



# **Stadspanel Halle**

## **Rapport bevraging Mobiliteit en Verplaatsingsgedrag**

*22/04/2022*

In samenwerking met



# Inhoudstafel

|                                                                                                               |           |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Samenvatting</b>                                                                                           | <b>4</b>  |
| Stadspanel en methodologie                                                                                    | 4         |
| Vierde bevraging: doel en thema's                                                                             | 4         |
| Bevindingen                                                                                                   | 4         |
| <b>Inleiding</b>                                                                                              | <b>8</b>  |
| 2.1 Over het Stadspanel van stad Halle                                                                        | 8         |
| 2.2 Over de vierde bevraging                                                                                  | 8         |
| <b>Methodologie</b>                                                                                           | <b>9</b>  |
| 3.1 Gevolgde procedure                                                                                        | 9         |
| 3.2 Toelichting bij de analyses                                                                               | 11        |
| 3.3 Samenstelling bevraging                                                                                   | 12        |
| 3.3.1 Gender en leeftijdscategorie Stadspanel                                                                 | 12        |
| 3.3.2 Woonplaats                                                                                              | 13        |
| 3.3.4 Bezit van een rijbewijs                                                                                 | 14        |
| <b>Resultaten bevraging</b>                                                                                   | <b>15</b> |
| 4.1 Bezit van vervoersmiddelen en -abonnementen                                                               | 16        |
| 4.1.1 Bezit vervoersmiddelen                                                                                  | 16        |
| 4.1.2 Bezit vervoersabonnementen                                                                              | 17        |
| 4.2 Verplaatsingsgedrag in de context van werk en vrije tijd                                                  | 19        |
| 4.2.1 Gebruik vervoersmiddelen binnen woon-werkverkeer                                                        | 19        |
| 4.2.2 Afstand, tijd en locatie woon-werkverkeer                                                               | 20        |
| 4.2.2.1 Afstand                                                                                               | 20        |
| 4.2.2.2 Verplaatsingstijd                                                                                     | 22        |
| 4.2.2.3 Locatie                                                                                               | 23        |
| 4.2.3 Gebruik fiets woon-werkverkeer                                                                          | 25        |
| 4.2.4 Verplaatsingsgedrag in de context van vrije tijd                                                        | 28        |
| 4.3 Kennis over verschillende mobiliteitsoplossingen en voorzieningen binnen Halle                            | 29        |
| 4.3.1 Minder Mobielen centrale                                                                                | 29        |
| 4.3.2 Nederhem Shuttle                                                                                        | 30        |
| 4.3.3 Fietssnelweg                                                                                            | 31        |
| 4.4 Evaluatie van voetgangers- en fietsvoorzieningen in de eigen buurt                                        | 32        |
| 4.4.1 Voetgangersvoorzieningen in de eigen buurt                                                              | 32        |
| 4.4.2 Fietsvoorzieningen in de eigen buurt                                                                    | 35        |
| 4.4.3 Veilig fietsen stallen                                                                                  | 39        |
| 4.5 Opinies over bestaande en potentiële ingrepen in het openbaar domein ten opzichte van duurzame mobiliteit | 40        |
| 4.5.1 Ingrepen om fietsen in Halle aantrekkelijker te maken                                                   | 40        |

|                                                               |           |
|---------------------------------------------------------------|-----------|
| 4.5.2 Evaluatie fietszone Halle centrum                       | 46        |
| 4.5.3 Opinie uitbreiding voetgangerszone Halle Centrum        | 47        |
| 4.5.4 Opinie fietspaden en -stallingen versus parkeerplaatsen | 48        |
| 4.5.5 Opinie laadpalen elektrische auto's en fietsen          | 49        |
| 4.6 Gebruiksintentie van deelmobiliteit                       | 50        |
| 4.6.1 Gebruiksintentie deelauto's                             | 50        |
| 4.6.2 Gebruiksintentie deelfietsen                            | 54        |
| <b>Discussie en conclusies</b>                                | <b>55</b> |
| <b>Meer weten over dit onderzoek?</b>                         | <b>58</b> |

# 1. Samenvatting

## Stadspanel en methodologie

Om het lokale beleid optimaal af te stemmen op de wensen en verwachtingen van haar burgers, heeft stad Halle het Stadspanel opgericht. Dit panel bestaat uit meer dan 500 leden die minstens drie keer per jaar worden bevraagd over uiteenlopende thema's. De leden worden per brief uitgenodigd en representeren de Halse bevolking zo goed mogelijk.

## Vierde bevraging: doel en thema's

De vierde bevraging van het Stadspanel vond plaats van half februari tot eind maart. Het onderwerp was de **mobiliteit en het verplaatsingsgedrag van de Hallenaren**. Aan de hand van de bevraging ondersteunen we het stadsbestuur in de verdere ontwikkeling van het mobiliteitsbeleid.

