar de gewone bussen te nemen. Ook voor de winkelende mensen zou het aangenamer zijn als ze niet voortdurend door stinkende bussen voorbijgereden en tegen de winkels aangedrukt werden.

### VISIE N-VA HASSELT

N-VA Hasselt pleit voor de afschaffing van de centrumpendel. De luchtvervuiling is één aspect, de - onduidelijke - kostprijs een ander. Bovendien ligt de Grote Markt slechts op een goede 500 meter van het Station. Dat station moet als knooppunt dienen: met de fiets of te voet geraak je gemakkelijk in het centrum. Een duidelijke informatieverschaffing aan het station over de - korte - afstand naar de Grote Markt zou ook al veel mensen te voet laten gaan. Dat is bovendien bevorderlijk voor de passage en de handelszaken, die nu voorbijgeraad worden door de bus, op de route. Voor bejaarden en mensen die slecht te been zijn kan er een kleine, elektrische pendelbus voorzien worden.





---

# 15. GEVAARLIJKE OPRIT KEMPISCHE STEENWEG

59 stemmen

---

## SITUATIESCHETS

---

De handelszaken gelegen aan de Nijverheidskaai vlak aan de brug over het Albertkanaal worden druk bezocht.

Wie met de auto wil uitrijden moet gevaarlijke toeren uithalen.

Zeker als je terug naar Zonhoven wil rijden, is het levensgevaarlijk om door het drukke verkeer over te steken naar de afslag naar Genk. Hier komt bijzonder veel volk omwille van de winkels. Alternatief zou zijn een uitrijweg te maken langs het kanaal, maar dit is verboden door de huidige wegomstandigheden.

## VISIE N-VA HASSELT

---

Het aangehaalde alternatief van de uitrijweg langs het Albertkanaal moet onderzocht worden. Dit kan gevaarlijke situaties vermijden.



---

## 16. WANDELPAD KIEWIT-BOKRIJK

51 stemmen

---

### SITUATIESCHETS

---

Kiewit Hasselt mag terecht fier zijn op haar uitgestrekte groene zones en de kinderboerderij. Om de wandelaars te sturen zijn drie wandelroutes uitgewerkt tot in Bokrijk, goed aangeduid met wegwijzers, die je door bos en weide leiden zelfs over leuke houten wandelpaden. Een knap initiatief en echt leuk voor wandelaars, gaande van ouders met kinderen, buggy's, rolstoelen, bejaarden met een stok, enz. Ook talrijke joggers maken gebruik van deze parcours om hun wekelijkse kilometers af te malen. Tot hier toe klagen we echt niet maar....als je de aangeduide wandelroutes wil volgen mag het best tevoren niet geregend hebben of gesneeuwd. Op bepaalde plaatsen van het parcours worden de aangeduide boswegen immers keer op keer herschapen tot modderpoelen waar je enkel met laarzen of hoge schoenen doorgeraakt. Kleine kinderen, iemand die slecht te been is of eenvoudig schoeisel draagt, of met een buggy of een rolstoel wil wandelen, slaagt er niet meer in droog over het pad te gaan en uitschuivers en valpartijen in de modder komen meer dan eens voor. Op bepaalde plaatsen zak je na een fikse regenbui of na het smelten van de sneeuw centimeters diep in de modder op de aangeduide wandelpaden. Vaak is het enige alternatief op risico van valpartijen het bos in te stappen voor zo-

### VISIE N-VA HASSELT

---

Met enkele vrachtwagens houtsnippers (ecologisch verantwoord) zou al veel onheil verholpen zijn. Het onderhoud van de paden zou zelfs een interessante activiteit kunnen zijn binnen een tewerkstellingsproject voor langdurig werklozen of kansengroepen. De laatste keer dat op vraag van N-VA Hasselt door het gemeentebestuur houtsnippers werden gestrooid, dateert van de lente 2009.



---

# 17. ONDUIDELIJK KRUISPUNT MAASTRICHTERSTEENWEG

40 stemmen

---

## SITUATIESCHETS

---

Op het kruispunt van de Nieuwe Steenweg met de Maastrichtersteenweg ontstaan dagelijks erg verwarrende verkeerssituaties.

De ingewikkelde inrichting van het kruispunt (?) van de Nieuwe Steenweg met de Maastrichtersteenweg in Wolske zorgt dagelijks voor verwarrende verkeerssituaties. Het is voor de automobilisten niet duidelijk wie er nu juist voorrang heeft. Ook voor fietsers en bromfietzers ontstaan er zo gevaarlijke situaties. Bovendien wordt deze weg in de ochtend-en avondspits erg druk gebruikt. Een duidelijkere inrichting van dit punt is aangewezen.

## VISIE N-VA HASSELT

---

Een herinrichting van dit punt tot een 'normaal' kruispunt is perfect mogelijk. Na de herinrichting kunnen de gewone voorrangsregels toegepast worden wat veel duidelijker is voor de weggebruikers. Bij deze herinrichting moet ook voldoende rekening gehouden worden met de positie van de fietser, die momenteel ook meermaals in een gevaarlijke situatie terecht komt.



## 18. WEG TE SMAL VOOR BUS

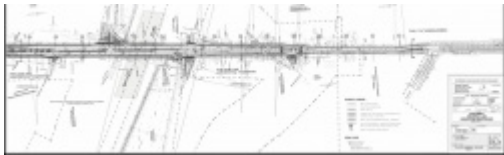
41 stemmen

### SITUATIESCHETS

De Hasseltse pendelbus naar Kiewit-Zonhoven rijdt door de Zwartvennestraat (aan het kerkhof Kiewit). Deze straat is veel te smal voor een bus, zeker als er tegenliggers komen, voetgangers of fietsers. Omwille van de diepe grachten is er weinig uitwijkmogelijkheid. De bus passeert daar minstens tweemaal per uur. Auto's moeten vooraan of achteraan de straat wachten. Fietsers en voetgangers moeten over de gracht springen of zoeken naar een uitwijkmogelijkheid. Ook wanneer twee auto's moeten passeren is dit onmogelijk en moet men van ver afspreken wie aan de kop van de straat blijft wachten. Indien dit niet gebeurt moet een auto terug achteruit rijden. Omwille van het kerkhof komt hier vrij veel verkeer.

### VISIE N-VA HASSELT

Deze weg heeft door de aanwezigheid van het kerkhof een belangrijke lokale functie. De verkeersveiligheid moet dan ook voorrang krijgen bij de inrichting van de weg. Het toeleggen van beide grachten (via inbuizing), zoals verder in de straat al is voorzien, creëert extra ruimte en maakt de straat over de hele lengte even breed. Zo kunnen fietsers, voetgangers, auto's en zelfs de bus makkelijk mekaar voorbijrijden zonder dat er een onveilige situatie ontstaat.



---

# 19. LUIKERSTEENWEG OP-EN AFRITTENCOMPLEX E313

34 stemmen

---

## SITUATIESCHETS

---

Wanneer voertuigen de E313 willen oprijden, zowel richting Luik als richting Lummen, ontstaat er een ernstig conflict met de fietsers die rechtdoor rijden.

Ondanks de herinrichtingswerken die over het algemeen een grote verbetering zijn, is het bij de uitgewerkte verkeersregeling voor fietsers t.h.v. het op- en afrittencomplex E313 grondig misgelopen. Fietsers die op deze plaatsen rechtdoor willen rijden moeten de oprit (zowel richting Luik als Lummen) oversteken zonder een verkeerslichtenregeling. Het autoverkeer heeft altijd voorrang en komt met vrij hoge snelheid afgereden. Ter hoogte van het complex Hasselt-West is een gelijkaardige oversteek wanneer je richting Antwerpen wil rijden.

