



Memorandum adviesraad: Mobiliteitsplatform

Voorjaar 2024



Inhoud

1.	Contactblad.....	2
2.	Inleiding	3
2.1	Wat is een memorandum?.....	3
2.2	Opmaak van deze nota	3
2.3	Wat is het mobiliteitsplatform?.....	3
3.	SWOT-analyse.....	5
4.	Thema's.....	6
	Thema 1: Verkeersveiligheid.....	6
	Thema 2: Plannen tot een uniforme uitvoering brengen	6
	Thema 3: bereikbaarheid station.....	7
	Thema 4: Bereikbaarheid handelscentrum en (rand)parkings.....	8
	Thema 5: Doorgaand verkeer	9
	Thema 6: Handhaving.....	9
4.	Aanvullende opmerkingen	10

1. Contactblad

2. Inleiding

2.1 Wat is een memorandum?

Gemeentebesturen maken bij het begin van elke beleidsperiode een meerjarenplan met de grote beleidslijnen voor de nieuwe bestuursperiode.

Om invloed te hebben op die beleidskeuzes kunnen adviesraden een memorandum uitwerken. Zo kan de nieuwe bestuurscoalitie de ervaringen en de verwachtingen van de adviesraden meenemen in hun beleid.

2.2 Opmaak van deze nota

De inhoud voor dit memorandum werd tijdens het mobiliteitsplatform van 29/01/2024 en 04/03/2024 behandeld. De aanwezige leden konden hun inbreng en visie meegeven. Nadien werd nog de mogelijkheid geboden om schriftelijk te reageren/aan te vullen (ook voor de leden die afwezig waren op de vermelde bijeenkomsten van het mobiliteitsplatform).

2.3 Wat is het mobiliteitsplatform?

Het mobiliteitsplatform Halle werd na de gemeenteraadsverkiezingen van 2012 opgericht en heeft als doel om het stadsbestuur op een objectieve manier te ondersteunen en adviseren op vlak van mobiliteit. Daarvoor bestaat het platform vandaag uit 5 externe adviseurs (= geëngageerde burgers, de meeste van hen beroepshalve actief in de mobiliteitssector), een vertegenwoordiger van de seniorenraad, een vertegenwoordiger van de fietsersbond, verschillende medewerkers van de stad Halle (dienst mobiliteit), de bevoegde schepen en een vertegenwoordiger van de politiezone Zennevallei.

In theorie op maandelijkse basis (m.u.v. vakantieperiodes) wordt het mobiliteitsplatform samengeroepen. Agendapunten worden door de stad Halle aangebracht of door één van de leden van het platform. Aan de hand van een verslag worden de besluiten duidelijk gerapporteerd.

Het mobiliteitsplatform kan beroep doen op verschillende goed onderlegde leden op vlak van mobiliteit (“de stad heeft haar eigen, gratis studie bureau”). De samenwerking in het platform is constructief en respectvol.

Volgende verbeterpunten zijn er op te merken:

- Het aantal agendapunten is meestal eerder beperkt, en soms te detaillistisch. Het mobiliteitsplatform dient om de algemene krijtlijnen op vlak van mobiliteit uit te werken, niet (alleen) om zich te buigen over bijv. een oversteek of belijningsmaatregel. Vooral het gebrek aan agendapunten door de stad, heeft er mede toe geleid dat de frequentie van vergaderingen in praktijk een stuk lager was dan 1x/maand. M.a.w. de stad maakt naar ons aanvoelen niet genoeg gebruik van het platform, en dit terwijl er wel wat uitdagingen op vlak van mobiliteit zijn. Indien bij een volgende legislatuur het mobiliteitsplatform blijft bestaan, dient het engagement vanuit de stad en de doelstelling t.a.v. het mobiliteitsplatform duidelijk geherformuleerd te worden. Er dient dan ook een heldere communicatie afgesproken worden (opmaken agenda, doorsturen plannen, verwerking verslag, feedback rond beslissingen gemeenteraad). Er kan ook overwogen worden om een apart overlegmoment tussen stad en fietsersbond in te richten, zodoende niet alle vragen van de fietsersbond (die vaak erg operationeel zijn van aard) op het mobiliteitsplatform behandeld moeten worden.
- Het aantal externe leden is vrij beperkt. De afgelopen legislatuur zijn we met 7 externe leden gestart, 2 leden hebben gaandeweg afgehaakt, waardoor er momenteel slechts 5 externe leden zijn. Wanneer er daar 1 of 2 niet aanwezig kunnen zijn op een vergadering, dreigt het debat soms heel beperkt te worden tussen slechts enkele leden. Om een breder draagvlak te verwerven, zou het aantal externe leden opgevoerd moeten worden, bij voorkeur tot ongeveer 10 externe leden. Ook bij wegvallen van een lid, dient die bij voorkeur meteen vervangen te worden. Er kan ook overwogen worden om een kleine kostenvergoeding te voorzien (cfr. Gecoro), teneinde het aantal afvallers mogelijk wat verminderen en/of de aanwezigheidsgraad te verhogen.