## Bevindingen

| Vervoersmiddelen en verplaatsingsgedrag |                                                                                                                                                                     |
|-----------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Vervoersmiddelen en -abonnementen       | 91% heeft minstens één auto, 40% heeft twee of meer auto's in het gezin.                                                                                            |
|                                         | 70% heeft minstens één fiets en 34% heeft minstens één elektrische fiets.                                                                                           |
|                                         | Iets minder dan de helft heeft minstens één abonnement voor openbaar vervoer in het gezin.                                                                          |
| Verplaatsing werk of school             | 60% kruipt achter het stuur om (een deel van) de weg van en naar het werk af te leggen.                                                                             |
|                                         | 10% neemt (onder andere) de fiets van en naar het werk. 'Gezondheid' is daarvoor de belangrijkste reden.                                                            |
|                                         | Er zijn heel wat redenen waarom men de fiets niet neemt, maar 'te lange afstanden' is de belangrijkste. Bijna 60% werkt verder dan 10 kilometer van waar men woont. |
| Verplaatsing vrije tijd                 | Meer dan de helft kruipt vaak tot altijd achter het stuur om zich in de vrije tijd te verplaatsen. 20% doet dat zelden of nooit.                                    |
|                                         | De helft gaat vaak tot altijd te voet, een kwart neemt vaak tot altijd de (elektrische) fiets in de vrije tijd.                                                     |

|                                 |                                                                                                                                 |
|---------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Kennis<br/>voorzieningen</b> | 65% van de deelnemers kent de Minder Mobielen Centrale niet. 2% kent het niet, maar heeft er wel nood aan.                      |
|                                 | Bijna driekwart kent de Nederhem Shuttle en 8% heeft die al gebruikt.                                                           |
|                                 | Zo'n 80% kent de Fietssnelweg. 36% gebruikte de snelweg al tijdens hun vrije tijd, 14% voor functionele redenen zoals het werk. |

| <b>Voetgangers- en fietsvriendelijkheid van de buurt</b> |                                                                                                                                                                                   |
|----------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Voetgangers</b>                                       | Inwoners vinden dat er voldoende voetpaden zijn en dat men veilig in de buurt kan wandelen.                                                                                       |
|                                                          | Met een beperking of kinderwagen zou het moeilijker of minder veilig zijn om zich in de buurt te verplaatsen.                                                                     |
|                                                          | Inwoners van Wolvendries - Grote Weide, Lembeek Oost, Essenbeek en Buizingen zijn minder tevreden over de voetgangersvoorzieningen in hun buurt, dan inwoners van andere buurten. |
| <b>Fietsers</b>                                          | De meningen zijn erg verdeeld over de fietsvriendelijkheid van de buurten.                                                                                                        |
|                                                          | Het is aangenamer fietsen in Halle Centrum dan in de andere buurten.                                                                                                              |
|                                                          | Tweederde vindt het verkeer niet veilig genoeg om kinderen alleen te laten fietsen.                                                                                               |
|                                                          | Vooraf nabij de stations van Lembeek en Buizingen is er een tekort aan veilige fietsenstalling.                                                                                   |

## Ingrepen in het openbaar domein

|                                         |                                                                                                                                                                          |
|-----------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Fietsers</b>                         | Telkens een meerderheid vindt elk van de voorstellen om fietsen in Halle aantrekkelijker te maken een goed idee. De deelnemers voegden zelf ook een heleboel ideeën toe. |
|                                         | Inwoners zijn erg fan van het idee om meer (bewaakte) fietsenstalling te voorzien. Stalling nabij de eigen woning vinden ze minder belangrijk.                           |
|                                         | Als het gaat over verkeersveiligheid, is men vooral voorstander van het aanduiden van veilige fietsroutes.                                                               |
|                                         | Een derde wil parkeerplaatsen inruilen voor meer en betere fietspaden en fietsenstalling. 43% wil dat niet. Inwoners die vaak de auto nemen zijn negatiever.             |
| <b>Fietszone</b>                        | Bijna 80% vindt de fietszone in Halle Centrum een goede maatregel. Inwoners die vaak de auto nemen, geven een lagere score.                                              |
|                                         | 51 tot 61% vindt dat de fietszone duidelijk aangegeven is, het fietsen aangenamer maakt, en de veiligheid verhoogt.                                                      |
| <b>Voetgangerszone</b>                  | Iets minder dan de helft vindt het een goed idee om de voetgangerszone uit te breiden. Een derde is tegen de uitbreiding.                                                |
|                                         | Inwoners die vaak de auto nemen zijn negatiever over de uitbreiding.                                                                                                     |
| <b>Laadpalen elektrische voertuigen</b> | Net iets meer dan de helft vindt dat de stad meer elektrische laadpalen voor auto's moet voorzien.                                                                       |
|                                         | 62% vindt dat de stad meer elektrische laadpalen voor fietsen moet voorzien.                                                                                             |

## Deelmobiliteit

|                    |                                                                                                                                                           |
|--------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Deelauto's</b>  | Eén vijfde zou overwegen om een auto te vervangen door een deelauto. Dat zijn vooral de inwoners die vaker de fiets of trein naar het werk nemen.         |
|                    | Als bezwaar zeggen deelnemers vooral dat ze gehecht zijn aan hun eigen auto, en dat ze bang zijn dat de deelauto niet beschikbaar zou zijn wanneer nodig. |
| <b>Deelfietsen</b> | Nog minder inwoners zouden overwegen gebruik te maken van een abonnement op deelfietsen.                                                                  |

|  |                                                                                                                                              |
|--|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | Meer inwoners zouden het overwegen voor een deel van hun route of tijdens de vrije tijd, dan voor verplaatsingen naar het werk of de winkel. |
|--|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

## 2. Inleiding

### 2.1 Over het Stadspanel van stad Halle

Het Stadspanel draagt bij aan het participatiebeleid van de stad. Het panel omvat een **representatief staal van de bevolking** en brengt meningen naar boven van groepen die zich bij andere participatie-initiatieven minder laten horen. Dat is essentieel om beleid te voeren dat relevant is voor de hele bevolking.