Hier zijn reeds doden gevallen en heeft men plannen om de situatie er grondig te veranderen. Onbegrijpelijk dat men nu in Hasselt-Oost een gelijkwaardige situatie creëert. Een flauwe verkeersdrempel, die amper merkbaar is, zal het probleem niet oplossen. Wel dient vermeldt te worden dat er knipperlichten staan die waarschuwen voor fietser. Echter, indien men dergelijke lichten moet plaatsen is het reeds een teken dat er structureel iets verkeerd is met het wegontwerp!

## VISIE N-VA HASSELT

---

Voor de oversteekplaatsen voor fietsers op dergelijke gevaarlijke punten moet er een aparte verkeerslichtenregeling voor de fietsers geplaatst worden .



---

## 20. TUNNEL RUNKSTERSTEENWEG

32 stemmen

---

### SITUATIESCHETS

---

Dit is een vernieuwde tunnel die nooit afgewerkt is. Deze is vuil, smerig met wateroverlast. Maar ook onveilig qua helling en trappen. De steile helling is niet te nemen met rolstoel, kinderwagen...tunnel wordt door Runkstenaren, indien mogelijk, vermeden. Dat is spijtig, deze tunnel is eigenlijk geen verbetering t.o.v. de oude tunnel.

### VISIE N-VA HASSELT

---

Een lokaal bestuur moet in eerste instantie haar basistaak als beheerder van het openbaar domein ernstig nemen. Deze tunnel moet afgewerkt en regelmatig onderhouden worden. Daarbij moet rekening gehouden worden met de toegankelijkheid en de veiligheid .



---

## 21. BEVOORRECHTE PARKEERPLAATSEN KONING BOUDEWIJNLAAN

33 stemmen

---

### SITUATIESCHETS

---

Op de Koning Boudewijnlaan zijn vooraan plaatsen voorzien waar alleen medewerkers van de UHasselt mogen parkeren. Waarom opeens deze positieve discriminatie? Er zijn honderden mensen die dagelijks in Hasselt werken en moeite doen om hun auto kwijt te geraken. Voor hen zijn er geen bevoorrechte plaatsen vooraan aan de Koning Boudewijnlaan voorzien. Speciaal voor het hoger onderwijs? In Hasselt is er al jaren een campus van de Katholieke Hogeschool Limburg in de Maastrichterstraat en op de Bonnefantennaan. Voor deze medewerkers zijn geen speciale parkeerplaatsen voorzien. Waarom moet het stadsbestuur de profen en studenten van de UHasselt speciaal in de watten leggen terwijl ze de gewone mensen (inclusief leerkrachten, studenten, etc van de hogescholen) verder te voet laat gaan.

### VISIE N-VA HASSELT

---

Een gemeentelijk parkeerbeleid is cruciaal voor het lokale mobiliteitsbeleid. Het debat over het parkeerbeleid moet gevoerd worden op basis van een duidelijke meting van behoeften. Ook dit voorbeeld geeft aan dat er nood is aan een duidelijke visie rond het parkeren in en rond Hasselt.



---

## 22. PARKEREN SINGELBEEKSTRAAT

29 stemmen

---

### SITUATIESCHETS

---

Er wordt zeer dikwijls aan beide kanten van de Singelbeekstraat geparkeerd wat met zich meebrengt dat er géén twee wagens langs elkaar kunnen passeren. Dit brengt dan ook de nodige gekende frustratie van de bestuurders met zich mee. Het zicht naar de straat van de in- en uitritten van de bewoners is dan ook dikwijls belemmerd, zodat er bijna 2 fietsers zijn omver gereden wegens niet gezien.

### VISIE N-VA HASSELT

---

De suggestie om beurtelings parkeren in te voeren moet onderzocht worden. Daarbij moeten de buurtbewoners nauw betrokken worden.





---

## 23. SLUIPVERKEER TREKSCHURENSTRAAT

27 stemmen

---

### SITUATIESCHETS

---

De Trekschurenstraat wordt steeds meer gebruikt als sluikgeweg. Gelegen tussen de filegevoelige Sint-Truidersteenweg & Luikersteenweg, gelijklopend met de E313 & tussen twee op- en afrittencomplexen is de Trekschurenstraat een belangrijke sluiproute geworden. Het verkeer neemt jaar na jaar toe met alle overlast die dit met zich meebrengt. Tijdens de herinrichtingswerken van de Luikersteenweg was gedurende een bepaalde periode de aansluiting Trekschurenstraat-Luikersteenweg tijdelijk afgesloten. Wat een verademing !!!

### VISIE N-VA HASSELT

---

Sluipverkeer dient zo veel mogelijk vermeden te worden door de bron/oorzaak van dit sluipverkeer aan te pakken. In dit geval is dat duidelijk de rotonde op de Sint-Truidersteenweg in het bijzonder en de op-en afritten van de autosnelwegen in het algemeen.



---

## 24. VERKEERSKLUWEN KONING BOUDEWIJNLAAN

26 stemmen

---

### SITUATIESCHETS

---

Wie van Hasselt centrum komt en naar de grote ring wil op de Koning Boudewijnlaan moet goed uit zijn doppen kijken. Er staat een kluwen van paaltjes en als je niet uitkijkt zit je ergens tegen. De baan moet immers van één naar twee rijstroken. Bovendien is er een afslag naar de Voorstraat. Hier komt veel verkeer zowel vanuit Hasselt als naar het administratieve centrum. Vooral bij valavond en 's nachts is het gevaarlijk omdat de paaltjes onverlicht zijn.

### VISIE N-VA HASSELT

---

De signalisatie op dit punt moet verduidelijkt worden. Dat kan met enkele relatief kleine ingrijpen.



## 25. GEEN ZEBRAPAD DEMERSTRAAT

26 stemmen

### SITUATIESCHETS

Aan de kop van de Demerstraat met de kleine ring bevindt zich een druk kruispunt. Wie wil oversteken doet dit op eigen risico: er is namelijk geen zebrapad. Op meerdere plaatsen in de binnenstad ontbreken overigens zebrapaden die veel duidelijker aangeven dat het daar toegelaten is om over te steken zonder door te snelle auto's overreden te worden.

### VISIE N-VA HASSELT

Ook in een zone 30 moet op bepaalde gevaarlijke punten, zoals in dit geval, een zebrapad kunnen worden aangelegd. Wel moet ook de inrichting van de weg van die aard zijn dat het onmogelijk wordt om sneller te rijden dan de toegelaten 30km/u. Dit in analogie met het algemene principe dat de inrichting van de weg moet duidelijk maken op wat soort weg men zich bevindt. Bij de herinrichting van wegen moet dit steeds een uitgangspunt vormen.



---

## 26. GEEN ZEBRAPAD KONGOSTRAAT - KONING BOUDEWIJNLAAN

21 stemmen

---

### SITUATIESCHETS

---

In koeien van letters en met veel verf is de busbaan aangegeven maar het schilderen van een zebrapad bij de officiële oversteekplaats was teveel voor het Hasseltse bestuur. Wie oversteekt doet dit op eigen risico. Op heel wat plaatsen in Hasselt zijn speciale oversteekplaatsen voorzien maar nergens is een zebrapad aangebracht. Dat maakt het voor voetgangers bijzonder gevaarlijk. Daarom pleiten we voor het meer aanbrengen van zebrapaden bij oversteekplaatsen zowel in de Hasseltse binnenstad, in de periferie en de Hasseltse wijken.

