STAD HALLE

Gemeenteraad
Besluit

GOEDGEKEURD
Zitting van 28 juni 2016
ORGANISATIE EN
GRONDGEBIEDSZAKEN

---

16 2016_GR_00167 Circulatie- en parkeermaatregelen - Halle centrum - Goedkeuring

Samenstelling:

Aanwezig:
de heer Bertrand Demiddeleer, voorzitter; de heer Dirk Pieters, burgemeester; de heer Marc Snoeck; de heer Eddy Buelinckx; de heer Guy Nechelput; mevrouw Peggy Massien; mevrouw Dieuwertje Poté; de heer Christophe Merckx; de heer Johan Servé; mevrouw Marie-Rose Harnie; de heer Pieter Busselot; de heer Marc Devillé; mevrouw Anne Mattot; mevrouw Jacqueline Muyldermans; de heer Hedwig Van Rossem; de heer Jean-Jacques Fastenaekels; mevrouw Anja Deridder; de heer Marc Picalausa; de heer Mark Demesmaeker; de heer Wim Demuylder; de heer Marc Sluys; de heer Sven Vranken; mevrouw Mennem Dibe; mevrouw Conny Roekens; mevrouw Nelly Lanis; de heer Dirk Van Heymbeeck; de heer Rogier Lindemans; de heer Richard Severijns; de heer Dries Devillé; mevrouw Anne-Marie Mestdag; de heer Filip Waelkens, waarnemend stadssecretaris

Verontschuldigd:
de heer Frans Dereymaeker; mevrouw Joke Ots; de heer Jo Lories; mevrouw Brigitte Moyson; mevrouw Sonia Christiaens, stadssecretaris

Beschrijving

Aanleiding en doel
Het mobiliteitsplatform heeft circulatiemaatregelen voor het centrum uitgewerkt. Dit werd met de scholen en de middenstand overlegd. Bij de uitwerking van dit circulatiesysteem werd van de volgende principes uitgegaan:

1. Verkeersdrukte beheersen en het gebruik van zachte verkeersmodi verder stimuleren:

- Alle verbindingen voor voetgangers en fietsers open.
- Minder verkeersdrukte, dus aangenamer en veiliger.
- Een meer voor de hand liggende uitbreiding voetgangerszone.

2. Bereikbaarheid moet gegarandeerd blijven: Alle parkings en de meeste straten blijven bereikbaar (ook met de auto). Er wordt meer structuur in gebracht.

3. "Doorwaadbaarheid" met gemotoriseerd verkeer onmogelijk maken: Werken met een 'lussensysteem' = centrum uit op (min of meer) dezelfde plaats als centrum in.

Dit leidt tot een circulatieplan waarbij er verschillende lussen ontstaan die onderling niet of zo weinig mogelijk verbonden zijn, teneinde het doorgaand verkeer te mijden in het stadscentrum.

Het voorstel van het mobiliteitsplatform werd door de stadsdiensten verder uitgewerkt.

Er werd eveneens een parkeerplan uitgewerkt. Er wordt ook een lengtebeperking voorgesteld, alsook een aantal andere flankerende maatregelen.

Er zijn verschillende tijdshorizonten. De maatregelen die hier voorgesteld worden zijn maatregelen op zeer korte termijn. Het is evident dat deze maatregelen inpasbaar moeten zijn in de maatregelen die op langere termijn gerealiseerd zullen worden. We denken hierbij aan vernieuwing van de kanaalbruggen, verleggen van de Zenne, project Nederhem, enz.

Naast dit plan wordt er op korte termijn eveneens een fietsplan uitgewerkt. In dit fietsplan zullen circulatie- en parkeermaatregelen voor fietsers uitgewerkt worden.

Advies en motivering

1. Circulatiemaatregelen

De algemene doelstelling van dit circulatieplan is om het centrum Halle aantrekkelijker en leefbaarder te maken.

Er is elke ochtend en avond een zware spits. De belangrijkste redenen hiervoor zijn:

- Het doorgaand verkeer rijdt niet via de hoofdweginfrastructuur. Uit de herkomst-/bestemmingsanalyse in het mobiliteitsplan (2012) blijkt dat gemiddeld 50% tot 60% van het verkeer in het centrum (historisch "ei") doorgaand verkeer is. Dit verkeer heeft geen bestemming of een herkomst in Halle. Op de Kanaalbruggen (Nederhem, Bospoort) is er tijdens de avondspits 50% tot 60% doorgaand verkeer.

- De zachte vervoersmodi worden ondermaats gebruikt. (cf gemeentelijk structuurplan)

- Het verkeer van en naar de tewerkstellingszones (Colruyt bijvoorbeeld).

- Vele kinderen worden met de auto naar school gebracht worden omdat ouders het onveilig vinden. Dit zorgt voor nog meer onveiligheid waardoor nog meer ouders hun kinderen met de wagen brengen. Deze spiraal moet doorbroken worden. Zeker als we rekening houden met de toename van het aantal leerlingen dat ons voorgehouden wordt. Als er tussen de 10 en 20% meer leerlingen in Halle naar school gaan en die allemaal op dezelfde manier naar school gebracht worden zal, zo vrezen we, iedereen stilstaan in zijn wagen. De schoolfunctie is voor de stad Halle zeer belangrijk. Uit onderzoek blijkt dat een groot aantal van de schoolgaande jeugd van buiten Halle komt. De verkeersinrichting met betrekking tot deze functie en doelgroep worden ook in het gemeentelijk structuurplan voor de bereikbaarheid van de stad Halle als belangrijk beschouwd.

- De handelsfunctie: het handelsapparaat in het centrum staat evenwel onder druk. E-commerce, komst van grote shoppingmalls, kleinere clusters van winkels (shopping pajot, cluster langs Halsesteenweg in Rode, shopping Dansaert in Dilbeek, ...), baanwinkels, enz. zijn belangrijke concurrenten van ons centrum. Daarom moet ingezet worden op datgene waar we onszelf onderscheiden van de bovenstaande winkels, namelijk gezelligheid, beleving,...

De uitgangspunten die bij de uitwerking van het circulatieplan gehanteerd worden zijn:

- Het mobiliteitsplan

- Het STOP principe

- Ongewenst parkeerzoekverkeer vermijden

- De wegencategorisering - zoals opgenomen in het mobiliteitsplan

- Alle wegen in het centrum zijn erfontsluitingswegen

- Aanmoedigen van alternatieve vervoersmiddelen

De uitwerking van de maatregelen is gebaseerd op volgende principes:

- Bereikbaarheid moet gegarandeerd blijven!

- Alle parkings en de meeste straten blijven bereikbaar, ook met de auto

- Meer structuur inbrengen

- "Doorwaadbaarheid" met gemotoriseerd verkeer onmogelijk maken

- Werken met 'lussensysteem'

