

**Aanwezig:**

Danny Van de Velde, Marc De Cordt, Marina Kienen, Marc De Maeseneer, Gaston Dyckmans, Nele Schiepers, Raymond Van den Branden, Jan Clerinx, Kitty Busschodts, Lucia Huygen, Bart Van Santvliet, Caroline Wouters

**Verontschuldigd:**

Stan Meeussen, Paul Van Wesenbeeck

Na het inspraakmoment overlopen we in de werkgroep de verschillende geformuleerde opmerkingen/voorstellen. We geven aan waarmee we wel of niet rekening zullen houden.

**1. Opmerkingen bij noordelijke as**

- gecreëerde oversteek (zebrapad) aan Brakenberg is te smal gemaakt (vlak naast een boom). Rekening mee houden als nieuwe oversteek wordt gecreëerd  
**Zebrapad zal voldoende breed worden aangebracht**
- bestaande signalisatieborden naar AVEVE en Bremberg (hoek Brakenberg – Halle-Dorp) verplaatsen om betere zichtbaarheid te creëren.  
**Signalisatieborden moeten worden verplaatst naar andere hoek → zichtbaarheid garanderen!**
- Brakenberg is een sluiptweg naar Sint-Antonius. Best ook een permanent parkeerverbod invoeren.  
**Tijdens het weekend doet er zich regelmatig een parkeerprobleem voor (parking voetbal heeft onvoldoende capaciteit). Het wordt moeilijk om een volledig parkeerverbod in te voeren. Voorstel: in het gedeelte van de Brakenberg waar de fietsstraat komt, langs één zijde parkeerverbod invoeren: rechter wegzijde rijrichting Lotelinglaan / rijrichting Halle-Dorp mag er wel worden geparkeerd (op de berm is er ruimte)**
- enkel fietssuggestiestroken voorzien in Lotelinglaan is niet voldoende, moet in combinatie met een poorteffect
- bijkomende snelheidsremmers voorzien in Lotelinglaan  
**Eerst nagaan welke intensiteiten er zijn in Lotelinglaan. Fietssuggestiestroken werken op zich al snelheidsremmend op voorwaarde dat ze voldoende breed zijn.**
- invoeren van parkeerverbod in Lotelinglaan ter hoogte van KLJ goed bekijken: hier is veel parkeernood door KLJ en voetbal. Hoe parkeerverbod handhaven?  
**In principe is er voldoende ruimte om te parkeren op de berm. Voorlopig geen parkeerverbod invoeren. Probleem van parkeren is ook beperkt in de tijd (zaterdag, soms zondag)**
- van Lotelinglaan / Sint-Martinusstraat / Heideweg ook fietsstraten maken.  
**Binnen de werkgroep is er hierover geen éénduidig standpunt.**
  - ✓ Een aantal mensen pleiten er voor om in eerste instantie zeker van de volledige Lotelinglaan een fietsstraat te maken. Op die manier komt er meer herkenbaarheid en uniformiteit. Bovendien wordt vermeden, dat er hier nog steeds 50km/uur mag worden gereden door automobilisten. Zeker voor schoolgaande kinderen die gebruik willen maken van deze fietsas, is dat een te hoge snelheid. Wat de Sint-Martinusstraat betreft, is het inrichten van een fietsstraat niet opportuun op dit moment, aangezien er hier nog een rioleringsproject (annex nieuwe weginrichting) wordt gerealiseerd.
  - ✓ Andere leden van de werkgroep ervaren op dit moment geen bijzondere problemen op dit traject. De noodzaak om er een fietsstraat van te maken, is niet echt aanwezig. We hoeven geen fietsstraten te maken louter en alleen om een fietsstraat te hebben: het blijft nog altijd een middel, geen doel op zich. 30km/uur met de auto is overigens traag.
- indien er enkelrichting wordt gecreëerd in de Pier, waarom dan ook niet in Krimveldweg (rijrichting Halle-Dorp)?  
**Is zeker een optie om verder te bekijken, zeker in kader van rioleringsproject Sint-Martinusstaat**
- creëren van een poorteffect in de Heideweg ter hoogte van het kruispunt met K.Ullenslaan en St.-Martinusstraat is wel mogelijk

We hebben met werkgroep dat grondig bekeken: doordat opritten naar percelen niet tegenover elkaar liggen, is dat niet realiseerbaar