### VISIE N-VA HASSELT

---

Ook in een zone 30 moet op bepaalde gevaarlijke punten, zoals in dit geval, een zebrapad kunnen worden aangelegd. Wel moet ook de inrichting van de weg van die aard zijn dat het onmogelijk wordt om sneller te rijden dan de toegelaten 30km/u. Dit in analogie met het algemene principe dat de inrichting van de weg moet duidelijk maken op wat soort weg men zich bevindt. Bij de herinrichting van wegen moet dit steeds een uitgangspunt vormen.

## 27. WEGDEK HAZELARENLAAN

20 stemmen

### SITUATIESCHETS

Het wegdek Hazelarenlaan is in zeer slechte staat. Omtrent het geaccidenteerde wegdek in de Hazelarenlaan, Banneuxwijk bestaat er heel wat wrevel bij buurtbewoners. Over een afstand van ongeveer honderd meter moet er letterlijk geslalomd worden om de putten te kunnen ontwijken, de weg bevindt zich sinds de winter van 2009 in deze situatie.

### VISIE N-VA HASSELT

Structureel onderhoud van de weginfrastructuur moet preventief zijn en de eerste taak zijn en blijven van het stadsbestuur. Dit probleem werd tijdens de duur van deze webstek - eindelijk - aangepakt.



## 28. PARKING VIRGA JESSEZIEKENHUIS

20 stemmen

### SITUATIESCHETS

Bord "volzet" staat aan ingang parking Virga Jesse Ziekenhuis. Dit zou eerder kunnen aangegeven worden op invalswegen (gebeurt in andere steden ook zo). Daardoor zou filevorming en belemmering van doorgaand verkeer kunnen vermeden worden op de Kunstlaan, Groene Boulevard, Stadsomvaart. Ook op Kunstlaan aan Conservatorium vermijden dat auto's er stoppen om personen te laten in- en uitstappen. Is een gevaarlijke situatie die enkel voor verkeersopstopping zorgt, vooral voor de bussen van De Lijn.

### VISIE N-VA HASSELT

Dit is een goede suggestie die op het volledige parkeerbeleid van de stad moet kunnen slaan, dus niet alleen op de parking van het Virga Jesse Ziekenhuis. Een grondig uitgebouwd parkeerbeleid met een duidelijke signalisatie is één van de aandachtspunten voor N-VA Hasselt



---

## 29. KIEWIT KERK

20 stemmen

---

### SITUATIESCHETS

---

Door het wegnemen van de flitspalen aan Kiewit kerk op de Kempische Steenweg na de werken, wordt er op het kruispunt bijzonder hard gereden. Menig auto versnelt ook om oranje te passeren. Vaak zie je ook auto's versnellen om nog snel door het oranje (of rood ) te rijden. Nochtans is dit een druk bezocht kruispunt omwille van de school, de kerk, de parochiezaal en de winkels. Graag hadden wij hier de flitspalen terug gehad. Sommigen klagen ook dat het soms driemaal rood wordt voor de auto's, vooraleer het licht voor de overstekende fietsers op groen springt. Wie regelt dit verkeerslicht bij?

### VISIE N-VA HASSELT

---

Dit is weer een kwestie van handhaving. De opportuniteit van een flitspaal moet bekeken worden.

---

# 30. MASSA VERKEERSBORDEN

18 stemmen

---



---

## SITUATIESCHETS

---

In de Nieuwstraat in Kuringen staan er op 700 meter liefst 15 borden waar de beperking van 5ton voertuigen wordt mee aangeduid. Dat blijkt niet te werken.

Wie 's morgens door de Nieuwstraat rijdt, merkt immers dat er nog heel wat zwaar vrachtverkeer door die straat rijdt. Nochtans staan er enorm veel verbodsborden langs de weg. Liefst 15 op slechts 700 meter! Misschien is sporadische controle door een agent een doeltreffender middel. Want het verbod op zwaar vrachtvervoer is daar zeker geen overbodige luxe met enkele scholen in de buurt en dus veel fietsers.

---

## VISIE N-VA HASSELT

---

Suggestie van sporadische handhaving door agent moet bekeken worden.





## 31. TE SNEL RIJDEN - BANNEUXSTRAAT

18 stemmen

### SITUATIESCHETS

Vorbij het rondpunt op de Banneuxstraat richting Kempische steenweg wordt er veel te snel gereden. De voorrangsregels worden niet gerespecteerd. Zwaar vrachtvervoer. Sluipverkeer.

### VISIE N-VA HASSELT

Handhaving kan hier de oplossing bieden. De weggebruikers moeten nu eenmaal de verkeersregels volgen. Indien dit niet gebeurt, moet opgetreden worden. Sluipverkeer dient zoveel mogelijk vermeden te worden door de aanpak van de oorzaak van dat sluipverkeer. In dit geval zijn dat de drukke Genker-en Kempische Steenweg die men wil vermijden.



## 32. WANDELPAD GROENE BOULEVARD

17 stemmen

### SITUATIESCHETS

Rond de Hasseltse binnenstad loopt parallel met de kleine ring een mooi wandelpad. Hasselt heeft echter hier en daar midden op het pad bloembakken gezet die hinderen bij het passeren. Maar erger nog zijn de talrijke omhooggekomen boomwortels.

Vooral ter hoogte van het college van Hasselt steken de wortels ruim 10 cm omhoog. Wie hier met een fiets overrijdt moet goed uitkijken om niet te vallen en voor rolstoelen of kinderkoetsen is het ook zeer gevaarlijk. Dan spreken we nog niet over oudere mensen die moeilijk te been zijn. Zeker met de nabijheid van de nieuwe seniorie in het voormalige Clarissenklooster is het nodig om het probleem van omhoog komende wortels dringend aan te pakken. De bomen zijn mooi maar men had meer doordacht moeten nadenken dat de wortels het wegdruk omhoog duwen.

### VISIE N-VA HASSELT

Dit zou moeten kaderen in het boombeheersplan van de stad Hasselt. Na navraag bij de bevoegde schepen blijkt dit er niet te zijn. De Groendienst ging in januari 2012 wel een samenwerking aan met het departement biotechniek van de Provinciale Hogeschool Limburg. Eén van de intenties in deze samenwerking zou de opmaak van een boom/bosbeheersplan voor het grondgebied Hasselt zijn. In de toekomst moet er bij de aanplanting rekening gehouden worden met het type boom en de plaats waar deze geplant wordt. Niet enkel het uitzicht van de plant/boom is belangrijk, ook hoe deze in de toekomst zal evolueren moet meegenomen worden in de keuze.



---

## 33. TERRASSEN EN BLOEMPOTTEN CENTRUM HASSELT

17 stemmen

---

### SITUATIESCHETS

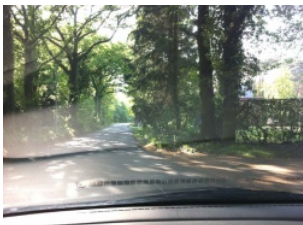
---

In Hasselt palmen veel horecazaken de voetpaden in. Daarenboven heeft Hasselt overal grote bloempotten gezet die zeer dicht tegen elkaar staan. Door het feit dat de potten te dicht tegen elkaar staan en je er moeilijk langs door kunt, zorgen ze voor een gevaar voor de talrijke voetgangers. Handelaars kunnen overigens moeilijk met hun handelswaren tot bij hun zaak geraken.