3. SWOT-analyse

De SWOT-analyse (strengths, weaknesses, opportunities en threats) is een manier om op eenvoudige wijze sterktes, zwaktes, bedreigingen en opportuniteiten overzichtelijk mee te geven.

<p style="text-align: center;">STERKTES</p> <ul style="list-style-type: none"> - Goede stappen gezet op deelmobiliteit - Mooie aanzet op vlak van te voet en fiets - Het OV in Halle draait goed (vooral dankzij het station) - Laadpalen-plan - Schoolomgevingen aanpakken - Parkeerbeleid (duidelijke stappen) 	<p style="text-align: center;">ZWAKTES</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nood aan verbetering harde infrastructuur voor zachte weggebruikers (voetpaden en fietspaden) - Budgettaire toch te beperkt (vooral voor zachte weggebruikers: voetpaden, drempels...) - Handhavingsbeleid (snelheid, laad&los zones) kan nog beter; - Autodenken is/blijft groot (de auto is nog te veel de 1^e keuze voor veel inwoners); - Uitrol blijft afhankelijk van capaciteit op dienst mobiliteit; - En-en-en beleid i.p.v. keuzes durven maken
<p style="text-align: center;">OPPORTUNITEITEN</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mentaliteitsveranderingen bij jongeren; - Halle is klein en alles is bereikbaar binnen 15 minuten - Nieuwe technologieën - Trajectcontroles - Plannen A8 - Plannen De Bres - Plannen kanaalverbreding - Mobiliteitsplan in opmaak 	<p style="text-align: center;">BEDREIGINGEN</p> <ul style="list-style-type: none"> - Overaanbod parkeerplaatsen - Plannen A8 - Verbinding N28-A8 door open ruimte - Ruimtelijke ontwikkelingen o.b.v. oude normering (o.a. parkeernorm)

4. Thema's

Welke prioriteiten wensen we mee te geven bestuursploeg? Hieronder geven we een opsomming van 6 thema's die we onder de aandacht willen brengen.

Thema 1: Verkeersveiligheid

Omschrijving:

Zowel bij werfsituaties als bij definitieve herinrichting dient verkeersveiligheid als eerste en belangrijkste criterium gehanteerd te worden. Zeker met +- 12.000 scholieren in Halle moet heel wat infrastructuur daarop afgestemd worden. Vooral overdreven snelheid is oorzaak van veel onveiligheid (en onveiligheidsgevoel).

Prioritair want:

Verkeersveiligheid verhogen want dit is de aanzet voor een positieve spiraal aan mobiliteitsevoluties: ouders en kinderen durven sneller te voet of met de fiets gaan, het aantal auto's neemt af, het aantal benodigde parkeerplaatsen neemt af, de verkeersleefbaarheid neemt toe, de bereikbaarheid wordt optimaler ...

Aanbeveling:

Doe bij elke ingreep een verkeersveiligheidstoets en pas zo nodig aan om de veiligheid te verhogen.

Thema 2: Plannen tot een uniforme uitvoering brengen

Omschrijving:

Sommige plannen stranden in de praktijk bij een onvolledige of gebrekkige uitvoering (bijvoorbeeld: fietszone centrum is een goede ingreep maar communicatie en uitrol op het terrein laat soms nog te wensen over, communicatie kan veel beter, sommige straten – bijv. Suikerkaai, Slingerweg – hebben geen gepaste inrichting...).

Daardoor ontstaat er verwarring, weggebruikers gaan zelf regels interpreteren. Dit geldt zowel bij definitieve uitvoering (bijv. aansluiting Vogelpers met Misiabrug) als tijdens tijdelijke situaties (bijv. gele belijning op de August Demaeghtlaan).

Prioritair want:

Leesbaarheid en uniformiteit leidt tot een duidelijker wegbeeld en een verkeersveiligere situatie. Een route is maar zo veilig als de zwakste schakel.

Aanbeveling:

Ga op het terrein kijken na uitvoering of stadvernieuwing: is alles conform alle wensen uitgevoerd en wordt het nadien goed onderhouden? Zijn er geen zones vergeten en zijn alle trottoirranden weggewerkt waar nodig/wenselijk ?
Denk daarbij aan alle weggebruikers, ook de minder mobiele personen, rolstoelgebruikers, voetgangers,...
Volg dit ook voldoende op zodat dit na verloop van tijd ook in orde blijft (bijv. bij werfsituaties) en vermijd dat er obstakels worden gezet op voet- of fietspaden.