- Centrum uit op (min of meer) dezelfde plaats als centrum in

- Verkeersdrukte beheersen en verdere stimulans zachte weggebruikers

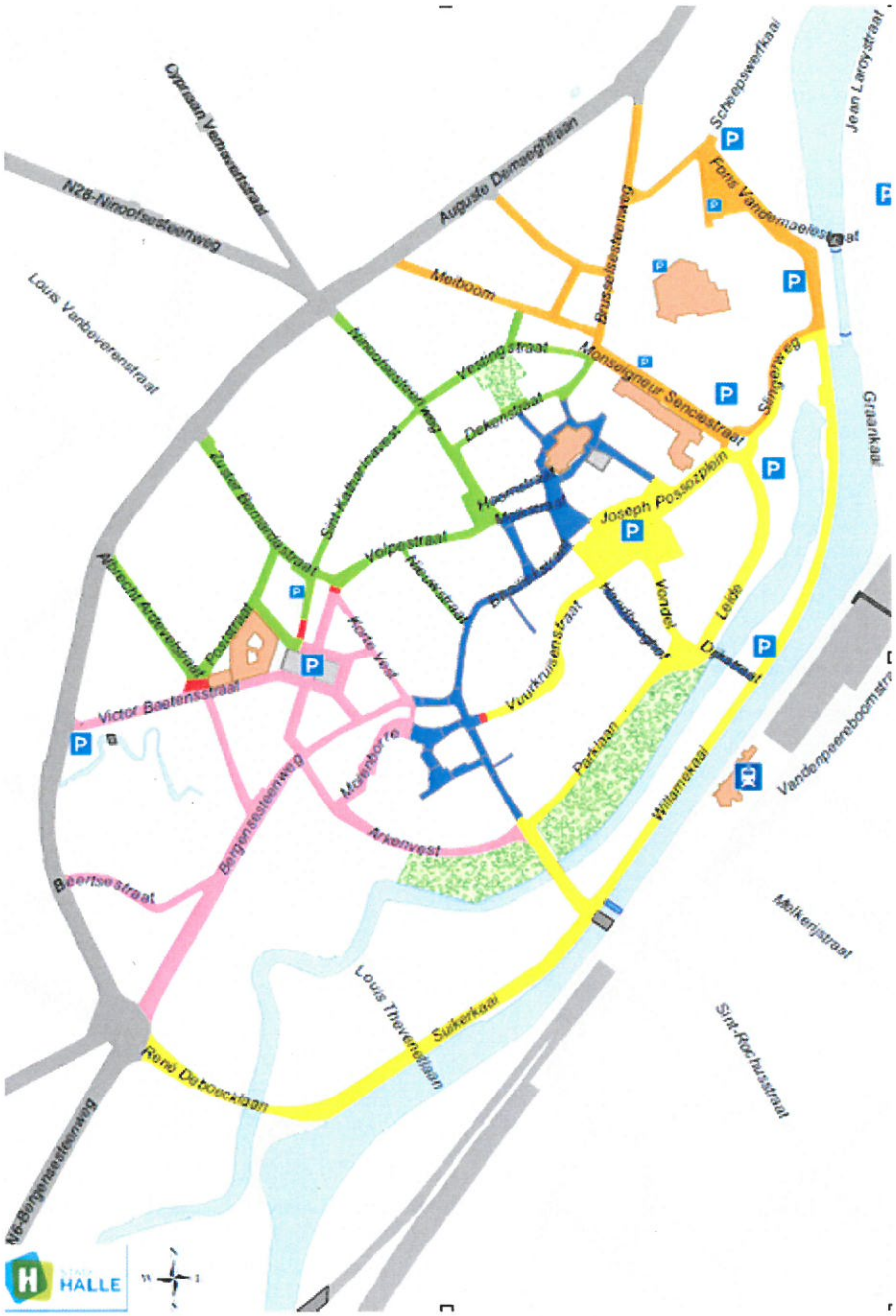
- Alle verbindingen voor voetgangers en fietsers open

- Minder verkeersdrukte dus aangenamer, veiliger

Het initieel voorstel van het mobiliteitsplatform werd door de stadsdiensten verder uitgewerkt en heeft geleid tot onderstaand voorstel.

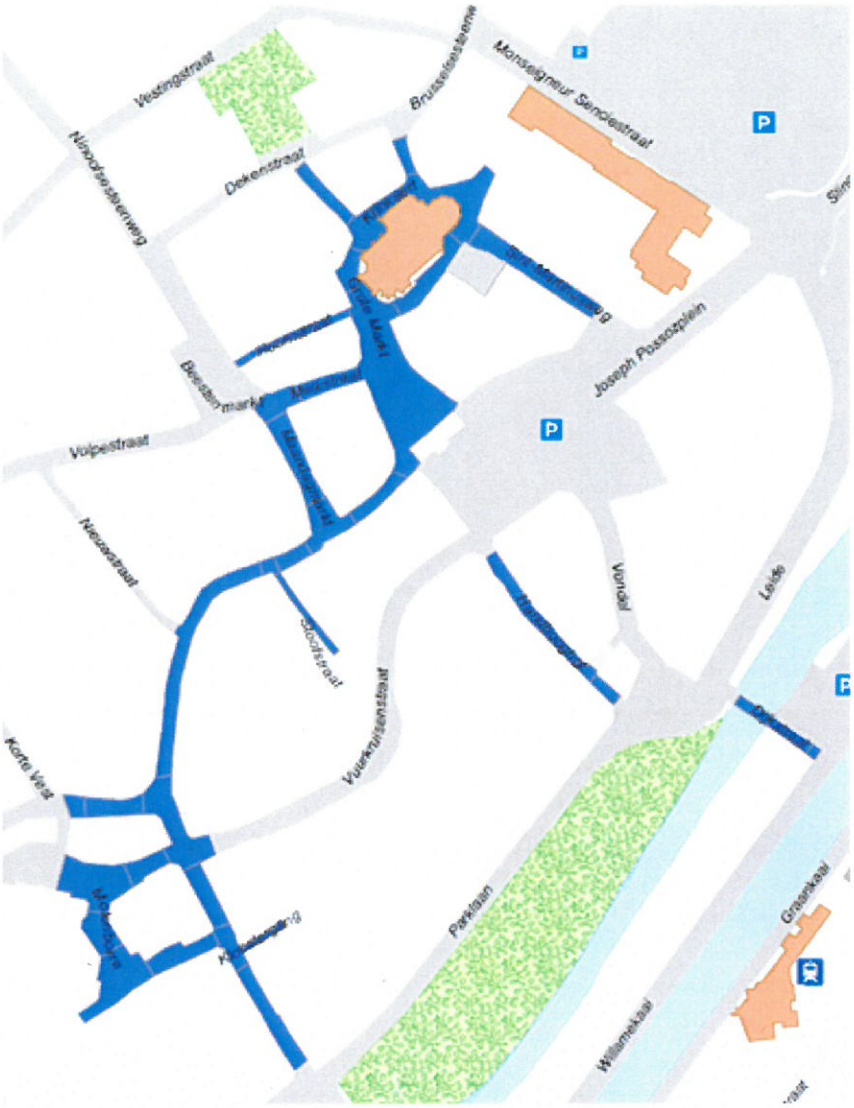
1.1. Het voorgestelde circulatieplan

In het voorliggende circulatieplan worden er verschillende lussen (zones) gecreëerd. Hierdoor zorgen we er voor dat het autoverkeer met bestemming Halle Centrum hier vlot geraakt en dat diegene die hier niet moet zijn, ook niet door het centrum rijdt.



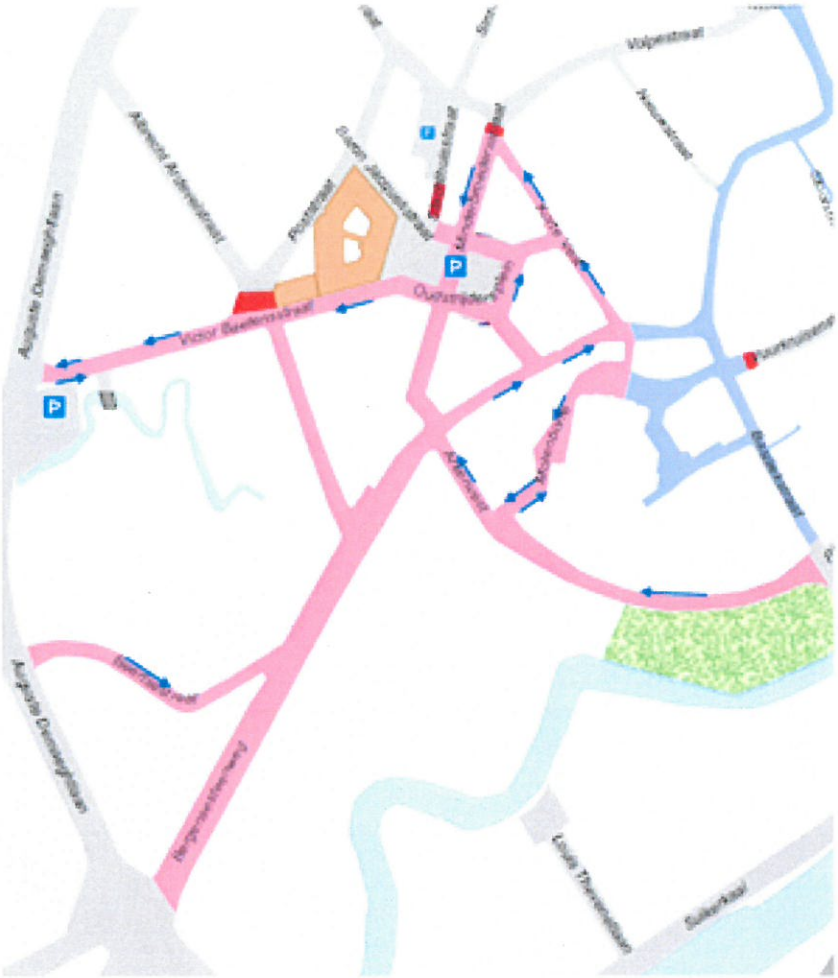
De verschillende subzones worden hieronder besproken.

