

Stad Halle  
College van Burgemeester en Schepenen  
Oudstrijdersplein 18  
B-1500 Halle

Halle, 24 juni 2011

BETREFT: Fietsroutes in Halle

Geacht College van Burgemeester en Schepenen,

Graag bezorgen wij u het dossier "Fietsroutes in Halle".

Wij vangen veel reacties op van fietsers en potentiële fietsers met telkens een zeer duidelijke boodschap: er is absoluut meer aandacht nodig voor fietsers in het verkeer! Frustraties gaan over het ontbreken van veilige en comfortabele fietsinfrastructuur, onderhoudsperikelen en vooral dat er te weinig vooruitgang wordt geboekt. Burgers vragen zich af of stad Halle wel een fietsbeleid heeft.

Intussen stropen de wegen meer en meer dicht. Alleen al met de bijna 10.000 schoolkinderen is er een enorm fietspotentiële aanwezig. 20% meer fietsverplaatsingen vertaald zich al snel in 1500 minder autoritten. Om dit potentiële aan te spreken zijn geen mirakels nodig maar een fietsbeleid met goede infrastructuur van A tot Z.

De belangrijkste noden:

- Mobiliteitsplan uitvoeren waarbij de fiets een centrale plaats krijgt.
- Een voet- en fietsbrug aanleggen over het kanaal.
- Wegwerken van de missing links in het fietsroutenewerk.
- Creëren van fietsroutes door woonwijken.
- Een fietsbeleidsplan met concrete timing van uitvoering.

Kunnen wij erop rekenen dat het stadsbestuur hier actief werk wil van maken?

Bijlagen: Basistekst "aanbevelingen werkgroep fietsroutes in Halle";  
presentaties routes door woonwijken "St Rochus-Heilig Hart", "KA route en "KA alternatief route".

Met vriendelijke groeten,  
namens Fietsersbond Pajottenland - Halle

Marc Van Acker (voorzitter)

Richard Severijns (verkeerskundige)

## BIJLAGE

### AANBEVELINGEN WERKGROEP FIETSRoutes IN HALLE

De afgelopen maanden heeft Fietsersbond Pajottenland een analyse gemaakt van de verkeers- en veiligheidssituatie voor fietsers in de Halse woonwijken. Er werd een eerste fietsroute tussen de wijk Sint-Rochus en de stad uitgestippeld en getest. De Fietsersbond komt hierbij tot een aantal conclusies en aanbevelingen aan de stad. De belangrijkste conclusie is dat er dringend werk moet worden gemaakt van de uitvoering van het mobiliteitsplan, dat overigens de fietsers en voetgangers meer centraal dient te plaatsen. Hierbij moet het STOP-principe in alle plannen en uitvoeringen voorop staan. Een voet- en fietsbrug over het kanaal is hierbij een noodzakelijke schakel. Stad Halle dient, naast het verder optimaliseren en uitbouwen van de fietspaden ook fietsroutes te creëren door woonwijken, langs rustige wegen of door het landschap van en naar de stad (vaak G-routes genoemd). Stad Halle moet absoluut een ambitieuzer en proactief fietsbeleid gaan voeren. Voor meer fietsgebruik zijn geen mirakels nodig, wel veilige infrastructuur, promotie en educatie. Zo kan Halle evolueren naar een fietsvriendelijke stad voor iedereen, hetgeen zowel bewoners, handelaars als andere weggebruikers ten goede komt.

### DE FIETS ALS WIN-WIN-WIN-WIN-WIN-WIN OPLOSSING

Vlaanderen wil tegen 2030 40% fietsverplaatsingen. Fietsen heeft veel voordelen: het is gezond, duurzaam, milieu- en energiebesparend, handig, snel, flexibel, goedkoop, betrouwbaar en het komt de algemene leefbaarheid ten goede. Als er meer gefietst wordt, komt dit ook het overige verkeer ten goede omdat dit door een afname van het autoverkeer vlotter kan doorstromen. Dat betekent dus minder aanschuiven. Alles bij elkaar genomen, maken fietsers de stad schoner, socialer, mobieler en economisch sterker. De fiets is dus een win-win-win-win-win-win oplossing.

### FIETSEN MOET KUNNEN OOK VOOR KINDEREN

Fietsen moet voor iedereen toegankelijk zijn, ook voor kinderen. Momenteel is fietsen in Halle nog te vaak een zaak van stevig op je trappers staan, voldoende assertief zijn en durven. Om meer mensen aan te sporen meer te fietsen is een fietsbeleid met goede infrastructuur van A tot Z (van thuis tot school/werk/winkel/station) noodzakelijk. Het is absoluut nodig dat bestaande fietspaden en fietsroutes verder geoptimaliseerd worden met zo min mogelijk conflictpunten en zoveel mogelijk conform het Vlaams Vademecum Fietsvoorzieningen.

### FIETSERBOND PAJOTTENLAND - WERKGROEP FIETSRoutes IN HALLE

De Fietsersbond wil meer mensen veilig op de fiets en richt zich daarbij tot alle fietsers. Via leden krijgen we input voornamelijk over knelpunten met fietspaden en missing links in het fietsrouten netwerk. Daarnaast verzamelt de Fietsersbond ook de wensen en verzuchtingen van potentiële fietsers.

Zo ontdekten we de nood, voornamelijk van gezinnen met kinderen, om woonstraten veiliger te maken en fietsroutes door woonwijken te voorzien. Daarnaast wensen fietsers routes die autovrij of autoluw zijn en routes die langs rustige wegen of door het landschap van en naar de stad lopen, vaak G-routes genoemd. Het fietspad Buizingen - Halle langs het spoor of het kanaalpad Halle - Lembeek zijn daar een mooi voorbeeld van.