Thema 3: bereikbaarheid station

Omschrijving:

Het station is hét openbaar vervoer-knooppunt in Halle, met zowel trein als busverbindingen. De laatste jaren is er echter veel verkeer via de Vandennepeereboomstraat bijgekomen (onder meer door afsluiten van Graankaai, rijrichting Willamekaai omdraaien...). Ook het busvervoer is toegenomen in die omgeving. Tijdens de spits is er veel congestie en is het bij momenten chaos. Daartegenover wordt het parkeergebouw van de NMBS nog maar nauwelijks gebruikt.

Prioritair want:

Om de modal shift verder te kunnen bewerkstelligen, is een goede bereikbaarheid van het station een must, zowel te voet, met de fiets als per auto.

Aanbeveling:

Hier moet een totaal-aanpak bekeken worden, met zowel de inrichting van het stationsplein, de haltering van de bussen, als het gebruik (tarifiering) en de routes naar de parkings.

Thema 4: Bereikbaarheid handelscentrum en (rand)parkings

Omschrijving:

Om klanten en bezoekers (ook van buiten Halle) te blijven aantrekken, dient Halle vlot bereikbaar te zijn. Dat wil niet zeggen dat je met de auto tot voor de winkeldeur moet rijden, wel dat je vlot tot aan een parkeerplaats geraakt en van daar op een aangename en veilige looproute tot aan de winkels.

Prioritair want:

Het handelscentrum een extra impuls te geven draagt ook bij tot een leefbaar Halle.

Aanbeveling:

Randparkings die vlot bereikbaar zijn en waar tegen een laag tarief (aanzienlijk lager in vergelijking met andere parkeerplaatsen, in het weekend zelfs gratis?) kan geparkeerd worden. Dit dient duidelijk bewegwijzerd worden met een parkeergeleidingssysteem. Vandaar dan vlot te voet tot het centrum (bijv. door nieuwe voetgangersbrug over de Zenne vanaf parking Stadsmagazijn).

Op dat moment kan je ook denken om het winkelcentrum uit te breiden (bijv. door Volpestraat winkel-wandelstraat te maken).

Delen hiervan zijn al uitgevoerd of zijn momenteel in uitvoering. Doch geldt ook hier: zorg voor een totaalplan, denk ook aan de looproutes van/naar de parkings, (her)bekijk ALLE parkings,...

Thema 5: Doorgaand verkeer

Omschrijving:

Op nog wel meerdere plaatsen in Halle is er een relatief groot aandeel doorgaand verkeer. Zeker in woonwijken dient hier een aangepast circulatieplan te worden opgesteld die de doorgaande routes onmogelijk of minstens veel moeilijker maken.

Prioritair want:

De leefbaarheid in woonwijken komt in het gedrang, dit veroorzaakt een onveiligheidsgevoel waardoor de neiging om alternatieve modi te gebruiken afneemt.

Aanbeveling:

Sommige routes door woonwijken moeilijker maken, zodat het verkeer rijdt op routes die daarvoor bedoeld zijn.

Thema 6: Handhaving

Omschrijving:

Er wordt wel fragmentarisch gecontroleerd op overdreven snelheid, op overtreding verkeersregels aan schoolomgeving e.d., maar systematisch controle d.m.v. trajectcontroles zouden dit structureel in stand houden en op termijn een gewaarwording bij alle chauffeurs (ook op andere trajecten) teweegbrengen.

Prioritair want:

Overdreven snelheid is een probleem, en politie kan niet overal controleren. Trajectcontroles zijn hier een goede en structurele oplossing.

Aanbeveling:

Onder andere op August Demaeghtlaan, Bergensesteenweg (in Lembeek), Ninoofsesteenweg, Sint-Rochusstraat, Melkerijstraat, Maasdal, Warande, O. Kerckove d'Exaerdestraat,... lijken goede trajecten voor installatie. Mogelijk zijn er nog andere trajecten geschikt, verder te onderzoeken.

4. Aanvullende opmerkingen

Leg voldoende budgetten (middelen én mensen) bij de mobiliteitsdienst. Pas dan kan je de verschillende thema's voldoende aandacht geven die ze verdienen, kan er voldoende evaluatie gebeuren, kunnen bijsturingen opgevolgd worden... Mobiliteit, leefbaarheid, verkeersveiligheid, bereikbaarheid... is het "onthaal" van uw stad. Daar worden alle inwoners, bezoekers, klanten... dagelijks mee geconfronteerd. Als dat op orde is, geeft dat meteen een warm gevoel. En daarvoor moeten natuurlijk de budgetten navenant zijn.