1.2. Zone paars - voetgangerszone



Logische uitbreiding voetgangersgebied met een deel van de Molenborre (gedeelte tussen de Basiliekstraat en zijweg Molenborre naar Bergensesteenweg). De Basiliekstraat wordt in voorliggende plannen dus verbonden. De bedoeling is dat het barrièrre-effect van de overgang verdwijnt en dat Molenborre beter aansluit bij voetgangerszone. Dit zorgt ook voor een grotere veiligheid.

1.3. Zone Roze



Grotendeels behoud van huidige rijrichtingen, knip Vuurkruisenstraat, Victor Baetenstraat en Zuster Bernardastraat.

In de Minderbroedersstraat wordt eenrichtingsverkeer ingevoerd – toegelaten richting – van Korte Vest naar Oudstrijdersplein. (Fietsers en bromfietsers klasse A mogen steeds in de tegenrichting rijden) Om de parkeerplaatsen te bereiken zal via de Korte vest moeten gereden worden. Voor de rest worden de huidige rijrichtingen behouden.

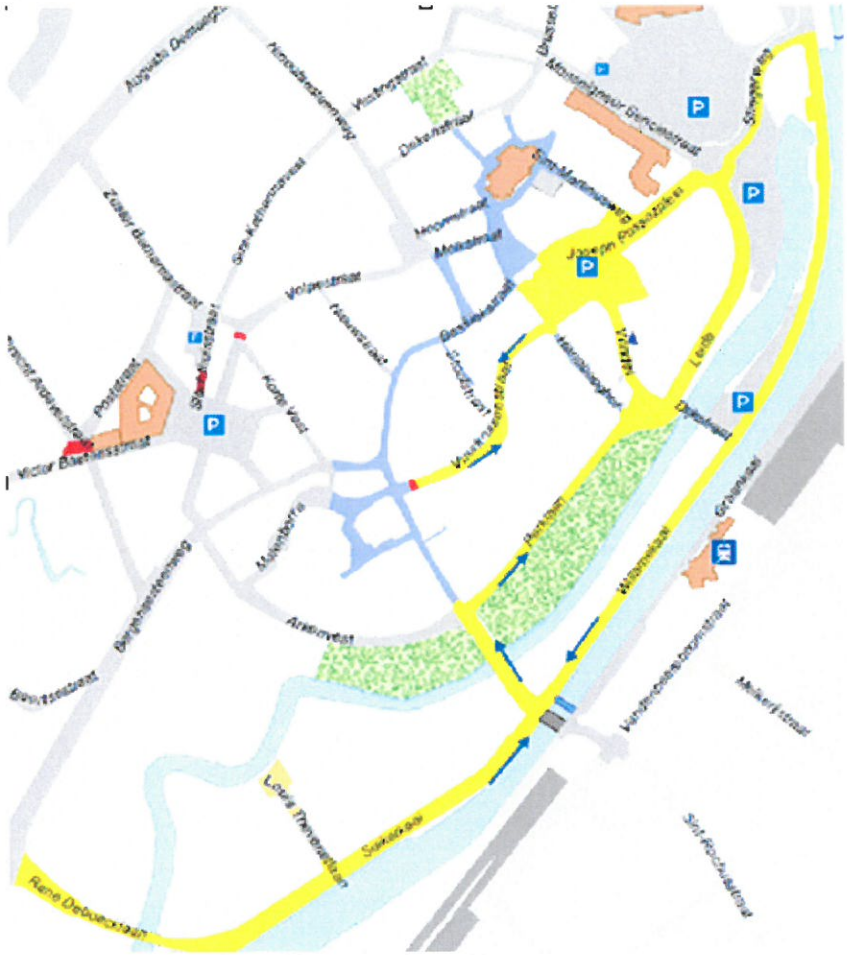
Doel is:

- Aantrekkelijkheid en leefbaarheid in de hele zone vergroten
- Molenborre als volwaardig voetgangers- en winkelgebied integreren (geen doorgaand verkeer meer)
- Verkeersdrukte terugdringen, verkeersveiligheid verhogen (op termijn infrastructuur verder aanpassen)
- Bereikbaarheid verbeteren (minder verkeer=vlotter verkeer) en routes vereenvoudigen (stadhuis via Bergensestw)

In afwachting van de aanleg van de Zuiderbrug moet al het verkeer dat door deze zone rijdt en bestemming in deze zone had wegrijden via de Bergensesteenweg. Om de druk op deze Bergensesteenweg enigszins te verlichten wordt de V. Baetenstraat mee in de roze zone geïntegreerd.

Zo kan deze straat voor een deel mee instaan van de ontruiming van de stad. Tussen de N6 en de inrit van de Gamma/C&A,... werd terug 2-richtingsverkeer ingevoerd.

1.4. Zone geel



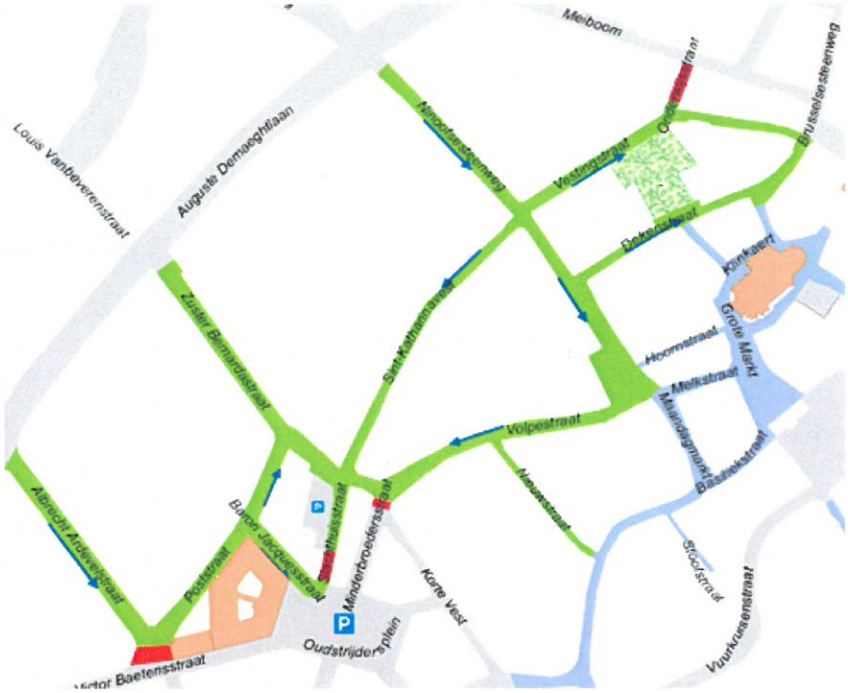
Grotendeels behoud van de huidige situatie, Vuurkruisenstraat geknipt t.h.v. Basiliekstraat.