Door middel van dit inwonerspanel houdt de stad de vinger aan de pols. Op regelmatige tijdstippen (minimum drie keer per jaar) wordt het **Stadspanel bevroegd over onderwerpen die spelen binnen de stad** of over belangrijke beleidskeuzes die moeten worden gemaakt.

Het Stadspanel is tenslotte ook een manier om de **realisatie van de beleidsdoelstellingen uit het strategisch meerjarenplan** op te volgen. Het inwonerspanel is een aanvulling op andere participatie-initiatieven en de adviesraden.

### 2.2 Over de vierde bevraging

In het kader van het Stadspanel vond in de periode februari tot maart 2022 de vierde bevraging plaats, met als onderwerp **het verplaatsingsgedrag van de Hallenaren en de mobiliteit in Halle**. Meer bepaald polsten we naar:

- voertuigen- en vervoersabonnementen
- verplaatsingsgedrag rond werk of school en vrije tijd
- de evaluatie van de voetgangers- en fietsvriendelijkheid van de buurt en ingrepen zoals de fiets- en voetgangerszone in Halle centrum
- de meningen over mogelijke fietsgerichte ingrepen in het openbaar domein
- gebruiksintentie en -verwachtingen voor deelmobiliteit

Aan de hand van de bevraging willen we het stadsbestuur **ondersteunen bij de ontwikkeling van de toekomstvisie rond mobiliteit in en rond de stad**.



### 3. Methodologie

#### 3.1 Gevolgde procedure

De populatie voor het inwonerspanel omvat **alle inwoners van Halle die ouder zijn dan 16 jaar**, behalve raadsleden, leden van het college van burgemeester en schepenen, leden van het vast bureau en leden van het bijzonder comité voor de sociale dienst. Het steekproefkader bestond op 1 januari 2021 bijgevolg uit **N = 33.560 inwoners**.

Het Stadspanel werd gevormd door middel van een **proportioneel gestratificeerde steekproeftrekking**. Hierbij werd rekening gehouden met **geslacht en leeftijd**. De populatie (alle Hallenaars ouder dan 16 jaar) werd onderverdeeld in exclusieve groepen (strata), waarna er enkelvoudige aselechte steekproeven werden getrokken binnen elk stratum. Dit in verhouding tot de proportie van ieder stratum in de populatie.

De tabel hieronder geeft een overzicht van de verschillende strata, hun verdeling in de populatie en **deelnemers van de vierde bevraging** van het Stadspanel.

| Steekproef beschrijving (leeftijd x geslacht) en wegingscoëfficiënten |       |                            |           |               |
|-----------------------------------------------------------------------|-------|----------------------------|-----------|---------------|
| Segmenten                                                             |       | Proporties per segment (%) |           |               |
|                                                                       |       | Steekproef                 | Populatie | Wegingsfactor |
| 16-24                                                                 | Man   | 2.2                        | 5.67      | 2.5773        |
|                                                                       | Vrouw | 4.52                       | 5.62      | 1.2434        |
| 25-34                                                                 | Man   | 5.17                       | 7.96      | 1.5397        |
|                                                                       | Vrouw | 6.59                       | 7.95      | 1.2064        |
| 35-44                                                                 | Man   | 8.27                       | 8.21      | 0.9927        |
|                                                                       | Vrouw | 8.14                       | 8.33      | 1.0233        |
| 45-54                                                                 | Man   | 9.04                       | 7.92      | 0.8761        |
|                                                                       | Vrouw | 8.91                       | 7.9       | 0.8866        |
| 55-64                                                                 | Man   | 9.17                       | 7.64      | 0.8332        |
|                                                                       | Vrouw | 9.04                       | 7.76      | 0.8584        |
| 65-74                                                                 | Man   | 9.17                       | 5.69      | 0.6205        |
|                                                                       | Vrouw | 9.43                       | 6.47      | 0.6861        |
| 75+                                                                   | Man   | 4.26                       | 4.99      | 1.1714        |
|                                                                       | Vrouw | 6.07                       | 7.9       | 1.3015        |

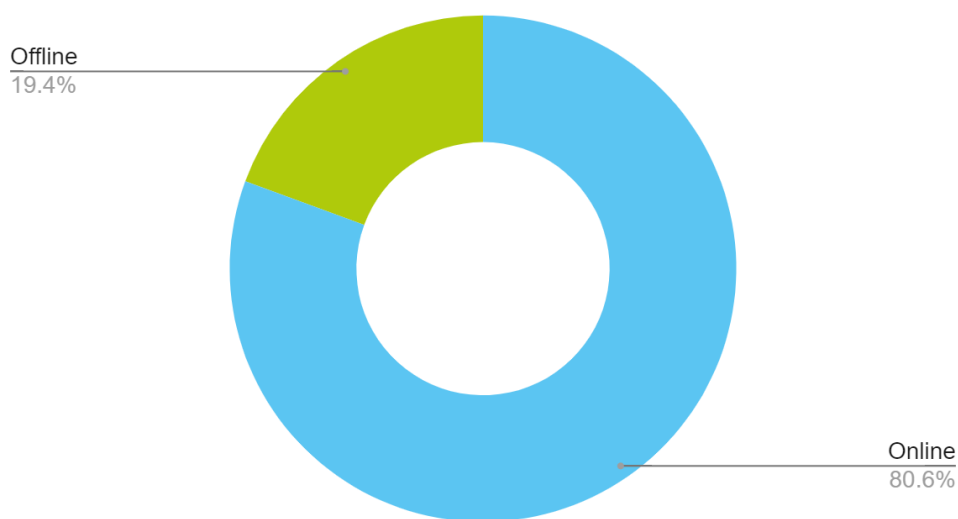
In totaal werden voor de vierde bevraging **2.026 Hallenaren** uitgenodigd. Deze groep bestond uit respondenten die deelnamen aan minstens twee van de eerste drie bevragingen, aangevuld met 1.500 Hallenaren die nog niet eerder werden uitgenodigd. Opdat de totale nieuwe steekproef, inclusief de bestaande ledenlijst en de 1500 nieuw uitgenodigden, proportioneel zou zijn met de populatie, was deze nieuwe steekproef disproportioneel. Op die manier konden we de respectievelijke onder- en oververtegenwoordigingen in de bestaande ledenlijst wegwerken.