### VISIE N-VA HASSELT

---

Probleem werd intussen opgelost.



## 34. GEVAARLIJKE SITUATIE VOETGANGERS BORGRAVEVIJVERSTRAAT

17 stemmen

### SITUATIESCHETS

In de Borggraevevijverstraat ligt het KIDS (instituut voor doven en spraakgestoorden) en Tevona (volwassenen met een mentale handicap) en verder in de straat De Berk. Ter hoogte van de nieuwbouw KIDS ligt een open gracht langs de weg. Vele dove kinderen, kinderen met een handicap en vooral volwassenen met een mentale handicap van Tevona gebruiken deze weg om naar de bus halte in de Kiewitstraat te stappen. Ter hoogte van het KIDS gebouw is een voetpad maar ter hoogte van de nieuwbouw (huis van de toekomst) ligt een open gracht met bomen. Zelfs na herhaaldelijk aandringen bij stadsbestuur vanwege de KIDS directie mag deze gracht niet dichtgemaakt worden. Nochtans is dit levensgevaarlijk voor voetgangers omdat die de verharde weg op moeten gaan om hun weg te vervolgen. Enkele weken geleden heeft men een dame met een verstandelijke handicap uit de gracht moeten helpen omdat ze door een te brede bus in de gracht was geduwd. Waarom kan het stadsbestuur hier niet ingaan op de vraag van de buurtbewoners en van de directie van KIDS, Tevona en de Berk. Primeert hier enkel het groene bewustzijn (afwatering) tov welzijn en veiligheid van mensen met een handicap ?

### VISIE N-VA HASSELT

Afwijkingen op de algemene regel moeten kunnen in bepaalde situaties. Omwille van de verkeersveiligheid dringt zich hier zeker een herinrichting op: inbuizen van de gracht en aanleggen van een voetpad. Het bezwaar van afwatering is relatief aangezien er nog genoeg open ruimte is en aan de overzijde van de straat ook nog een open gracht ligt. De aanleg van een voetpad aan één kant zou al volstaan. Dit is zeker belangrijk omdat hier veel verkeer komt.



---

## 35. GEVAARLIJKE SITUATIE VOETGANGERS BORGRAVEVIJVERSTRAAT (2)

17 stemmen

---

### SITUATIESCHETS

---

In de Borggraevijverstraat liggen verschillende voorzieningen voor mensen met een handicap. Ter hoogte van Kids is er een voetpad, maar verder door niet. Vanuit KIDS naar Kiewitstraat en terug is er een zeer scherpe bocht. Fietsers en voetgangers moeten op de verharde baan want er is geen fietspad en geen voetpad en langs beide zijden is er een diepe gracht met bomen. Hier passeren zeer veel personen met een handicap maar ook veel gewone fietsers en wandelaars. In de bocht is het levensgevaarlijk. Je ziet niet of er een auto aankomt en de bocht is ook behoorlijk scherp zodat ook auto's vaak de moeilijkheidsgraad van de bocht onvoldoende inschatten. Er is geen enkele signalisatie die wijst op een gevaarlijke bocht. Oplossing: omdat deze weg zo vaak gebruikt wordt door mensen met een handicap van de twee scholen buitengewoon onderwijs, het instituut voor doven en spraakgestoorden én de instelling voor volwassenen met een mentale handicap van Tevona zou het hier goed zijn een fietspad en voetpad aan te leggen. Binnenkort komt er overigens een nieuwbouw met verblijfscentrum voor volwassen personen met een mentale handicap.

### VISIE N-VA HASSELT

---

De mogelijkheid van een fiets-en/of voetpad moet hier onderzocht worden.



---

## 36. SINT-MAARTENPLEIN STEVOORT

17 stemmen

---

### SITUATIESCHETS

---

Uiterst gevaarlijk voor fietsers die in de dode hoek van het frequent passerend vrachtverkeer verdwijnen. De hoge boordstenen maken ontwijken van de fietser onmogelijk omdat de fietser tussen vrachtwagen en boordstenen gekneld geraakt.

Wanneer je de hoge boordstenen bekijkt, zal je merken dat het vrachtverkeer regelmatig over de boordstenen moet om hun draai te krijgen. Het is ondertussen angstig wachten op de eerste, hopelijk geen dodelijke slachtoffers.

### VISIE N-VA HASSELT

---

Het stadsbestuur moet optreden als regisseur in het mobiliteitsbeleid en actief meewerken aan het opstellen van bedrijfsvervoersplannen. In overleg met de bedrijven en de omliggende gemeenten kan zo worden uitgestippeld hoe gevaarlijke punten door het zwaar verkeer gemeden kunnen worden.



---

## 37. GEVAARLIJKE OVERSTEEKPLAATS KOLONEL DUSARTPLEIN

15 stemmen

---

### SITUATIESCHETS

---

Het knooppunt Kolonel Dusartplein aan de bibliotheek is zeer druk door talrijke voetgangers die de bus nemen, scholieren, studenten, fietsers, enz. Aan de Maastrichtersteenweg staan lichten maar niet aan de oversteek ter hoogte van de Badderijstraat (bibliotheek)

Het zou goed zijn mochten er (voetgangers)lichten komen ter hoogte van de bibliotheek aan het Kolonel Dusartplein zodat het voor de duizenden voetgangers en fietsers die hier per dag passeren veiliger zou zijn. Ook voor personen die de Badderijstraat moeten uitrijden is het vaak levensgevaarlijk omdat er geen lichten voorzien zijn. Zeker als er markt is moeten zij heel ver de weg oprijden om het aankomend verkeer te kunnen zien wat het dan weer voor de voetgangers en fietsers zeer gevaarlijk maakt.

### VISIE N-VA HASSELT

---

Dit is een algemeen knelpunt in het mobiliteitsbeleid van Hasselt. De grote vraag is hoe dit punt er zal uitzien nadat het is aangepast aan de komst van de Spartacutram. Deze halte zou als knooppunt dienst doen. Hierdoor zou het nog verder uitgebreid worden. Welke impact dit zal hebben op de mobiliteit in het centrum van Hasselt is één groot vraagteken. Veel informatie is hier vanwege de stad Hasselt alvast niet over te verkrijgen. Bij de heraanleg van het Kolonel Dusartplein zal ook op dit punt veel veranderen.



---

## 38. IN-EN UITRITTEN WERKPLAATSEN NMBS

13 stemmen

---

### SITUATIESCHETS

---

- 's Morgens, tussen 7u15 en 8u, komende uit de richting van stad is links afslaan zeer gevaarlijk voor kop-staart aanrijdingen.
- 's Avonds tussen 16u en 17u is de uitrit richting Diest dan wee zeer gevaarlijk.

### VISIE N-VA HASSELT

---

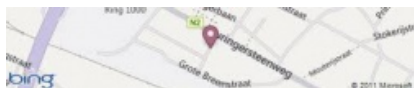
Dit moet opgenomen worden in de herinrichting van Kuringersteenweg, deel buiten de Grote Ring, dat dringend aangepakt moet worden. Als lokaal bestuur moet men hier proactief met de Vlaamse overheid over rond de tafel gaan zitten.



---

## 39. GOETBLOETSSTRAAT/KURINGERSTEENWEG

13 stemmen



---

### SITUATIESCHETS

Fietsers opgelet!!

Bij het uitrijden van de Goetsbloetsstraat moet men met de auto op het volledige fietspad gaan staan om het verkeer komende van de grote ring te kunnen zien. Het onrechtmatig parkeren van voertuigen maakt de situatie er niet beter op. U raadt al wat er gebeurt als er een fietser komt aanrijden.