- Voetgangerszone Basiliekstraat aantrekkelijker maken (en veiliger)
- Leefbaarheid Vuurkruisenstraat verbeteren

Doorgaand verkeer via Vuurkruisenstraat wordt geweerd, dit heeft ook een positief effect op leefbaarheid in de Parklaan, het Vondel, Molenborre, Arkenvest en Bergensesteenweg. De Vuurkruisenstraat wordt 2-richtingsverkeer. Om tijdens kermis en markten het wegrijden van voertuigen mogelijk te maken wordt in het Vondel (al dan niet tijdelijk) op deze momenten 2-rchtingsverkeer ingevoerd

Dit is de belangrijkste parkinglus. Inclusief parkings Possozplein en Leide. Dit is de parkeercluster voor bezoekers, klanten, school,.... De parkeerplaatsen zijn vlot bereikbaar vanuit het noorden (sas) en zuiden (Parklaan heen en via Willamekaai terug). Ook vanuit Sint-Pieters-Leeuw en Pajottenland via Brusselsesteenweg.

1.5. Zone groen



Ook hier worden maximaal de huidige rijrichtingen behouden, met uitzondering van Zuster Bernardastraat die tussen de Volpestraat en de Sint-Katharinavest eenrichting wordt (toegelaten rijrichting in de richting naar de N6 – fietsen in beide richtingen toegelaten), de Poststraat die ook een eenrichtingsstraat wordt (toegelaten rijrichting in de richting van de Zuster Bernardastraat – Fietsers en bromfietsers klasse A mogen steeds in de tegenrichting rijden) en de Baron Jacquesstraat. (toegelaten rijrichting in de richting van het Oudstrijdersplein - fietsers en bromfietsers klasse A mogen steeds in de tegenrichting rijden)

De aantrekkelijkheid van de Ninoofsesteenweg, Beestenmarkt en Volpestraat voor bezoekers wordt vergroot, Het verkeersluwe karakter van de Sint-Katarinavest en Vestingstraat wordt behouden. (geen doorgaand verkeer richting parking meer)

1.6. Zone Oranje

Behoud van huidige rijrichtingen,

- Leefbaarheid in de hele zone behouden.
- Behoud verkeersluwe karakter van sommige straten.
- (nieuwe) sluiproutes worden vermeden.

1.7. Overzicht

Grotendeels behoud van huidige rijrichtingen, beperkt aantal knips voor autoverkeer.

- Leefbaarheid vergroot
- Aantrekkelijkheid winkelcentrum vergroot
- Verkeersdrukte neemt af, verkeersveiligheid neemt toe
- Bereikbaarheid verbetert

1.8. Conclusie

Wij stellen voor om in te stemmen met de voorstellen.

2. Parkeerregeling voor autoverkeer

Deze voorstellen zijn geen globale oplossing voor het gewenste autoparkeerbeleid op lange termijn. Dit zijn voorstellen op korte termijn, die samen met de circulatiemaatregelen moeten genomen worden.

In het mobiliteitsplan van de stad werden een aantal maatregelen voorgesteld zonder rekening te houden met het huidige circulatieplan, de Sint-Annabrug en de herinrichting van de Beestenmarkt, waardoor dit voorstel niet meer haalbaar is.

Om deze reden stellen we onderstaand alternatief voor. Met volgende uitgangspunten:

- Ongewenst autoverkeer ontmoedigen en parkeerzoekverkeer beperken.

- Gebieden en functies dienen voor alle vervoersmodi gemakkelijk bereikbaar te zijn waarbij de comfortabele bereikbaarheid voor voetgangers, fietsers en openbaarvervoergebruikers primeert op autoparkeren.

- Bezoekers dienen maximaal in de rand van de stad opgevangen te worden.

- Gastbezoekers voor het stadscentrum dienen te parkeren in een ondergrondse parking in het centrum, wat verder zal dienen onderzocht te worden.

- Parkeren op piekmomenten makkelijker maken.

- Er wordt in de verdere bespreking een onderscheid gemaakt tussen gastparkeren en bewonersparkeren.

2.1. Toekomstige situatie:

Bij het nieuwe circulatieplan moeten we de bezoekers maximaal sturen naar de parkings. In het bijzonder de parkings in de omgeving van het Possozplein, Leide,... Hier is immers de meeste capaciteit voorhanden. De reservecapaciteit is hier ook vlakbij. Hier is er een aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid dat er een parkeerplaats gevonden wordt. (behalve op de echte piekmomenten, bij festiviteiten bijvoorbeeld)

Vanuit het mobiliteitsplatform werd geadviseerd om het aantal zones te beperken.

Als we iedereen maximaal naar de parkings willen leiden, kunnen we dit best ondersteunen door aangepaste maatregelen:

-Ninoofsesteenweg - Beestenmarkt - Volpestraat beperken tot het autoverkeer met een bestemming in deze straten
-Parkeermaatregelen: sterk in duur beperken en/of duur maken.
-In tijd beperken is het meest doeltreffende.
-Parkeermaatregel moet passen in een globaal parkeerplan.
-Beïnvloeding parkeergedrag dmv een doordachte tarifering en parkeerduur.

Bij het uitwerken van de parkeerregeling wordt een onderscheid gemaakt tussen gastparkeren en bewonersparkeren. Met gastparkeren bedoelen wij het parkeren van iedereen die om welke reden dan ook naar Halle komt. Het uitgangspunt is dat iedere bezoeker die voor een langere tijd naar Halle komt naar een parking gaat en dat het straatparkeren voor hen ontmoedigd wordt. Een belangrijke insteek is dat hoe kortere tijd je in het centrum moet zijn, hoe korter je bij het centrum mag parkeren. Hoe langer je wil/moet blijven hoe verder je van het centrum parkeert.

We stellen dus een alternatief plan voor waarbij het straatparkeren maximaal voorbehouden voor bewoners, hun bezoekers (voor korte tijd of buiten betaaluren) en klanten voor korte tijd. Met andere woorden: bezoekers van het centrum moeten maximaal naar de parkings geleid worden. In de straten moeten we dus maximaal inzetten op bewonersparkeren, zonder dat we het parkeren van bezoekers hier onmogelijk maken. We trachten de bezoekers maximaal naar de parkings te loodsen, enerzijds

door een duidelijke bewegwijzering en anderzijds door overal binnen het ei betalend parkeren in te voeren.

We beseffen dat dit geen oplossing biedt voor het parkeren op piekmomenten of op donderdagen, maar daarvoor verwijzen we naar een oplossing op langere termijn met stadsrandparkings.

Zoals in het mobiliteitsplan gesuggereerd vereenvoudigen we het aantal zones, zij het op een iets andere wijze. We stellen binnen het historisch ei 3 zones voor: een gele, een groene en een rode zone.

1) Gele zone: onbeperkt betalend

We moeten inspelen op de toekomstige Sint-Annabrug. Naast de vele positieve effecten houdt deze brug risico's in. Deze brug brengt niet alleen de stationsparkings korter bij het centrum, maar brengt ook de gratis stadsrandparkings (Willamekaai, parking Klaar) dichter bij het centrum. Daarom is het belangrijk dat hier bijkomende maatregelen genomen worden. We kunnen hier dus geen gratis

parkeren meer toelaten, anders worden al deze parkeerplaatsen ingenomen door pendelaars. Pendelaars komen in regel vroeger toe dan bezoekers van de stad.

Om dit te realiseren stellen we voor om de huidige gele zone uit te breiden met de Willamekaai en de parkings langsheen de Willamekaai (tussen het Sas en de Dijkstraat) en de L Thibautstraat. De parking langsheen de V. Baetensstraat (op het bufferbekken) wordt best eveneens een gele zone.

Er kan gewerkt worden met tickets (waarbij bezoekers op voorhand moeten aangeven hoe lang ze willen parkeren) of met SMS parkeren (waarbij er naderhand afgerekend wordt in functie van hoe lang er effectief geparkeerd werd). Dit laatste zorgt er voor dat er minder druk is bij de bezoekers om weg te gaan. Ze beslissen op het moment zelf hoe lang ze willen blijven.