Alle 2026 geselecteerde Hallenaren ontvingen een **uitnodigingsbrief en twee herinneringsbrieven**. De eerste herinneringsbrief werd 7 dagen na de uitnodigingsbrief verstuurd, de tweede 14 dagen na de uitnodigingsbrief.

Respondenten konden bij vorige bevragingen ook aangeven dat ze **verder via e-mail wilden worden uitgenodigd**. Zij die dat deden, kregen naast de brieven ook nog twee e-mails. Deze volgden twee dagen na het versturen van respectievelijk de uitnodigingsbrief en de tweede herinneringsbrief.

De leden van het Stadspanel konden op drie manieren deelnemen aan de bevraging: **online, op papier of telefonisch**. Uiteindelijk namen **815 panelleden** deel, waarvan 657 online en 158 door middel van de papieren vragenlijst.

**Verdeling deelnamemodi (n = 815)**



## 3.2 Toelichting bij de analyses

Bij elk onderdeel van de bevraging werd nagegaan **of er een samenhang bestaat** tussen de antwoorden enerzijds en socio-demografische gegevens (bv. geslacht, leeftijd, woonplaats) of bepaalde relevante gedragskenmerken (vervoermiddelengebruik, verplaatsingsafstand,...) anderzijds.

De aanwezigheid van een significante samenhang wordt doorheen het rapport gerapporteerd en steeds ondersteund met de resultaten van de uitgevoerde statistische test (i.e. Chi<sup>2</sup>-test, Spearman rangcorrelatie of Kruskal Wallis)<sup>1</sup>.

---

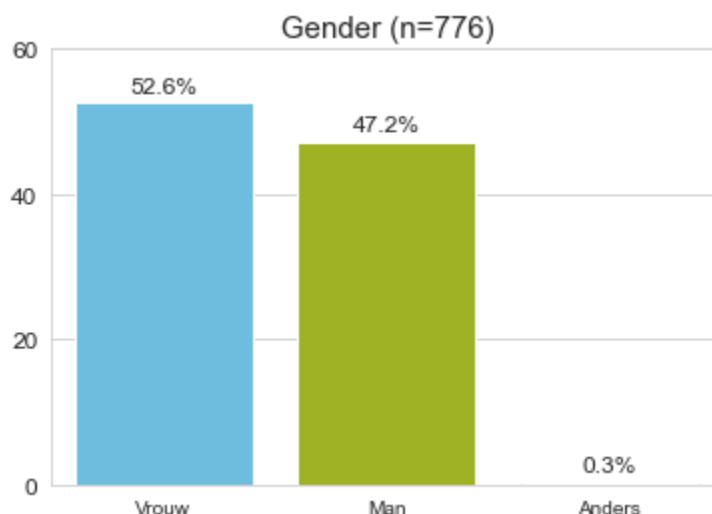
<sup>1</sup> De Chi<sup>2</sup> test wordt gebruikt om de associatie tussen twee nominale variabelen te toetsen en wordt telkens als volgt gerapporteerd: ( $\chi^2$  [aantal vrijheidsgraden], N = [omvang steekproef]) = de chi<sup>2</sup> [toets statistiek], [p-waarde]. De Spearman rangcorrelatie wordt gebruikt om de associatie tussen twee ordinale variabelen te toetsen en telkens als volgt gerapporteerd (r[aantal vrijheidsgraden]) r = [r-toets], p < [p-waarde]. De Kruskal-Wallis mediaan toets wordt gebruikt om de associatie tussen een nominale en een ordinale variabele te toetsen en telkens als volgt gerapporteerd: H[aantal vrijheidsgraden] = [H-toets], p < [p-waarde]. Van de p-waarde kan het significantieniveau afgelezen worden voor iedere test: p<0,05, p<0,01 of p<0,001.

### 3.3 Samenstelling bevraging

Aan de vierde bevraging van het Stadspanel namen **815 Hallenaren** deel. **776 deelnames** werden weerhouden na een kwaliteitscontrole (o.a. inzendingen met minder dan 70% beantwoorde vragen werden verwijderd)<sup>2</sup>. Dit komt neer op een netto responsgraad van **38,3%** en resulteert in een **foutmarge van 3,41%** bij een betrouwbaarheidsniveau van 95%<sup>3</sup>. **De vragenlijst is in het Nederlands**, wat betekent dat personen die de taal niet of onvoldoende machtig zijn, ondergerepresenteerd zijn.