- prioriteit geven aan oplossing kruispunt Heideweg/Sint-Martinusstraat door:
  - knip Heideweg doorvoeren
  - voorrang aan de fietsers te geven door de fietsstraat van de Sint-Martinusstraat door te trekken over de Heideweg tot K.Ullenslaan
  - ✓ Knip doorvoeren in Heideweg kan op termijn mogelijk een oplossing bieden. Het invoeren van een dergelijke knip moet echter wel passen in een globalere verkeerscontext. Dat moet vooraf grondiger worden bestudeerd. Een knip invoeren in de Heideweg mag niet leiden tot het verschuiven van problemen elders.
  - ✓ Door de huidige configuratie van het kruispunt is het op dit moment zeker niet veilig genoeg om fietsers hier voorrang te geven op het verkeer in de Heideweg. Naar uniformiteit zou het verlenen van voorrang aan de fietsers op het fietsnetwerk trouwens dan best consequent worden doorgevoerd. Op dit moment zijn er nog een aantal te gevaarlijke punten (bv. kruispunt Lindedreef/Lotelinglaan) om dit zo maar te gaan toepassen.
- de doortocht in het park moet voldoende goed verlicht worden  
absoluut noodzakelijk
- aansluiting van Kasteeldreef op het fietspad aan het kruispunt met Eikenlaan (en viceversa) is niet veilig  
Terechte opmerking: is een zwakke schakel in het netwerk. Zo snel als mogelijk te bestuderen van wat mogelijk is.
- denken aan een eventuele uitbreiding van het netwerk richting Delhaize / Lidl via Marterdreef en Dennenlaan

## 2. Opmerkingen bij zuidelijke as

- ter hoogte van de knip in de Blokskens staan er vaak auto's geparkeerd voor de paaltjes. Gevolg is dat fietsers hier moeilijk doorgang hebben.  
= handhaving → al doorgegeven aan wijkagent
- knip doorvoeren in Kerkhofweg: er is geen bezwaar vanuit politie of brandweer om dit te realiseren
- poorteffect in Halmolenweg ter hoogte van fietspadje naast Susa Nina is niet nodig. Voorstel: zone 30 daar laten starten.  
Alternatief voorstel: zone 30 laten ingaan net voor fietspadje (komende van rusthuis), kruispunt accentueren, geen poorteffect creëren, fietspoort iets verplaatsen
- ASAP voorzien in de verharding van het verbindingspadje tussen Halmolenweg en Paardenmarkt  
Op te nemen als prioritair te realiseren
- idee om Sniederspad te knippen niet uit het oog verliezen
- in De Bergen (tussen het kruispunt met Sniederspad en het kruispunt met Halle-Dorp) zou er best enkelrichting worden ingevoerd. Zou ooit zo goedgekeurd zijn, maar nooit uitgevoerd.  
Werkgroep acht dit niet noodzakelijk
- zuidelijke as kan verder worden doorgetrokken: Watermolen verharderen richting Lemmekensbaan  
Kan in een latere fase worden bekeken

## 3. Verbinding tussen noordelijke en zuidelijke as

- een oversteek voorzien ter hoogte van De Pier/De Bergen. Consequent de vrije doorgang voor fietsers voorzien  
Goed voorstel om hier in Halle-Dorp een bijkomend zebraad te voorzien
- een bijkomende verbinding maken tussen noordelijke en zuidelijke as via Heideweg / fietsoversteek aan Bloem Bloem / Driesheide / Pannenhuisstraat / Liefkenshoek  
Huidige oversteek aan Bloem Bloem is niet ideaal. Iemand die naar (van) Ploeg Halle moet (komt), kan beter gebruik maken van oversteek aan verkeerslichten Eikenlaan/N12 + te bekijken met maatregel om aansluiting Kasteeldreef/Eikenlaan te verbeteren

## 4. Algemene opmerkingen over fietsnetwerk / fietsbeleid

- het voorstelde fietsnetwerk bestaat uit te veel verschillende maatregelen, waardoor het als dusdanig niet echt herkenbaar is. Er moet meer uniformiteit komen (bv. door langere trajecten tot fietsstraat te maken) over heel het netwerk.