2) Rode en groene zone

De rode zone is de zone van het straatparkeren. Hier zal maximaal 1 uur mogen geparkeerd worden. Daarnaast is er de groene zone, de grote(re) parkings.

De bezoekers worden maximaal naar de parkings geleid en zo wordt het parkeerzoekverkeer ontmoedigd. Anderzijds versterken we op deze wijze de parkeerconcentratie in het Noordwesten van Halle.

Voor de bezoekers van het centrum die een hele dag in het centrum moeten zijn, deze moeten zich parkeren in de stadsrand, bijvoorbeeld Scheepswerfkaai, de Vandemaelestraat, de verlengde Porseleinstraat, Ziekenhuislaan,...

3) Prijszetting

We stellen volgende prijzen voor:

Rode zone

-Max. 1 uur

-Eerste kwartier gratis

-€ 2,00 per uur

De rode zone wordt maximaal voorbehouden voor voertuigen van bewoners en bezoekers die met de wagen komen en die slechts voor een heel korte periode in Halle moeten zijn. Daarom opteren we voor een dure prijs en een korte parkeerduur.

Deze zone bestaat uit volgende straten:

Albrecht Ardevelstraat
Arkenvest
Basiliekstraat
Baetenstraat
Beertsestraat
Bergensesteenweg
Bresweg
Brusselsesteenweg
Dekenstraat

Louis Thevenetlaan
Médard-Jules van den Weghestraat
Meiboom
Poststraat
Sint-Katharinavest
Vanden Eeckhoudtstraat
Vestingstraat
Willamekaai
Zuster Bernardastraat
parking de bres (via Brusselse - Bresweg)
baron Jacquestraat
Leeuwenstraat
Molenborre
Monseigneur Senciestraat
Slachthuisstraat
Theodore Van Ruycheveltstraat
Vondel
Parking Vuurkruisenstraat (oude vismarkt)
Beestenmarkt
Ninoofsesteenweg
Volpestraat
Vuurkruisenstraat
Suikerkaai

Groene zone

-Max. 2 uur

-Eerste kwartier gratis

-€ 1,50 per uur

We willen dat de bezoekers die met de wagen komen maximaal naar de parkings geleid worden. Daarom mag hier langer geparkeerd worden en is het goedkoper om hier te parkeren.

Deze zone bestaat uit volgende straten:

Oudstrijdersplein
Joseph Possozplein
Minderbroedersstraat

Gele zone

-Gratis voor een periode van 3 uur (met ticket)

-Vanaf het 4e uur € 1,00 euro per bijkomend uur.

- Door middel van tickets.

Deze zone bestaat uit volgende straten:

Willamekaai
Thibautstraat/Vandemaele
Leide
parking de bres kleine
parking de bres grote
Stadsparking Baetensstraat (naast gamma)
parking looppiste
parking klaar

Bewonersparkeren

Er wordt voorgesteld om de plaatsen waar bewoners mogen parkeren niet te wijzigen. We stellen enkel voor om bewoners ook in de Vuurkruisestraat te laten parkeren.

We kunnen verwijzen naar onderstaande kaart.

De paarse zone is de zone waar bewoners met een bewonerskaart kunnen parkeren. De oranje plaatsen worden exclusief voorbehouden voor bezoekers. Enkel de Vuurkruisenstraat en de Minderbroederstraat. Daar zal nu ook kunnen geparkeerd worden door bezoekers. De parkeerplaatsen op het Possozplein, de Ninoofsesteenweg, Beestenmarkt en Volpestraat zijn exclusief voorbehouden voor de klanten.

Er zijn grofweg 1500 parkeerplaatsen in het historisch centrum. Er werden 938 bewonerskaarten afgeleverd voor het centrum. Er is een zekere mate van complementariteit in het gebruik van de parkeerplaatsen tussen de bewoners en bezoekers.

Begeleidende maatregelen

Als begeleidende maatregel wordt de aanleg van een shuttle-dienst op drukke momenten voorzien. Dit wordt verder uitgewerkt.

Dit zal de bijkomende parkeercapaciteit op Nederhem beter doen renderen. Tegenover de 37 parkeerplaatsen die in het centrum verdwijnen staan er immers ongeveer 245 nieuwe parkeerplaatsen op Nederhem.

PARKEERBALANS			
	plus	min	
Parklaan		22	
Vuurkruisenstraat		10	
Beestenmarkt		12	
Minderbroedersstraat	7		
Subtot centrum			- 37
Totaal centrum			
parkeertoren van de NMBS ter vervanging van de bestaande parkings	330		
Huidige pendelparkings (verdwijnen als parkeergebouw geplaatst wordt)		330	
Parking tussen nieuwe ontsluitingsweg en Nederhembrug	+/-180		
Parkeerplaatsen langs nieuwe ontsluitingsweg	+/-100		
totaal	617	372	+ 245

Om het verlies aan parkeerplaatsen in het centrum te compenseren zal de dienst OMM zoeken in hoeverre een aantal plaatsen in het centrum kan geoptimaliseerd worden. Bijvoorbeeld door te onderzoeken of er geen bijkomende plaatsen kunnen voorzien worden in de Baron Jacquesstraat die een eenrichtingsstraat zou worden, of door na te gaan of schuin parkeren in de Suikerkaai mogelijk is of te zorgen voor een parkeermaximalisatie in de Poststraat door afschaffen van beurtelings parkeren in de Postraat of Beertsestraat.

Aanpassingen op vlak van parkeren

We stellen voor om de parkeerregeling in de Molenborre aan te passen. De 2 evenwijdige parkeerplaatsen op de Molenborre ter hoogte van huisnummer 16 worden vervangen door 4 haakse parkeerplaatsen, ter compensatie van de 2 parkeerplaatsen die verdwijnen ter hoogte van huisnummer 47 (Baggy Broche). 2 Van deze plaatsen worden voorbehouden voor personen met een handicap. De huidige parkeerplaatsen voor personen met een handicap worden voorbehouden voor laden en lossen, 2 blijven voor betalend parkeren.

We stellen ook om de Minderbroedersstraat, aangezien dit een eenrichtingsstraat wordt en deze breed genoeg is, het parkeren langs beide zijden van de straat toe te laten.

3. Statuut van de straten

We stellen voor om de straten met een erfinrichting ook het statuut van woonerf te geven. Een woonerf is een zone waar de verblijfsfunctie primeert en waar de betrokken wegen slechts een functie

vervullen voor verkeer dat zijn bestemming of zijn herkomst heeft binnen het woonerf zelf. Het doorgaand verkeer wordt tegengegaan.

De prioriteit gaat in een woonerf uit naar de voetganger, die dan ook de volledige breedte van de openbare weg binnen het woonerf mag gebruiken.

Binnen de woonerven:

- mogen de voetgangers de ganse breedte van de openbare weg gebruiken: spelen is er eveneens toegelaten.

- mogen de bestuurders de voetgangers niet in gevaar brengen en ze niet hinderen; zo nodig moeten zij stoppen.

- is de snelheid beperkt tot 20 km per uur.

- is het parkeren verboden, behalve:

  - op de plaatsen die afgebakend zijn door wegmarkeringen of door een wegbedekking in een andere kleur en waar de letter P aangebracht is;
  - op plaatsen waar een verkeersbord het toelaat.

- spelen is er eveneens toegelaten!!!