#### 3.3.1 Gender en leeftijdscategorie Stadspanel

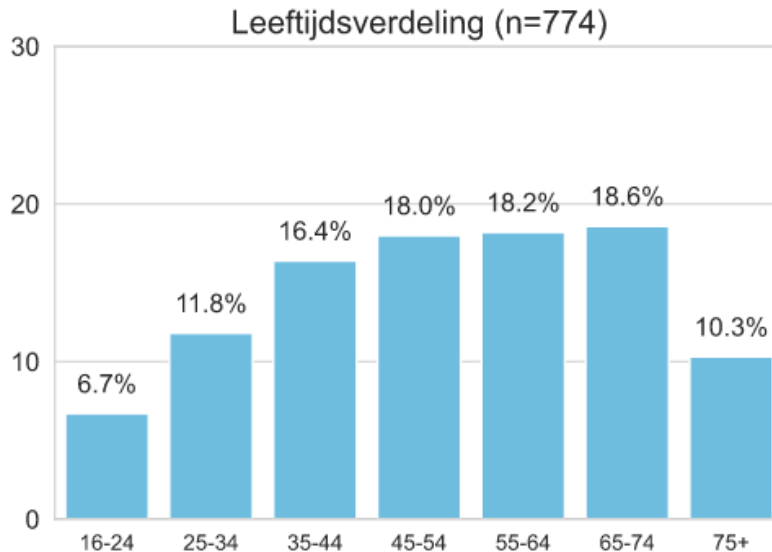
Aan de derde bevraging van het Stadspanel namen 366 (**47,2%**) **mannen**, 408 (**52,6%**) **vrouwen** en (**0,3%**) **2 personen met een andere genderidentiteit** deel. Hiermee benadert de samenstelling van de steekproef die van de populatie (Man = 48,1%, Vrouw = 51,9%). Er zijn geen populatiegegevens beschikbaar over personen met een andere genderidentiteit. Dit betekent dat we de representativiteit ervan niet kunnen bepalen, en we deze gegevens niet kunnen meenemen in de weging van de resultaten.



**Ook met betrekking tot leeftijdscategorieën volgt de verdeling binnen de groep deelnemers die van de populatie**, met een (lichte) oververtegenwoordiging van 45- tot en met 64-jarigen, en een (lichte) ondervertegenwoordiging van zowel personen jonger dan 24, als 75-plussers. De gemiddelde leeftijd bedraagt 52,3 jaar (SD=17,6). De jongste deelnemer is 16 jaar, de oudste 93.

<sup>2</sup> De vragen in de enquête waren niet verplicht in te vullen. Het aantal deelnemers kan daarom verschillen van vraag tot vraag. Bij alle resultaten wordt het reële aantal deelnemers per vraag daarom gerapporteerd.

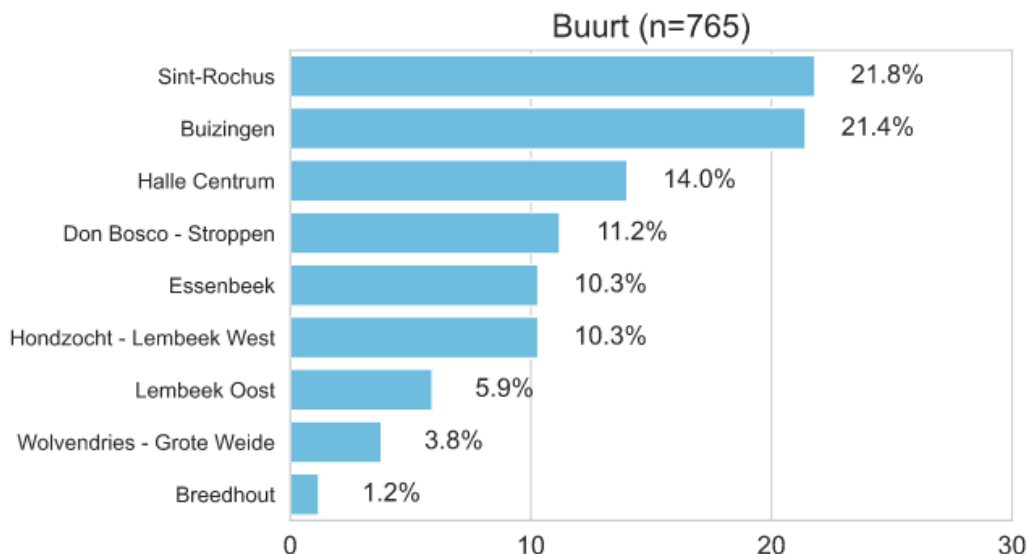
<sup>3</sup> Deze foutmarge is van toepassing op alle cijfers weergegeven in de resultatensectie.



Wanneer we de verhouding van geslacht per leeftijdscategorie bekijken, zien we dat voornamelijk **mannen tussen 16 en 34 jaar** en, in iets mindere mate, **vrouwelijke 75-plussers ondervertegenwoordigd** zijn in het Stadspanel. Tegelijk zien we dat mannen en vrouwen tussen **65 en 74 jaar oververtegenwoordigd** zijn. We compenseren deze over en -ondervetegenwoordigingen door middel van **weging**.