Het probleem stelt zich niet enkel bij het uitrijden van de Goetsbloetsstraat, maar bij het uitrijden van elke parkeergarage. Doordat er geen lijnen meer getrokken zijn voor de parkeergarages staan de meeste auto's heel kort tegen de garages geparkeerd. Wanneer men wil uitrijden moet men op het fietspad gaan staan om te zien of er een fietser aan komt. De snuit van auto vooruit en hopen dat alle brommers en fietsers vooruit kijken, want wij zien niets meer.

---

### VISIE N-VA HASSELT

Dit is ondermeer een kwestie van handhaving: onrechtmatig parkeren moet worden aangepakt. De herinrichting is gebeurd, het probleem dat men bij het uitrijden volledig op het fietspad moet gaan staan, is slechts door een nieuwe heraanleg mogelijk.

Via wegmarkeringen kunnen de in- en uitritten wel al duidelijk aangeduid worden.



## 40. GEVAARLIJKE SITUATIE HAVENSTRAAT/KEMPISCHE KAAI

11 stemmen

### SITUATIESCHETS

Bocht in Havenstraat is dermate smal dat voertuigen komende uit tegengestelde richting niet tegelijkertijd de bocht kunnen nemen en zelfs bijna tot stilstand moeten komen om elkaar te kunnen passeren.

### VISIE N-VA HASSELT

Hier moet de snelheid aangepast worden aan de verkeerssituatie. Deze situatie zal in de toekomst toch alleen nog maar door plaatselijk verkeer gebruikt worden aangezien de brug over het Kanaal aan de Versuz zal verdwijnen.



---

# 41. GEVAARLIJKE FIETSERSTUNNEL GOUVERNEUR ROPPESINGEL (2)

10 stemmen

---

## SITUATIESCHETS

---

Ook bij het uitrijden van de fietserstunnel onder het nieuw aangelegde kruispunt van de Gouverneur Roppesingel aan de zijde van de KBC ontstaat een gevaarlijke situatie. Als je de tunnels uitrijdt aan de zijde van de KBC dan kan je onmogelijk zien of er van links of rechts andere fietsers of bromfietzers aankomen. Dit kan leiden tot aanrijdingen. De zichtbaarheid wordt er belemmerd door de aanleg van de tunnel. De fietser op de foto heeft wél een goed zicht op aankomend verkeer. Als je vanuit de andere richting komt, is dat niet het geval.

## VISIE N-VA HASSELT

---

Kleine aanpassingswerken kunnen hier de zichtbaarheid voor fietsers en bromfietzers verhogen.

# PROBLEEM OPGELOST

## 42. KRUISPUNT LUIKERSTEENWEG/ MELBEEKSTRAAT

9 stemmen

### SITUATIESCHETS

Na de heraanleg van de op- en afritten 'Hasselt-Oost, E313' moet er op de Luikersteenweg voor het verkeer komende van Kortessem richting Hasselt rechts voorsorteren om af te slaan naar de Melbeekstraat. Verkeer dat echter de E313 op wil rijden richting Antwerpen neemt deze voorsorteerstrook rechtdoor om enkele tientallen meters verder naar rechts af te slaan.

Dit is gevaarlijk voor automobilisten die wel op de juiste strook rijden en plots geconfronteerd worden met auto's aan het rechterzijde die er niet mogen zijn.

### VISIE N-VA HASSELT

Dit probleem werd tijdens de duur van deze webstek aangepakt. De voorsorteerpijlen werden verwijderd.



## 43. GROTE BREEMSTRAAT/ GOETSBLOESSTRAAT

9 stemmen

### SITUATIESCHETS

Tweerichtingsverkeer in de Grote Breemstraat en Goetsbloetsstraat is zeer onveilig. In de Grote Breemstraat is er een tweerichtingsverkeer. Aan de ene zijde van de straat staan geparkeerde wagens, deze worden op regelmatige basis aangereden of perte total gereden, omdat de wagens die voorrang moeten verlenen, niet kunnen, niet tijdig, of niet willen inschuiven tussen de geparkeerde wagens. Er is dus slechts plaats voor één wagen om te rijden in de straat, dus een fietser en een wagen kunnen niet naast elkaar rijden. De fietser wordt meestal gedwongen om op het voetpad te rijden om dat de bestuurder van de wagen weigert te stoppen en of voorrang te verlenen. Er is volgens mij maar één oplossing en dat is éénrichtingsverkeer in de Grote Breemstraat en Goetsbloetsstraat.

### VISIE N-VA HASSELT

Moet bekeken worden in een globale visie op de hele wijk. Een aanpassing van de 1-en2richtingstraten is daarbij aangewezen.



---

## 44. WILDGROEI VERKEERSREMMERS

8 stemmen

---

### SITUATIESCHETS

---

In Kuringen staan er op korte afstanden heel wat verschillende soorten verkeersremmers. Uniformiteit per wijk zou beter zijn.

In Kuringen staan er in de straten rond de Europalaan heel wat verschillende soorten verkeersremmers. Zelfs in één straat staan er verschillende soorten. Uniformiteit in een wijk komt de duidelijkheid en dus de verkeersveiligheid ten goede.

### VISIE N-VA HASSELT

---

N-VA pleit voor een duidelijk leesbaar openbaar domein voor de weggebruikers in de verschillende snelheidszones; verkeersborden moeten ondersteund worden door herkenbare en meer uniforme infrastructurele maatregelen die de huidige kakofonie van verkeersborden en remmers vervangen. Uniformiteit moet het uitgangspunt zijn. Hierdoor zal de weg ook beter 'leesbaar' zijn.



---

## 45. GEVAARLIJKE SITUATIE KRUISPUNT GOVERNEUR ROPPESINGEL

7 stemmen

---

### SITUATIESCHETS

---

Ter hoogte van Garage Paesmans, de weg om naar rechts af te slaan richting Gouverneur Roppesingel. Het verkeer komende van de Diepenbekerweg geeft zeer regelmatig géén voorrang aan het verkeer komende van de Maastrichtersteenweg dat links afslaat richting Gouverneur Roppesingel en onmiddellijk rechts wil sorteren.

### VISIE N-VA HASSELT

---

Naar analogie met andere gelijkaardige punten op de Grote Ring zouden hier best verkeerslichten worden geplaatst.



---

## 46. PARKEEROVERLAST KAAI 16

6 stemmen

---

### SITUATIESCHETS

---

Er is heel wat werkgelegenheid bijgekomen dankzij Kaai 16 maar er is onvoldoende parkeerplaats voorzien voor de werknemers. De auto's staan letterlijk tot in de voortuin en op het groene grasveld voor de huizen. Dit moet dringend opgelost worden.

### VISIE N-VA HASSELT

---

Er moet in samenwerking met de bedrijven een visie over het parkeerbeleid worden uitgewerkt. Overleg met alle betrokkenen is hier van cruciaal belang.





---

## 47. VONDELLAAN - BANNEUXWIJK

5 stemmen

---

### SITUATIESCHETS

---

De voetpaden van de Vondellaan zijn al jaren in slechte toestand. Na verschillende telefoons van bewoners is hier nog steeds geen oplossing voor. Waarom wordt dit probleem al jaren niet opgenomen in de begroting?

### VISIE N-VA HASSELT

---

Dit moet inderdaad dringend worden aangepakt. Toegankelijkheid geldt niet alleen voor het centrum van de stad maar ook voor de verschillende wijken.