De straten die hiervoor in aanmerking komen zijn de volgende:

- Ninoofsesteenweg

- Beestenmarkt

- Volpestraat

- Nieuwstraat

- Sint-Katharinavest (is dit reeds)

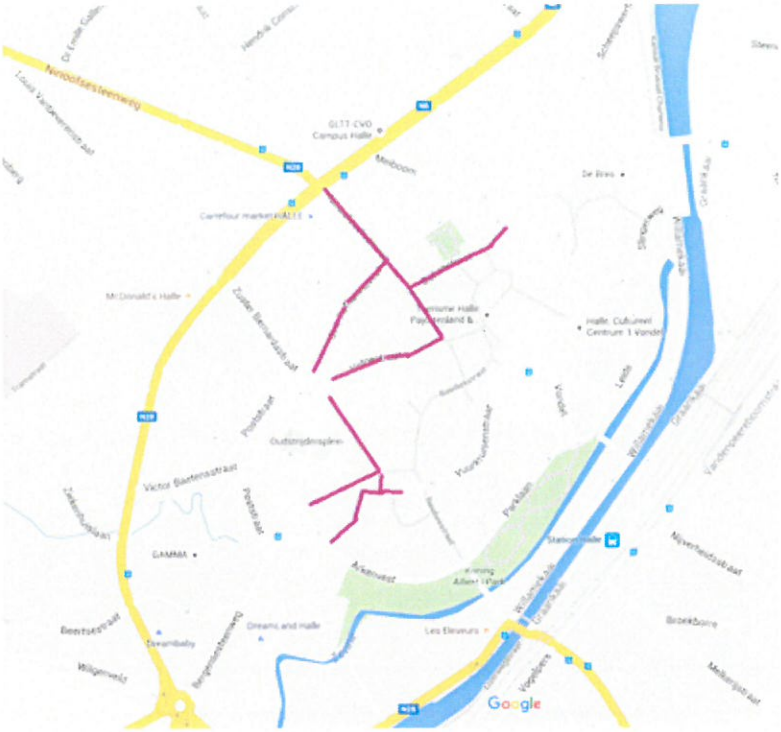
- Molenborre

- Bergensesteenweg tussen Arkenvest en voetgangerszone

- Korte Vest

- Slachthuisstraat (is dit reeds)

Dit zijn straten met een gevel tot gevel, waar geen traditionele opbouw met voetpaden is, die aangelegd zijn in kleinschalige materialen,...)



De rest van de straten behouden hun zone 30 statuut.

4. Beperking op grote voertuigen

Om te verhinderen dat er grote voertuigen door het centrum rijden opteren we om hier een beperking op te leggen. We stellen voor om dit in te stellen in het volledige ei, met uitzondering van het Possozplein.

Er zijn 2 opties: 1) een lengtebeprking of 2) een gewichtsbeperking.

Er is bij andere gemeenten geen duidelijke voorkeur waar te nemen. In Halle hebben we nu beide systemen. We opteren voor een lengtebeperking tot 8 meter, aangezien dit makkelijk te controleren is.

Als er een beperking ingesteld wordt is dit algemeen. Dit kan problemen geven bij werken en dergelijke. Daartegenover staat dat als we een onderbord uitgezonderd toelating maken, we regelmatig vraag voor toelatingen gaan krijgen. W

Lengtebeperking houdt ook in dat bussen niet in het centrum gaan kunnen rijden. (touringbussen zijn 12 meter lang). Dit kan problemen geven als bussen naar bepaalde locaties in het centrum willen rijden (CLB, stadhuis, streekproductencentrum,...)

We stellen voor om de burgemeester te machtigen om vergunningen uit te schrijven voor groter voertuigen die in het centrum moeten zijn voor het uitvoeren van werken, festiviteiten, markten,...

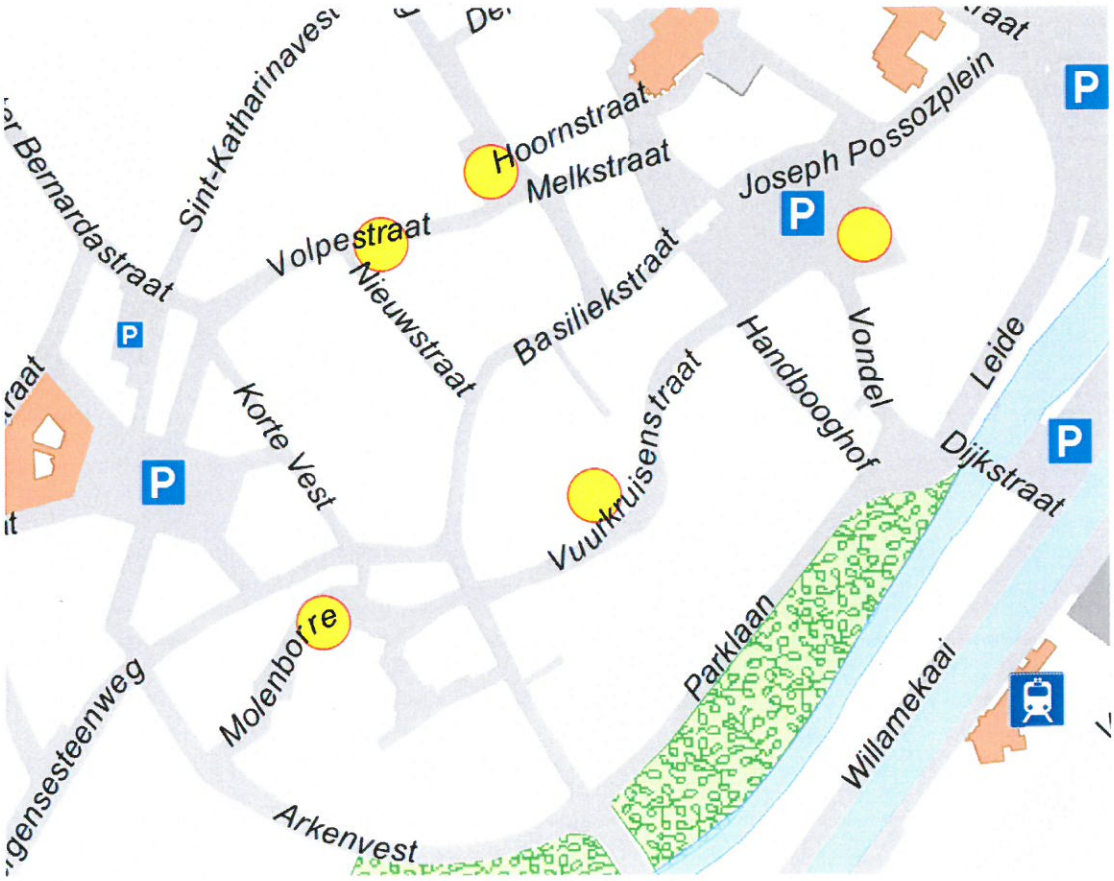
Op de routes van de Lijn is uitzondering voor lijnbus nodig. Hier kan ook een uitzondering voorzien worden voor bussen (toringcars) om door te rijden.

We stellen voor om de situatie in de Suikerkaai ongewijzigd te laten.

5. Laad- en loszones en busparkeerplaatsen

We voorzien een aantal laad- en losplaatsen. Gelet op de gewichtsbeperking die voorgesteld wordt, moeten deze toegankelijk zijn voor vrachtwagens tot 8 meter. We stellen voor deze laad- en losplaatsen te voorzien op volgende locaties:

- Molenborre
- Beestenmarkt
- Vuurkruisenstraat (2)
- Possozplein – achter historisch stadhuis (toegankelijk voor grotere voertuigen)



Ook voor touringcars moet er een plaats voorzien worden waar deze passagiers kunnen afzetten en ophalen. Na het afzetten kunnen de bussen naar Nederhem rijden waar busparkings zijn. Het is evident dat er voorzieningen moeten zijn zodat mensen die op hun tourigbus moeten wachten dit comfortabel kunnen dioen.

De concrete inplanting van de laad- en losplaatsen en de opstapplaats voor busreizigers zal in een afzonderlijk aanvullend politiereglement aan de gemeenteraad voorgelegd worden. Er wordt nu aan de gemeenteraad voorgesteld om hiermee principieel akkoord te gaan.

6. Parklaan

Het dossier parklaan maakt eveneens integraal deel uit van een andere nota/beslissing. De bedoeling is dat we hier gaan werken met volgende opbouw.