### 3.3.2 Woonplaats

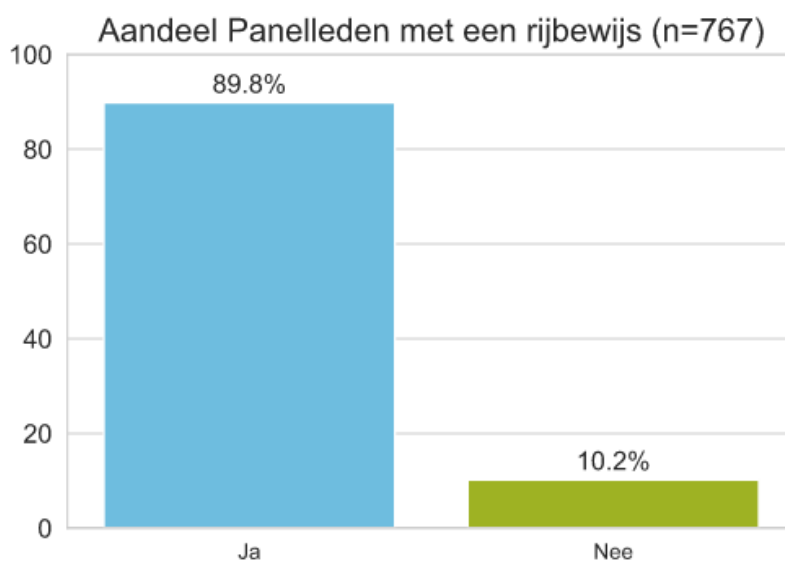
De verdeling van de panelleden volgt de verdeling in de populatie. Het merendeel van de panelleden woont in de buurten Sint-Rochus en Buizingen. De buurten Lembeek Oost, Wolvendries - Grote Weide en Breedhout vormen, in lijn met de populatie, een kleiner aandeel binnen het Stadspanel. Het staafdiagram hieronder geeft weer **waar de respondenten wonen**.



We zien een lichte oververtegenwoordiging van inwoners uit Sint-Rochus (19% in de populatie) en ondervertegenwoordiging van inwoners uit Halle Centrum (17,3% in de populatie) en Hondzocht-Lembeek West (12% in de populatie).

### 3.3.4 Bezit van een rijbewijs

De overgrote meerderheid van de panelleden beschikt over een rijbewijs (90%)



## 4. Resultaten bevraging

In dit hoofdstuk bespreken we de resultaten van de bevraging. We delen deze op **per thema**:

1. Bezit van vervoersmiddelen en -abonnementen
2. Verplaatsingsgedrag in de context van werk en vrije tijd
3. Kennis over een aantal mobiliteitsoplossingen en voorzieningen binnen Halle
4. Evaluatie van voetgangers- en fietsvoorzieningen in de eigen buurt
5. Opinies over bestaande en potentiële ingrepen in het openbaar domein ten opzichte van duurzame mobiliteit
6. Gebruiksintentie van deelmobiliteit

We lichten telkens de relevante en opvallende bevindingen toe.

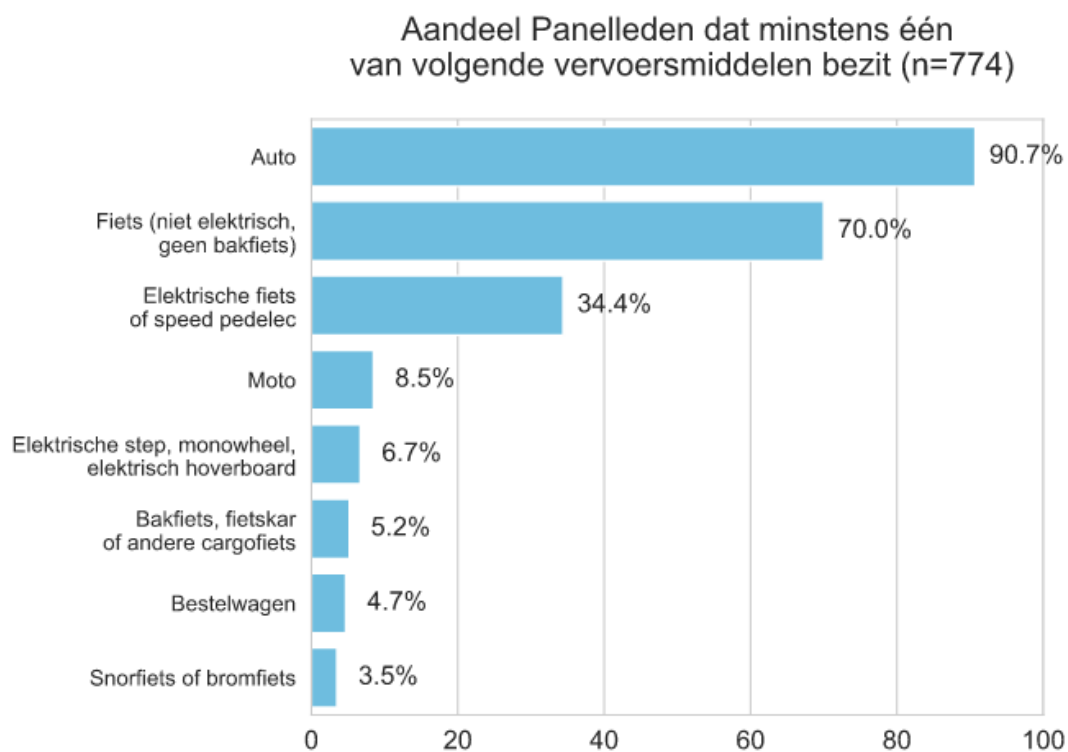
## 4.1 Bezit van vervoersmiddelen en -abbonnementen

Allereerst peilden we naar het bezit van **vervoersmiddelen en -abbonnementen**. Hierbij vroegen we de panelleden ...:

- ... hoeveel vervoersmiddelen het huishouden waar ze deel van uitmaken bezit
- ... hoeveel vervoersabbonnementen het huishouden waar ze deel van uitmaken bezit

### 4.1.1 Bezit vervoersmiddelen

In lijn met de cijfers van de gemeentemonitor<sup>4</sup> stellen we vast dat de auto en fiets, al dan niet elektrisch, de dominante vervoersmiddelen in privaat bezit zijn binnen Halle. De overige vervoersmiddelen, m.n. moto's, elektrische steps en aanverwanten, bak- en andere cargofietsen, bestelwagens en bromfietsen, zijn minder prominent aanwezig en kennen een respectievelijke adoptiegraad beneden de 10%.