- het voorgestelde fietsnetwerk biedt geen oplossing voor de gevaarlijke doortocht door het dorp van Halle. Nochtans bevinden zich hier heel wat voorzieningen (Spar, bank, bib, horeca,...)
- aan de Sparwinkel zijn er geen mogelijkheden tot fietsparkeren.
- van Halle-Dorp een fietsstraat maken
- het fietspad van de Lindedreef dient dringend te worden heraangelegd
- het fietspad langsheen de Eikenlaan ligt er ook niet al te best bij. Voor de heraanleg ervan zijn er subsidiemogelijkheden, aangezien deze route op het Bovenlokaal Functioneel Fietsnetwerk (BFF) ligt.
- werknemers zijn vaak enkel verzekerd indien ze kortste fietsweg nemen. Het voorgestelde fietsnetwerk is zeker niet de kortste weg.
- het creëren van poorteffecten zorgt ervoor dat fietsers geen plaats meer hebben om te passeren.
- indien er zigzagpoorteffecten worden gecreëerd, is het noodzakelijk dat er duidelijke voorrangregels worden bepaald.
- het netwerk zou bijkomende verbindingen naar de buurgemeentes tot stand moeten brengen (Zandhoven, Ranst, Schilde).

**Deze opmerkingen zijn terecht. Mee op te nemen in ruimer plan doortocht Halle en algemeen fietsbeleid. Aandachtspunten voor mobiliteitsplan.**

### **5. Algemene opmerkingen verkeerssituatie Halle-Dorp**

- woongebieden moeten woongebieden blijven → daarom aanpak van sluipverkeer noodzakelijk, wat vaak met eenvoudige middelen kan (knip invoeren in straten). Op die manier kunnen er extra middelen worden vrijgemaakt voor de aanpak van Halle-Dorp (doortocht).
- het knippen van omliggende straten (bv. Halle-Velden, Sniederspad, Liefkenshoek,...) zal tot gevolg hebben dat er nog meer verkeer door Halle-Dorp komt
- de voetpaden in Halle-Dorp verkeren in lamentabele toestand. Wanneer worden deze eindelijk eens grondig aangepakt?
- zone 30 moet beter worden aangeduid / beter signalisatie (bv. smiley knipperlichten)

**Aandachtspunten voor denkproces rond herinrichting doortocht Halle en mobiliteitsplan**

### **6. Prioriteiten**

Het globale plan omvat heel wat maatregelen. De werkgroep adviseert het schepencollege daarom bij de uitvoering van het project prioriteit te geven aan volgende maatregelen:

#### **Noordelijke as:**

- inrichten van een fietsstraat in de Brakenberg
- oversteek Heideweg
- verharding in het gemeentepark
- onderzoek naar wat mogelijk is inrichting kruispunt Kasteeldreef/Eikenlaan
- invoeren éénrichtingsverkeer in de Pier

#### **Zuidelijke as:**

- invoeren knip Kerkhofweg
- verharding doorsteek tussen Halmolenweg / Sniederspad
- inrichten van een fietsstraat in Sniederspad

#### **Algemeen:**

- bewegwijzering van het netwerk
- communicatie van heel het project

In het verder procesverloop is voorzien dat, nadat het schepencollege een principiële goedkeuring heeft gegeven aan het voorliggend voorstel, er eind februari een infomarkt zou worden georganiseerd in deelgemeente Halle. De werkgroep stelt zich echter vragen bij het nut van zo'n infomarkt. Men is van mening dat het project beter kan worden gecommuniceerd via het verspreiden van een uitgebreide bewonersbrief in deelgemeente Halle. De middelen kunnen beter worden ingezet om nadien bv. op een feestelijke manier de eerste fietsstraat in te huldigen, bijkomende sensibiliseringsmiddelen in te zetten,...

Afspraak: de dienst mobiliteit en dienst communicatie zullen het voorziene communicatietraject herbekijken, in het licht van deze opmerking.

## **7. Evaluatie procesverloop**

In principe was dit de laatste bijeenkomst van de werkgroep. Vanuit de werkgroep zijn er volgende bedenkingen over het procesverloop:

- goede aanpak, is zeker een meerwaarde dat mensen uit de buurt worden betrokken / mensen die zelf dagelijks fietsen / verkeerssituaties dagelijks meemaken
- geze participatieve aanpak had al eerder bij andere projecten mogen gebeuren; aanpak is voor herhaling vatbaar voor andere zaken/dossiers
- voorbereiding in een werkgroep is goede zaak; wel van belang dat het werkbaar blijft (samenstelling werkgroep niet te groot maken)