- Voetpad 2 tot 2,5 meter
- Rijloper (voor fietsers in tegenrichting) 2,75 meter
- Scheiding
- Rijloper 2,75 meter
- Park (met voetgangersruimte)

Het is de bedoeling dat na de herinrichting van de Parklaan een 30 tal plaatsen tijdens begin en einde van de schoool school voorbehouden worden voor ultrakortparkeren (max. 10 minuten). Op het plein tussen school Vondel en park wordt bij begin en einde van de school de parkeerplaatsen voorbehouden voor Kiss & ride.

Dit dossier zal afzonderlijk aan de gemeenteraad voorgelegd wordt. Er wordt voorgesteld dat de gemeenteraad nu instemt met de voorliggende principes.

Juridische gronden

- De wet betreffende de politie over het wegverkeer.

- Het Koninklijk Besluit van 1 december 1975 houdende algemeen regle-ment op de politie van het wegverkeer en het gebruik van de openbare weg.

- Het Ministerieel Besluit van 11 oktober 1976 waarbij de minimum afmetingen en de bijzondere plaat-singsvoorwaarden van de verkeerstekens worden bepaald.

- De Gemeentewet.

- Collegebeslissing dd. 29 januari 2016, 13 mei 2016, 20 mei 2016, 3 juni 2016 en 10 juni 2016.

- Collegeslissing dd. 17 juni 2016.

Financiële en beleidsinformatie

Beleidsinformatie

nvt

Besluit

Artikel 1
Volgende segmenten van straten worden gesloten voor autoverkeer.

- Poststraat – tussen de V. Baetensstraat en de Ardevelstraat

- Minderbroedersstraat tussen de Zr. Bernardastraat en de Korte Vest.

Deze maatregel zal gesignaleerd worden door het plaatsen van een verkeersbord C3 voorzien van een onderbord M3 bij het begin van deze segmenten. Er worden palen geplaatst op de rijbaan om het verbod fysiek af te dwingen.

Volgende straat of segmenten van straten krijgen het statuut van Voetgangerszone:

- De Vuurkruisenstraat (laatste 15 meter voor het kruispunt met de Basiliekstraat) en de Molenborre (tussen de Basiliekstraat en de zijstraat naar de Oude Molenborre (kruispunt inbegrepen)

Deze maatregel zal gesignaleerd worden door het aanbrengen van een verkeersbord F103 met vermelding van de laad- en losuren en een pictogram fiets. Bij het begin van de zone en een verkeersbord F105 bij het einde van de zone. Langs de zijde waarlangs de zone mag ingereden worden worden de Laad-en losuren vermeldt. Dit zijn dezelfde uren die in de Basiliekstraat gelden. De toegelaten rijrichting is van de Vuurkruisenstraat naar de Basiliekstraat.

Artikel 2
In volgende straten wordt eenrichtingsverkeer ingevoerd. De fietsers en bromfietsers klasse A mogen in beide richtingen rijden.

- Poststraat (tussen Ardevelstraat en Zr. Bernardastraat) – toegelaten rijrichting in de richting van de Zr. Bernardastraat.

- Minderbroedersstraat - toegelaten rijrichting in de richting van het Oudstrijdersplein

- Baron Jacquestraat - toegelaten rijrichting in de richting van het Oudstrijdersplein

Zr. Bernardastraat - tussen de Volpestraat en de Slachthuisstraat - toegelaten rijrichting in de richting van de N6

Hiertoe wordt volgende signalisatie geplaatst.

- Een verkeersbord C1 met onderbord M3 op volgende plaatsen:

- Poststraat ter hoogte van de Baron Jacquestraat

- Posttraat ter hoogte van de Zr. Bernardastraat

- Minderbroedersstraat ter hoogte van het Oudstrijdersplein

- Baron Jacquestraat ter hoogte van de Slachthuisstraat

- Oudstrijdersplein ter hoogte van de Minderbroedersstraat.

- Zr Bernardastraat - ter hoogte van de Slachthuisstraat

Een verkeersbord F19 met onderbord M5 op volgende plaatsen:

- Poststraat ter hoogte van de Ardevelstraat - toegelaten rijrichting in de richting van de Zr. Bernardastraat

- Poststraat ter hoogte van de Baron Jacquestraat - toegelaten rijrichting in de richting van de Zr. Bernardastraat

- Minderbroedersstraat - ter hoogte van de Korte Vest - toegelaten rijrichting in de richting van het Oudstrijdersplein

- Baron Jacquestraat ter hoogte van de Poststraat - toegelaten rijrichting in de richting van het Oudstrijdersplein

- Baron Jacquestraat/Oudstrijdersplein ter hoogte van de Slachthuisstraat- toegelaten rijrichting in de richting van het Oudstrijdersplein

- Zr. Bernardastraat - ter hoogtre van de Volpestraat - toegelaten rijrichting in de richting van de N6

Artikel 3
Volgende straten krijgen een woonerfstatuut:

- Ninoofsesteenweg
- Beestenmarkt
- Volpestraat
- Nieuwstraat
- Molenborre
- Bergensesteenweg tussen Arkenvest en voetgangerszone
- Korte Vest
- Dekenstraat

Deze maatregel zal gesignaleerd worden door het aanbrengen van een verkeersbord F12a aan het begin van de erf en een verkeersbord F12b aan het einde van de erf. Bestaande borden betreffende woonerf die in de zone zkomen te liggen worden verwijderd (Sint-Katharinavest).

Artikel 4
In het volledige historische centrum wordt betalend parkeren ingevoerd.

Er worden 3 zones weerhouden, een gele een rode en een groene zone.

Rode zone

-Max. 1 uur

-Eerste kwartier gratis

-€ 2,00 per uur

Deze zone bestaat uit volgende straten:

Albrecht Ardevelstraat
Arkenvest
Basiliekstraat
Baetenstraat
Beertsestraat
Bergensesteenweg (tussen Bevrijdingsplein en Basiliekstraat)
Bresweg
Brusselsesteenweg (gedeelte itussen N6 en Dekenstraat
Dekenstraat
Louis Thevenetlaan
Médard-Jules van den Weghestraat
Meiboom
Poststraat
Sint-Katharinavest
Vanden Eeckhoudtstraat
Vestingstraat
Willamekaai
Zuster Bernardastraat
parking de bres (via Brusselse - Bresweg)
baron Jacquestraat
Leeuwenstraat
Molenborre
Monseigneur Senciestraat
Slachthuisstraat
Theodore Van Ruycheveltstraat
Vondel
Parking Vuurkruisenstraat (oude vismarkt)
Beestenmarkt
Ninoofsesteenweg
Volpestraat
Vuurkruisenstraat
Suikerkaai

Groene zone

-Max. 2 uur

-Eerste kwartier gratis

-€ 1,50 per uur

Deze zone bestaat uit volgende straten:

Oudstrijdersplein
Joseph Possozplein
Minderbroedersstraat

Gele zone

-Gratis voor een periode van 3 uur (met ticket)

-Vanaf het 4e uur € 1,00 euro per bijkomend uur.

Door middel van tickets.

Deze zone bestaat uit volgende straten:

Willamekaai
Thibautstraat/Vandemaele
Leide
parking de bres kleine
parking de bres grote
Stadsparking Baetensstraat (naast Gamma)
parking looppiste
parking klaar

Hiertoe worden in het historisch centrum de verkeersborden betreffende het parkeren (de E9(b)-borden) zonder aanduiding aangevuld met de vermeding "Ticket" en wordt bij de verkeersborden waar het pictogram schijf op staat het pictogram schijf gewijzigd in de tekst "Ticket."

Voor de straten met beurtelings parkeren (bijvoorbeeld Beertsestraat en Poststraat) zal een systeem uitgewerkt worden met vaste parkeerplaatsen , zodanig dathet aantal parkeerplaatsen hier gemaximaliseerd wordt. Dit zal voorwerp van een afzonderlijk aanvullend politiereglement uitmaken.

De indeling in verschillende zones zal voorwerp van een aangepast belastingsreglement uitmaken.