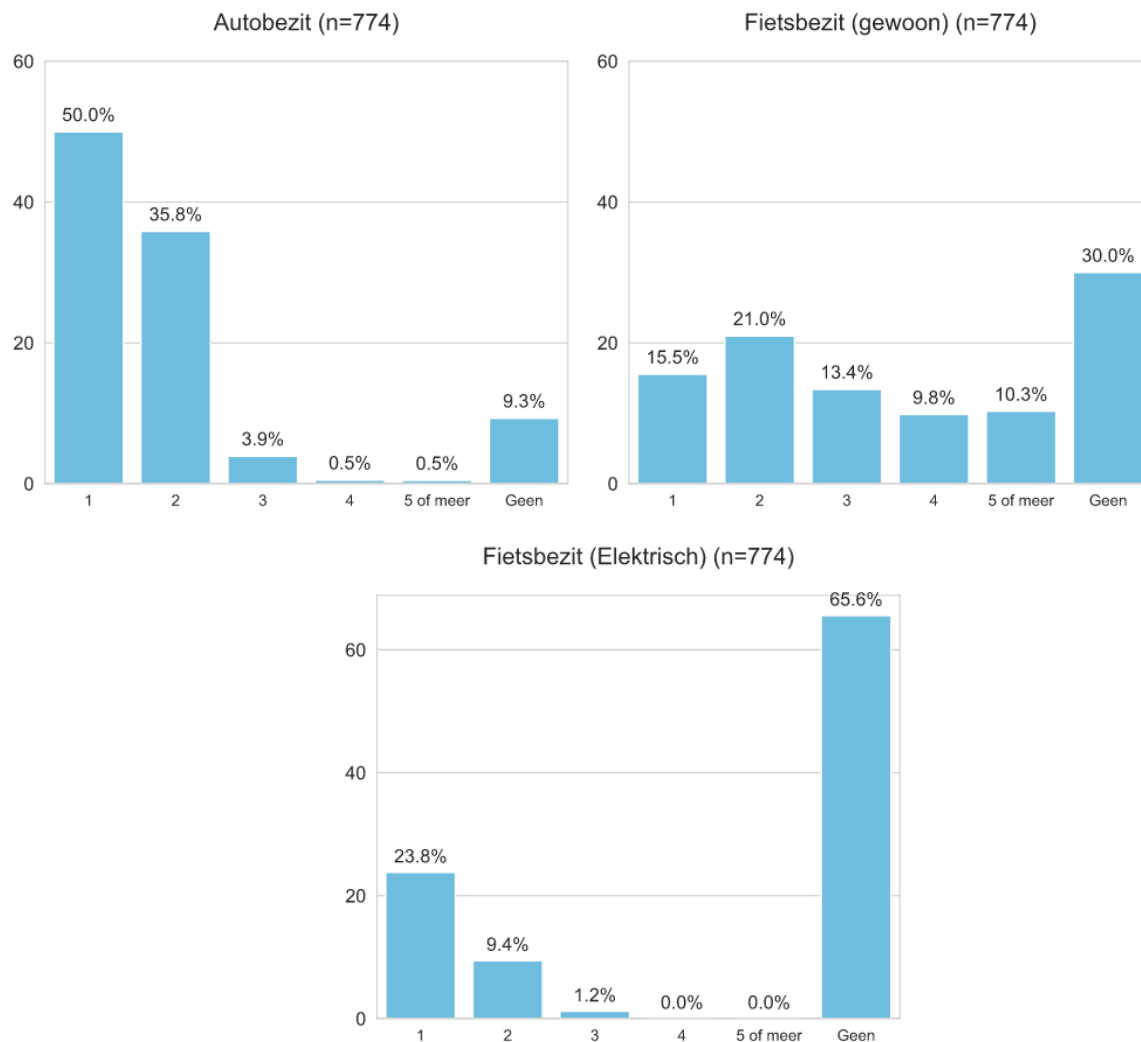


Specifieker stellen we vast dat 36% van de Hallenaren over twee auto's binnen het huishoudens beschikt en 5% over 3 of meer. Halse huishoudens beschikken verder meestal over meerdere fietsen. Meer dan de helft beschikt over minstens 2 fietsen. Van elektrische fietsen heeft men meestal slechts één exemplaar in huis.

<sup>4</sup> Gemeentemonitor 2020, p. 111:

[https://gsminfo.gemeente-stadsmonitor.be/%24web/Rapporten\\_outputs/JouwGemeentescan/GSM\\_JouwGemeentescan\\_Halle.pdf](https://gsminfo.gemeente-stadsmonitor.be/%24web/Rapporten_outputs/JouwGemeentescan/GSM_JouwGemeentescan_Halle.pdf)