## 48. VOORRANGSWEG SINT-LAMBRECHTS-HERK

4 stemmen

### SITUATIESCHETS

In de Sint-Lambrechts-Herkstraat (grote verbindingsweg tussen Sint-Lambrechts-Herk en Stevoort) moet je aan elke zijstraatje, hoe klein ook, voorrang verlenen. Waarom kan deze hoofdstraat geen voorrangsweg zijn?

De voertuigen die uit de zijstraten komen zijn

1. niet zo groot in aantal,
2. hebben al een verminderde snelheid om van richting te veranderen.

Als je op deze hoofdweg 70 km/u mag rijden, hoe kun je dan voor elk zijstraatje stoppen? De hoofdwegen moeten voorrangswegen blijven en moeten hun voorrang niet kwijtspelen aan de zijstraatjes. Opdat het verkeer vlot zou verlopen, betaalt de burger voor goede wegen met eventueel voet- en/of fietspaden. Als de overheid vindt dat het verkeer té vlot gaat, dan betaalt de burger weeral voor (onnodige) wegversmallingen en drempels. En dan maar zeggen dat het verkeer niet vooruit gaat!

### VISIE N-VA HASSELT

Een duidelijke categorisering van de wegen in Hasselt is noodzakelijk. Wegen die een belangrijke rol spelen voor de mobiliteit van de gemeente moeten zo worden ingericht dat de doorstroming er vlot kan verlopen. Daarnaast moet de verkeersveiligheid prioritair behandeld worden. Gescheiden voet-en fietspaden zijn in dit geval aangewezen..



---

# 49. VOORRANG VAN RECHTS KURINGEN-CENTRUM

4 stemmen

---

## SITUATIESCHETS

---

Hoofdbaan is voorrangsweg.

Een mooi voorbeeld hebben we in Zonhoven. Daar zijn alle grotere wegen hoofdwegen. Dan weten we tenminste wat we moeten doen. Geen enkel gemeente trekt aan dezelfde koord. Rij je door Zonhoven en kom je plots op grondgebied Hasselt en dien je overal te stoppen. Een schrikbewind. Kuringen centrum is een ramp. Ze schieten uit alle zijstraatjes en je hebt daar absoluut geen goed zicht op. Uniformiteit aub.

## VISIE N-VA HASSELT

---

Door de aanwezigheid van winkels, school, bibliotheek, ... is er veel beweging van auto's, fietsers en voetgangers. In Kuringen centrum is het omwille van de veiligheid daarom aangewezen om de voorrang van rechts gewoon te behouden. Dit zou ook de snelheid moeten doen dalen.



---

## 50. ONDERBROKEN EENRICHTINGSVERKEER CASTERSTRAAT

4 stemmen

---

### SITUATIESCHETS

---

Vanaf de Maastrichtersteenweg tot aan de Kunstlaan is de Casterstraat reeds jaren eenrichtingsverkeer. Dit is nodig omdat te straat te smal is voor en parkeren en twee rijrichtingen. Sinds kort is er over enkele meters tussen de Aldi en de Windmolenstraat tweerichtingsverkeer toegestaan. De verkeerssituatie is nu van de Casterstraat tot Aldi éénrichting, vanaf Aldi tot Windmolestraat tweerichtingen en vanaf Windmolenstraat tot Kunstlaan terug éénrichting.

### VISIE N-VA HASSELT

---

Vooraleer er ingrepen gerealiseerd worden, is overleg met bewoners en handelaars noodzakelijk. Enkel op basis van deze inspraak kan er een gedragen beslissing worden uitgewerkt.



---

# 51. SLUIPVERKEER JUSTUS LIPSIUSLAAN

3 stemmen

---

## SITUATIESCHETS

---

Om de Maastrichtersteenweg te vermijden, neemt men via de Sint-Catarinawijk de Justus Lipsiuslaan als kortere route om de kleine ring te bereiken. Vermits deze straat aan beide zijde gebruikt wordt om te parkeren door de bewoners is dit een zeer onveilige situatie voor fietsers en vooral de kinderen die naar en van school fietsen.

## VISIE N-VA HASSELT

---

Sluipverkeer dient zo veel mogelijk vermeden te worden door de bron/oorzaak van dit sluipverkeer aan te pakken. In dit geval is dat de drukke Maastrichtersteenweg.



---

## 52. SNELHEIDSCONTROLES KURINGERSTEENWEG

3 stemmen

---

### SITUATIESCHETS

---

Ik woon op nr. 232 - kort voor de verkeerslichten afslag Brico en Carrefour - en iets verder groot kruispunt met de Singel. Op de 10 jaar dat we hier wonen hebben we de situatie zien verslechteren.

Er wordt veel te snel gereden en veel door het "rood licht" gereden. Het wordt hoog tijd dat er een flitspaal komt die dan ook effectief werkt, best op enige afstand van de kruispunten. De kosten hiervan zijn binnen de drie maanden terugverdiend. Onlangs werd mijn echtgenote bijna van het zebrapad -bij groen licht- gemaaid samen met ons kleinzootje.

### VISIE N-VA HASSELT

---

Dit is weer een kwestie van handhaving.



---

## 53. PARKEERPLAATSEN STATIONSBUURT

3 stemmen

---

### SITUATIESCHETS

---

508 gratis parkeerplaatsen zijn onvoldoende in Runkst achter het station. Men parkeert overal, in bochten, in tuinen, op bermen, op bewonersplaatsen, op voetgangersdoorgangen....

### VISIE N-VA HASSELT

---

Alweer een voorbeeld van het ontbreken van een globaal parkeerbeleid. De stationsomgeving zou als een knooppunt in de mobiliteitsvisie van de stad moeten gelden en daar ook op uitgerust moeten worden.



---

## 54. FIETSPAD STEVOORTSE KIEZEL KURINGEN

3 stemmen

---

### SITUATIESCHETS

---

Geen fietspad (al jarenlang beloofd) op de Stevoortse Kiezel (tussen Kuringersteenweg en Stevoort). Dit is een levensgevaarlijke situatie!

### VISIE N-VA HASSELT

---

N-VA Hasselt opteert in zoveel mogelijk gevallen voor gescheiden functies: dus met apart fiets-en voetpad. Dit is een erg drukke weg met veel woon-werk/school-verkeer. Aanleg van een fiets(-en voet)pad is hier absolute prioriteit.





---

## 55. SLUIPVERKEER ZONHOVEN - HASSELT

2 stemmen

---

### SITUATIESCHETS

---

De Slangbeekstraat is een mooie, idyllisch kronkelende weg met een mooie open beek, die zich moeilijk leent om met 2 auto's te passeren.

Al heel veel mensen zijn met hun auto in de beek beland door uit te wijken voor een tegenligger. Deze weg wordt trouwens als sluiptweg gebruikt. Het probleem kan nochtans heel eenvoudig opgelost worden door er éénrichtingsverkeer van te maken en te passeren via de Semmestraat.

### VISIE N-VA HASSELT

---

De optie van éénrichtingsverkeer moet bekeken worden.



---

## 56. FIETSPADEN GROENE BOULEVARD

2 stemmen

---

### SITUATIESCHETS

---

Als je als fietser de buitenkant van de kleine ring neemt, dan gebeurt het dat fietsers en brommers op 1.20m elkaar kruisen. Je moet maar eens met de fiets aan de Spar gaan rijden. Je moet 40 paar ogen hebben of je verongelukt en dat is aan de Fortis juist hetzelfde. Daar denken de bussen dat ze voorrang hebben en rijden u zo van de straat af. Aan de Century is het nog erger want als voetganger heb je geen lichten maar de auto en bussen wel. Met het gevolg dat als zij groen hebben doorrijden en jij hebt geen licht.