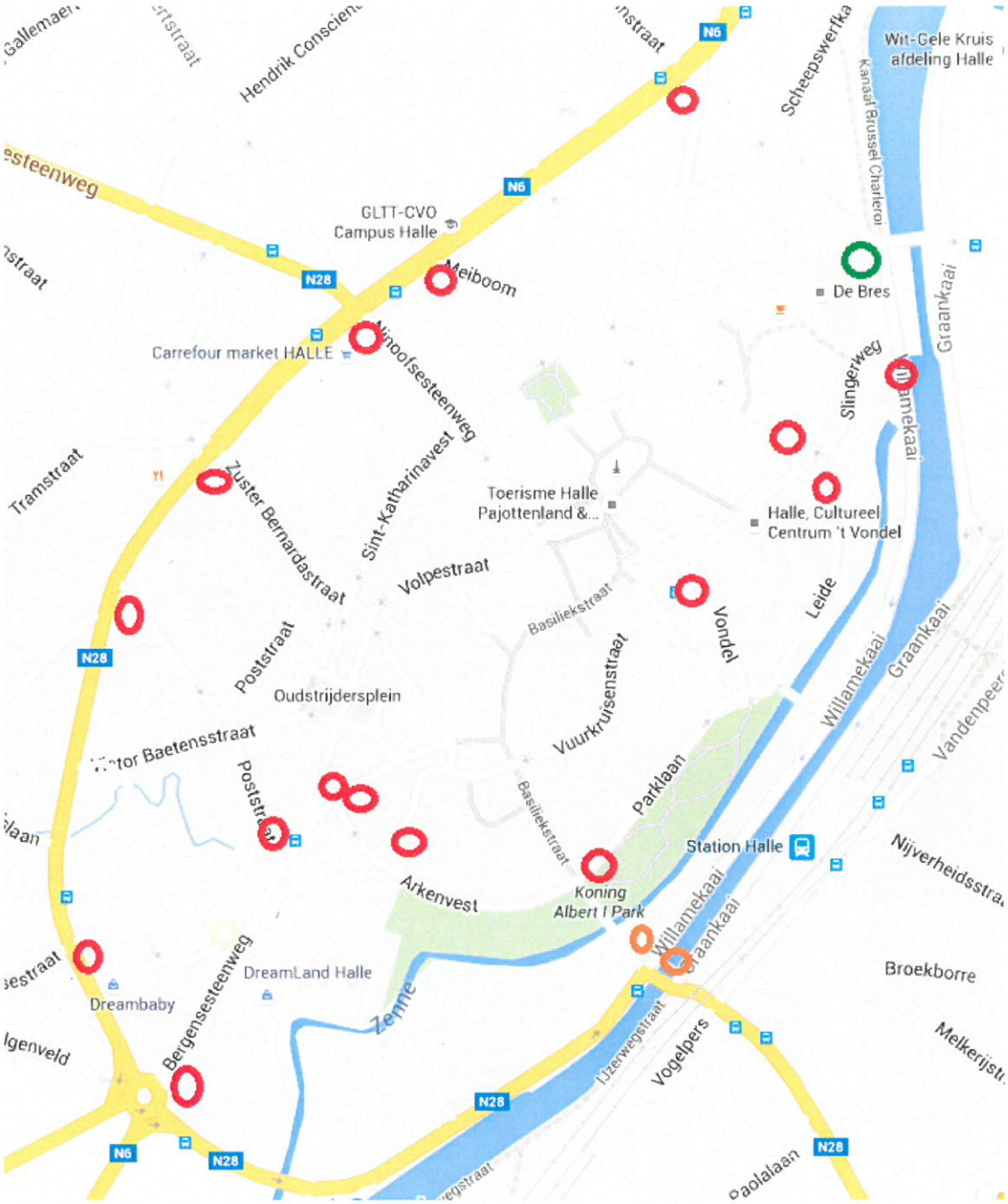
Artikel 5
In het volledige historische centrum (dit zijn de straten begrepen tussen de N6 en het kanaal) wordt een lengtebeperking tot 8 meter ingevoerd met uitzondering van:

- de Willamekaai (tussen sas en Slingerweg) de Slingerweg en het Possozplein

- de Suikerkaai - hier blijft de situatie ongewijzigd

Op de as Basiliekstraat Arkenvest Bergensesteenweg (tussen Arkenvest en Bevrijdingsplein) en op de René Deboecklaan en de Suikerkaaizijn bussen(zowel toerbussen als lijnbussen) toegelaten.

Deze maatregel zal gesignaleerd worden door het aanbrengen van volgende signalisatie:



Op de plaatsen aangeduid met een rode cirkel : een verkeersbord C25 met een lengte van 8 meter. Dit bord wordt voorzien van een onderbord "uitgezonderd vergunning".

Op de plaatsen aangeduid met een oranje cirkel : een verkeersbord C25 met een lengte van 8 meter .Dit bord wordt voorzien van een onderbord "uitgezonderd bus".

Op de plaatsen aangeduid met een rode cirkel : een aangepast verkeersbord F45 met vermelding + 8 meter.

Er kan een uitzondering worden gegeven voor verhuizingen, werken, hulpdiensten. De burgemeester wordt gemachtigd om deze vergunning uit te reiken.

<u>Artikel 6</u>

In volgende straten wordt tweerichtingsverkeer ingevoerd:

- Molenborre – gedeelte tussen Arkenvest en toegang garages

Deze maatregel zal gesignaleerd worden door:

- - het aanbrengen van een verkeersbord C1 met onderbord M3 en een afstandsbepaling (60 m) op de Molenborre ter hoogte van het kruispuunt met de Arkenvest.
- - het aanbrengen van een verkeersbord C1 met onderbord M3 op de Molenborre ter hoogte van het kruispuunt met de Arkenvest.
- - het aanbrengen van een verkeersbord A39 met een afstandsbepaling 10 meter op de Molenborre 10 meter voor de inrit van de garages (rijrichting naar de Arkenvest).

- Molenborre - tussen zijstraat naar Bergensesteenweg en begin voetgangerszone.

Deze maatregel zal gesignaleerd worden door het verwijderen van de verkeersborden betreffende het eenrichtingsverkeer.

- Vuurkruisenstraat - tussen Possozplein en voetgangerszone.

Deze maatregel zal gesignaleerd worden door het verwijderen van de verkeersborden betreffende het eenrichtingsverkeer en het plaatsen van een F45 in de Vuurkruisenstraat ter hoogte van het Possozplein.

Artikel 7
Akkoord te gaan met de inrichtingsprincipes voor de Parklaan. Na realisatie van de fietsstraat wordt fietsverkeer in de Basiliekstraat verboden tussen 9 en 18 uur.

Artikel 8
Akkoord te gaan met de inplanting van de laad- en loszones.

Artikel 9
In de Minderbroedersstraat wordt het parkeren eveneens toegelaten langs de zijde met de onpare nummers.

Deze maatregel zal gesignaleerd worden door het aanbrengen van verkeerborden E9b met begin-, herhalings- of eindaanduiding en een onderbord "ticket" en " uitgezonderd bewoners"

Artikel 10
De Vuurkruisenstraat en de Minderbroederstraat worden mee opgenomen in de straten waar bewoners met een bewonerskaart mogen parkeren.

Dit zal gesignaleerd worden door op de borden betreffende het parkeren (de E9(b)-borden) de vermelding "uitgezonderd bewoners" toe te voegen.

Artikel 11
De aanleg van een shuttle-dienst op drukke momenten wordt voorzien.

Artikel 12
De voorgestelde maatrgelen zullen uitgevoerd worden na het beëindigen van de werken aan de Basiliekstraat, met uitzondering van de knip in de Vuurkruisenstraat, die onmiddellijk ingevoerd wordt.

Aldus beslist in bovenvermelde zitting,
Namens de Gemeenteraad

1500 Halle, 28 juni 2016

De secretaris van de gemeenteraad

de heer Filip Waelkens, waarnemend stadssecretaris

De voorzitter van de gemeenteraad

de heer Bertrand Demiddeleer