Om deze noden te bundelen startte Fietsersbond Pajottenland de werkgroep "Fietsroutes in Halle". Met deze werkgroep kwamen we tot een aantal noodzakelijke basiselementen voor veiligere fietsverplaatsingen door woonwijken. Vervolgens deden we een eerste oefening: een fietsroute van de Sint-Rochuswijk naar het centrum van de stad (zie bijlagen). De route die de werkgroep uitstippelde blijkt grotendeels overeen te komen met de route zoals voorgesteld in het herziene mobiliteitsplan.

### BASISELEMENTEN VOOR VEILIGE WOONSTRATEN / WOONWIJKEN / FIETSRoutes

- \* Fietsinfrastructuur: aanleg van fietspaden, fietsstroken, fietsopstelstroken en G-routes met bijhorende signalisatie en bewegwijzering.
- \* Wegwerken van missing links in het fietsrouten netwerk.
- \* Kruispunten toets: 50% van de fietsongevallen vinden plaats op kruispunten (bron BIVV). Kruispunten moeten dan ook absoluut veiliger worden ingericht. Duidelijke signalisatie, voldoende zicht en bij gevaarlijke kruispunten voor fietsers eventueel lichten op vraag. Ook het afdwingen van aangepaste snelheid op kruispunten draagt bij tot de verkeersveiligheid.
- \* Autovrij of autoluw maken van woonstraten. Woonwijken inrichten deels als woonerven en zone30 in combinatie met circulatieplannen. Maatregelen om aangepaste snelheid af te dwingen zoals verkeerskussens, plaatselijk verkeer, meer éénrichtingsverkeer en eventueel knippen van straten om doorgaand verkeer dat niet in de wijk thuis hoort buiten de wijk te houden.
- \* Aanpakken van roekeloos rijgedrag (niet respecteren van de snelheidslimieten, bellen en rijden, fietsers en voetgangers in gevaar brengen, ...) en foutparkeerders, zeker op fiets- en voetpaden.
- \* Beperken van het automisbruik. De auto eerder ontmoedigen ipv faciliteren en promoten van autodelen ipv autobezit.
- \* Duidelijkheid verhoogt de verkeersveiligheid. Bijvoorbeeld poorteffect bij zone30, extra wegmarkeringen,

conformiteit zodat conflicten vermeden worden met goed zichtbare verschillen tussen voetpad, fietspad en rijweg. De weginfrastructuur moet tonen welk verkeersgedrag verwacht wordt. De verkeerssituatie moet in één oogwenk leesbaar zijn, ook voor kinderen..

#### TESTRITTEN ONTNUCHTEREND

De fietsroute Sint-Rochus - centrum werd door de werkgroep een aantal keer getest, ook tijdens de spits. Hierbij werd gekeken naar de veiligheid, vlotheid, comfort, signalisatie en de kruispunten. ONTNUCHTEREND was het kernwoord van de testrijders. Er is werk aan de winkel om te komen tot een fietsvriendelijke stad.

#### AANBEVELINGEN / CONCLUSIES

Het stadsbestuur moet dringend werk maken om het fietsen in Halle veiliger en vlotter te maken. Als het veilig is voor fietsers is het veilig voor iedereen moet het motto worden.

De werkgroep Fietsroutes in Halle kwam tot volgende aanbevelingen:

1. Het wegwerken van de missing links in het bovenlokaal en lokale fietsroutenetwerk en het verbeteren van de bestaande fietspaden. Het aanpassen van bestaande kruispunten en het wegwerken van conflictpunten. Wij vragen aan stad Halle om samen met de Provincie Vlaams-Brabant, die fietsprovincie nr. 1 wil worden, daar snel en hard werk van te maken. Ten opzichte van andere regio's liep onze streek reeds een grote achterstand op (tov Nederland zelfs een historische achterstand).
2. Meer aandacht voor fietsen in het mobiliteitsplan met plannen voor veilige fietsroutes door alle Halse wijken. Zeker voor gezinnen met kinderen is dit een terechte bekommernis. In het herziene mobiliteitsplan staat welgeteld één simulatie in die zin, met name een fietsroute doorheen de Sint-Rochuswijk met een voet- en fietsersbrug over het kanaal ter hoogte van de St Annastraat. Met de werkgroep maakten we eenzelfde oefening voor een route van Sint Rochus naar het centrum en kwamen tot hetzelfde resultaat als de simulatie van stad Halle. Hiermee zitten we op één lijn met de stad. Dit is goed nieuws want de plannen dienen enkel nog uitgevoerd te worden. Ook voor andere woonwijken moeten ontwerpanalyses worden gemaakt op basis van de behoefte van spelende kinderen, voetgangers en fietsers.
3. Realisatie van de voet- en fietsersbrug over het kanaal. Deze in het mobiliteitsplan van 2001 beloofde fietsbrug is er nooit gekomen en staat nu in het herziene mobiliteitsplan 2011 als "mogelijke" brug vermeld. Deze brug is een belangrijke schakel in de verbinding tussen de Sint-Rochuswijk en de stad en is zowel voor mobiliteitsefficiëntie als voor verkeersveiligheid noodzakelijk. Omwille van vlotte fietsmobiliteit moet deze brug volledig befietsbaar zijn.

Kortom, stad Halle dient de straten in woonwijken veiliger, aangenamer en fietsvriendelijk in te richten. Doorgaand verkeer moet uit woonstraten geweerd worden. Dit kan met eenvoudige ingrepen, met weinig kosten en op zeer korte termijn gerealiseerd worden.

Meer mensen veilig op de fiets. Daar staat de Fietsersbond voor.