### VISIE N-VA HASSELT

---

N-VA Hasselt ijvert ervoor dat de fiets naast het openbaar vervoer komt te staan. De fietsinfrastructuur moet daaraan aangepast worden. Op de drukke wegen in het centrum van de stad moeten fietspaden met dubbele richting vermeden worden.



## 57. PARKEERPLAATSEN KURINGERSTEENWEG/KONINGIN ASTRIDLAAN

2 stemmen

### SITUATIESCHETS

Het halveren van het aantal beschikbare parkeerplaatsen op de Kuringersteenweg verplaatst de parkeerlast en de bijhorende verkeersonveiligheid naar de aanpalende straten. Die aanpalende straten (bv. Goetsbloetsstraat, Ambachtsschoolstraat) krijgen nu een veelvoud aan geparkeerde auto's te verwerken, die ze overduidelijk niet aankunnen. Er wordt dan ook geparkeerd op plaatsen waar het niet hoort: op de stoepen, aan beide zijden van de straat tegelijk, op verhoogde kruispunten, zebrapaden, etc... Dit creëert onveilige situaties waarbij je bv. door verkeerd geparkeerde auto's niet meer voldoende vlot van de Kuringersteenweg in de Goetsbloetsstraat kunt rijden als een andere wagen die straat wilt uitrijden. Hierdoor worden fietsers, voetgangers en achterliggend verkeer op de steenweg gehinderd. Oorzaak lijkt mij dan ook de heraanleg van de steenweg te zijn geweest. Die is nu wel verfraaid, maar volledig ten koste van de leefbaarheid en veiligheid van de aanpalende straten.

### VISIE N-VA HASSELT

Dit moet kaderen in het algehele parkeerbeleid van de stad Hasselt.



---

## 58. FIETSPAD HEFVELDSTRAAT

2 stemmen

---

### SITUATIESCHETS

---

Het fietspad (aan één kant van de weg) op de Hefveldstraat tussen de Luikersteenweg en de spoorweg wordt bijna niet gebruikt. Vooral bij begin en einde van de scholen een gevaarlijke toestand. Waarom nooit controle door politie?

### VISIE N-VA HASSELT

---

Dit is vooral een probleem van handhaving.



---

# 59. MOBIELE PAALTJES CENTRUM HASSELT

2 stemmen

---

## SITUATIESCHETS

---

Als inwoner van het centrum van de stad heb ik een garage met uitgang aan de St.Jozefsstraat. Wanneer ik terug aan mijn garage wil geraken moet ik vaak de hele Groene Boulevard doen. Daarbij moet ik hopen dat de paaltjes werken. Wat niet zo evident is. Soms is een bepaalde straat ineens afgesloten en dan heb je maar toegang via een bepaalde lus en geraak je niet meer op je plaats. Politie bellen is geen oplossing, je ontvangt meer verwijten dan hulp. Waarom kan een inwoner van het centrum niet de meeste paaltjes bedienen om de kortste weg te kunnen nemen?

## VISIE N-VA HASSELT

---

De visie op de verkeerscirculatie in het centrum van de stad is totaal onduidelijk. Hiervoor kunnen we gerust eens kijken bij andere steden, zoals Maastricht. Er moet wel degelijk werk gemaakt worden van een verkeerscirculatieplan. Iedereen inwoner en bezoeker van de stad moet daarbij een duidelijk beeld krijgen van wanneer de paaltjes omhoog of omlaag staan. Onderzoek naar het nut en het resultaat van deze paaltjes is aangewezen. Deze paaltjes moeten tot het minimum beperkt worden. Op de plaatsen waar ze uit onderzoek strikt nodig blijken moet duidelijk gecommuniceerd worden wanneer ze wel en niet omhoog gaan.



---

## 60. ONTBREKEND FIETSPAD KONINGIN ASTRIDLAAN

2 stemmen

---

### SITUATIESCHETS

---

Na de heraanleg van de Koningin Astridlaan verdwijnt het nieuwe fietspad ineens, na de kruising met de Burgemeester Bollenstraat! De fietsers richting centrum worden verplicht op het voetpad te rijden.

### VISIE N-VA HASSELT

---

Deze drukke verkeersweg moet afdoende uitgerust zijn met afzonderlijke fietspaden.



---

# 61. PARKING CENTRUM HASSELT

2 stemmen

---

## SITUATIESCHETS

---

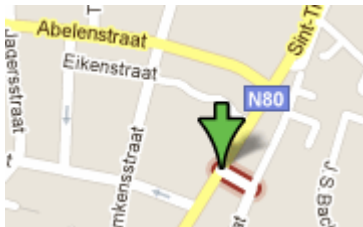
Wanneer er een evenement plaatsvindt op het Kolonel Dusartplein moeten werknemers die 's nachts werken vaak tot 15 minuten wandelen van of naar hun auto. Mensen (en zeker vrouwen) die 's nachts werken moeten de mogelijkheid krijgen korter bij hun werk te kunnen parkeren.

Nu zijn we ze goed als verplicht een abonnement te nemen in de ondergrondse parkeergarage. Wat is er gebeurd met de parking aan de Koning Boudewijnlaan? Hier stond vroeger een slagboom zodat niet iedereen er zomaar kon parkeren. De parking van het Kolonel Dusartplein is trouwens tijdens de 2 donkerste maanden van het jaar bezet met Winterland..

## VISIE N-VA HASSELT

---

Een gemeentelijk parkeerbeleid is cruciaal voor het lokale mobiliteitsbeleid. Het debat over het parkeerbeleid moet gevoerd worden op basis van een duidelijke meting van de behoeften. Ook dit voorbeeld geeft aan dat er nood is aan een duidelijke visie rond het parkeren in en rond Hasselt.



## 62. GEVAARLIJK KRUISPUNT FIETSERS

1 Stem

### SITUATIESCHETS

Runkst: kruispunt St.-Truidersteenweg/Marie Popelinstraat.

Komende uit de Marie Popelinstraat moet je met de auto volledig op het fietspad gaan staan om verkeer van links te zien.

Tussen de bushalte aan de Kringwinkel en het kruispunt is er één parkeerplaats te veel. Als daar een auto geparkeerd staat of - erger nog - een bestelwagen, zien je het aankomend verkeer uit richting Sint-Truiden pas als je met de auto volledig op het fietspad gaat staan. Fietsers rijden daar aan behoorlijke snelheid (helling) en moeten plots stoppen of uitwijken op de rijbaan. Oplossing: die éne parkeerplaats afschaffen, zodat de zichtbaarheid verhoogt.

### VISIE N-VA HASSELT

Suggestie van afschaffen van die ene hinderende parkeerplaats moet onderzocht worden.





---

## 63. DUBBELE BUSHALTE LEOPOLDPLEIN

1 Stem

---

### SITUATIESCHETS

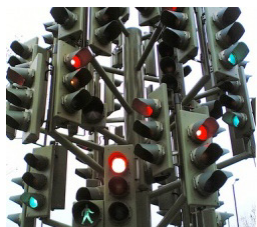
---

Enkel de meest linkse bushalte nog gebruiken. De rechtse busstrook wordt enkel gebruikt door de buschauffeurs om rechtdoor te kunnen rijden en niet om mensen op de bus te laten. Het is daar sowieso een flessenhals die überhaupt niet nodig is. Daarbij komt, dat het verkeer dat de ring volgt plots een bus links van zich (komende uit het niets) ziet voorbij vliegen. Sommige Lijn-chauffeurs claxonneren zich te pletter, niet begrijpende dat het gewone verkeer daar gewoon de rijweg volgt. Door deze strook af te schaffen, zal er ook een beter doorstroom van het verkeer zijn.

### VISIE N-VA HASSELT

---

Alle vervoersmiddelen moeten harmonieus langs elkaar kunnen bewegen in het verkeer. Voor N-VA Hasselt geldt er geen absolute voorrang van het openbaar vervoer. Het nut van deze extra busstrook moet onderzocht worden.



---

## 64. SLIMME VERKEERSLICHTEN SINT-TRUIDERSTEENWEG

1 Stem

---

### SITUATIESCHETS

---

We hebben dringend slimme verkeerslichten nodig op de drie verkeerslichten die naar de rotonde aan de N80  
leiden.

Eerst moeten wij, inwoners van Sint-Lambrechts-Herk, die drie verkeerslichten doorworstelen en daarna nog  
eens de rotonde.

### VISIE N-VA HASSELT

---

Dit kadert in de algehele aanpak van de op-en afrittencomplexen in Hasselt. Het Agentschap Wegen en Verkeer heeft de intentie om een gedetailleerde studie uit te voeren omtrent de samenhang van de verschillende snelwegcomplexen rond Hasselt. Dit sleept echter aan. Het stadsbestuur moet hierin ook haar verantwoordelijkheid nemen en actief aandringen op maatregelen vanwege het Vlaams Gewest. In afwachting van structurele maatregelen kunnen - relatief - kleine ingrepen de fileproblemen al enigszins verzachten.



---

# 65. OUDE TRUIERBAAN OPENSTELLEN VOOR VERKEER

1 Stem

---

## SITUATIESCHETS

---

Waarom wordt de Oude Truierbaan niet opengesteld voor het verkeer naar Sint-Lambrechts-Herk ? Ik heb nooit begrepen waarom men die weg ooit afgesloten heeft.

## VISIE N-VA HASSELT

---

Door categorisering van de wegen moet er een duidelijk zicht komen op welke functie elke weg heeft. De Oude Truierbaan is een plaatselijke weg. Het mag niet de bedoeling zijn om hier sluijverkeer naartoe te leiden.



---

## 66. WEGVERLICHTING

1 Stem

---

### SITUATIESCHETS

---

De lamp van de eerste verlichtingspaal op de brug van de Sint-Truidersteenweg, komende van de stad, is al heel lang kapot.

### VISIE N-VA HASSELT

---

Dit is een voorbeeld van kleine ingrepen die eenvoudig kunnen aangepakt worden. De gemeente kan dit eenvoudig melden aan het Vlaams Gewest.

---

# CONCLUSIES

---

De gesignaliseerde verkeerssituaties kunnen grosso modo in vier grote clusters samengebracht worden.

- Eenmalige ingrepen
- Voet-en fietsinfrastructuur
- Handhaving en regelgeving
- Grote projecten

Over de **eenmalige ingrepen** kunnen we kort zijn. Het volstaat om met enkele - soms kleine - ingrepen het probleem op te lossen.

De vele oproepen over slechte **voet-en fietspaden** - meestal in de randgemeenten - maakt duidelijk dat er op dat gebied nog heel wat werk op de plank ligt. Het stadsbestuur kan niet verlangen dat de inwoners meer naar de fiets grijpen zonder daarvoor de gepaste infrastructuur te voorzien.

Verkeersregels zijn er om na te leven. **Handhaving** en een duidelijke **regelgeving** is daarbij belangrijk. De N-VA ijvert naar 'Blauw meer op straat'. Achter het bureau uit en de straat op. De administratieve taken van de lokale politie moeten vereenvoudigd worden zodat die zich voornamelijk kan bezighouden met hun hoofdtaak: het veldwerk. We merken dat deze tendens wordt aangepakt door de nieuwe korpschef van de politie HAZODI. Daarbij moet er bij de herinrichting van wegen gestreefd worden naar wegen die 'zichzelf laten lezen'. De weg-inrichting moet duidelijk maken/sturen hoe met er op moet/kan rijden.

**Grote infrastructuurprojecten** leiden onvermijdelijk tot heel wat reacties van omwonenden. De grote herinrichtingswerken die de laatste jaren in Hasselt werden uitgevoerd kunnen natuurlijk niet zomaar worden herdaan. We moeten hieruit wel leren voor de toekomst. De omwonenden moeten optimaal betrokken worden bij de totstandkoming van grote (én kleine) herinrichtingen en er moet zo ver mogelijk naar hun verzuchtingen geluisterd worden. Het zijn zij immers die dagelijks met de - nieuwe - situatie geconfronteerd zullen worden .

# CONCLUSIES

N-VA Hasselt zal ook zelf actie ondernemen rond de gesignaliseerde situaties.

In eerste instantie zullen we de Stad Hasselt op de hoogte brengen van de kleine ingrepen waarvoor de stad bevoegd is. Deze kunnen vrij eenvoudig en aan minimale kostprijs worden opgelost.

De problemen die een oplossing vragen op middellange termijn neemt N-VA Hasselt mee op in haar verkiezingsprogramma. We zullen er daarna alles aan doen om hiervoor een oplossing te bieden.

Veel problemen zijn geen lokale maar een Vlaamse bevoegdheid. N-VA Hasselt zal voor die gevallen Vlaams Parlementslid Lies Jans inschakelen om dit aan te kaarten bij de bevoegde Vlaamse minister.

Met dit Witboek Veilig Verkeer Hasselt hoopt N-VA Hasselt alvast mee te werken aan een veiliger en vlotter verkeer in en rond Hasselt. Daarvoor is er een optimale samenwerking nodig tussen alle betrokken actoren. Niet in het minst moet hierbij geluisterd worden naar de opmerkingen van de inwoners.



De verkeersproblemen in Hasselt moeten verholpen worden. Deze site wil daarbij helpen - wat zijn de grootste problemen, en hoe moeten ze worden aangepakt?

Iedereen kan eraan meewerken. U kan een probleem naar een hogere plaats op de lijst stemmen, een oplossing voorstellen of uw vrienden en kennissen om aandacht ervoor vragen. U kan ook een nieuw probleem signaleren.

**Klik op het probleem om het hoger te stemmen of om erop te reageren!**

**bring een nieuw probleem aan**

**De belangrijkste verkeersproblemen in Hasselt zijn:**

Probleem	Stemmen
1. <b>1</b> <u>Busen die naar de Grote Markt in hartje Hasselt rijden vervullen enorm de stadsdicht</u> Waarom moet de pendibus per sé door de smalle straatjes tot in hartje Hasselt rijden. Voor de meeste mensen is het welig moeite om even te stappen tot aan de kleine ring ter hoogte van de Schiersvelaan of tot aan het Kolonel Dusartplein om daar de bus te nemen.	14 stemmen
2. <b>2</b> <u>Gevaarlijke situatie fietsers op Maastrichtersteenvoer</u> Bij het uitkomen of binnrijden van de fietstunnel onder het fonsdriekruis kruispunt aan de Gouverneur Roppesingel ontstaat een gevaarlijke situatie voor de fietsers.	7 stemmen
3. <b>3</b> <u>Gevaarlijke situatie fietstunnel Gouverneur Roppesingel</u>	5 stemmen

N-VA Hasselt - Hendrik Van Veldekesingel 150 - 3500 HASSELT - info@nvahasselt.be - www.n-va.be/hasselt