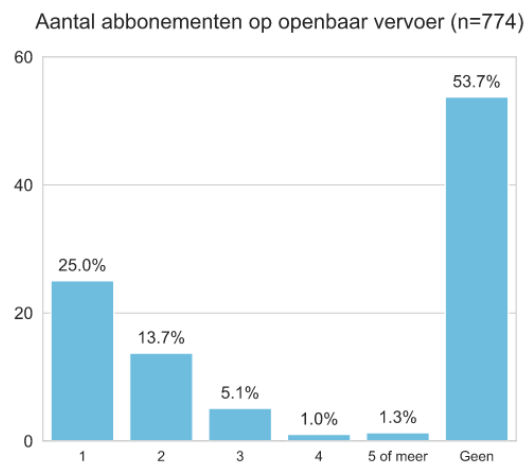
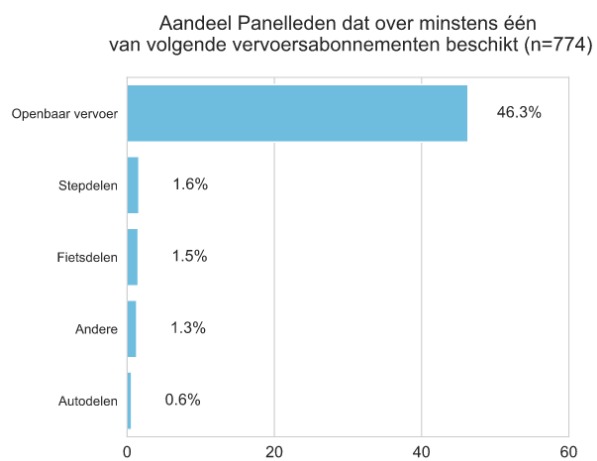




## 4.1.2 Bezit vervoersabbonnementen

Vervoersabbonnementen beperken zich momenteel voornamelijk tot het openbaar vervoer. Iets minder dan de helft van de panelleden geeft aan dat er minstens één openbaar vervoersabbonnement binnen het huishouden is. Abbonnementen op step-, fiets- of autodelen of een *andere* vervoerstype is momenteel marginaal, met telkens een adoptiegraad lager dan 2%.

Een kwart geeft aan over één openbaar vervoerabbonnement te beschikken binnen het huishouden, een vijfde beschikt over minstens twee abonnementen.



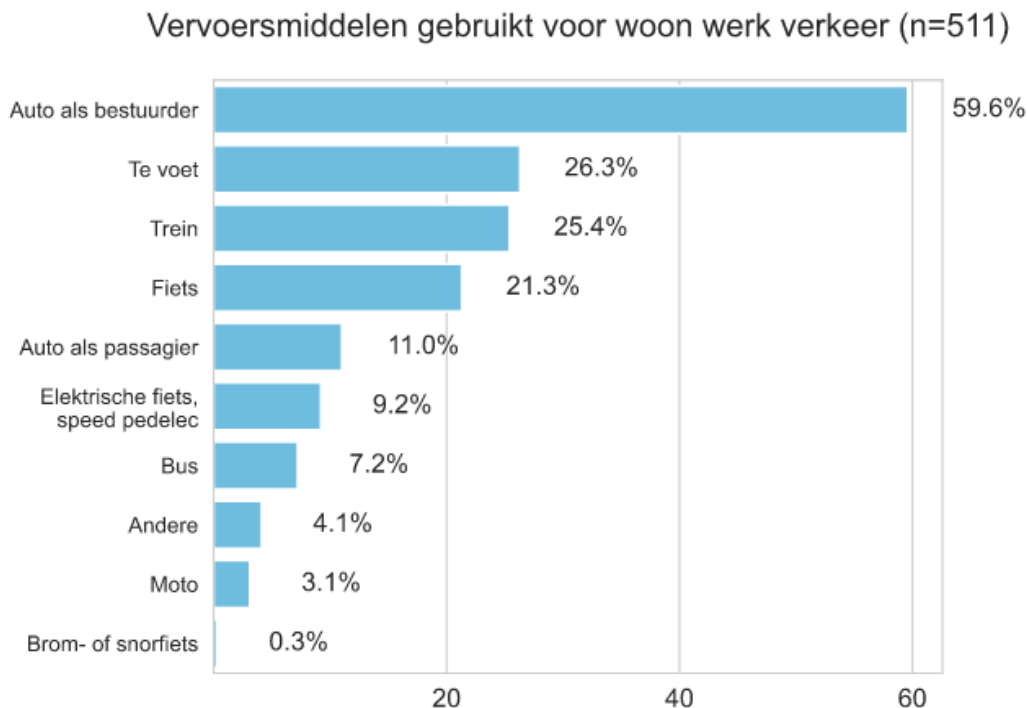
## 4.2 Verplaatsingsgedrag in de context van werk en vrije tijd

Het tweede deel van de enquête peilde naar **het verplaatsingsgedrag** van de Hallenaren in de context van woon-werkverkeer en vrije tijd:

- Welke vervoersmiddelen gebruiken de panelleden om zich te verplaatsen van de eigen woonplaats naar hun werk of school?
- Met welk vervoersmiddel leggen ze de grootste afstand van het traject naar school of werk af?
- Welke afstand moeten ze afleggen en hoe lang zijn ze onderweg naar werk of school?
- Naar waar verplaatsen ze zich voor werk of school?
- Welke motivaties hebben ze om wel of niet met de fiets het traject af te leggen?
- Hoe vaak worden de verschillende vervoersmiddelen gebruikt in de context van vrije tijd?

### 4.2.1 Gebruik vervoersmiddelen binnen woon-werkverkeer

Binnen de verplaatsingen tussen de woonplaats en werk of school is de auto (als bestuurder) dominant<sup>5</sup>. Net als bij de bevraging van de gemeentemonitor in 2020<sup>6</sup> gebruikt ongeveer 60% de auto om minstens een deel van het traject af te leggen. Net geen 50% legt er bovendien de grootste afstand mee af.



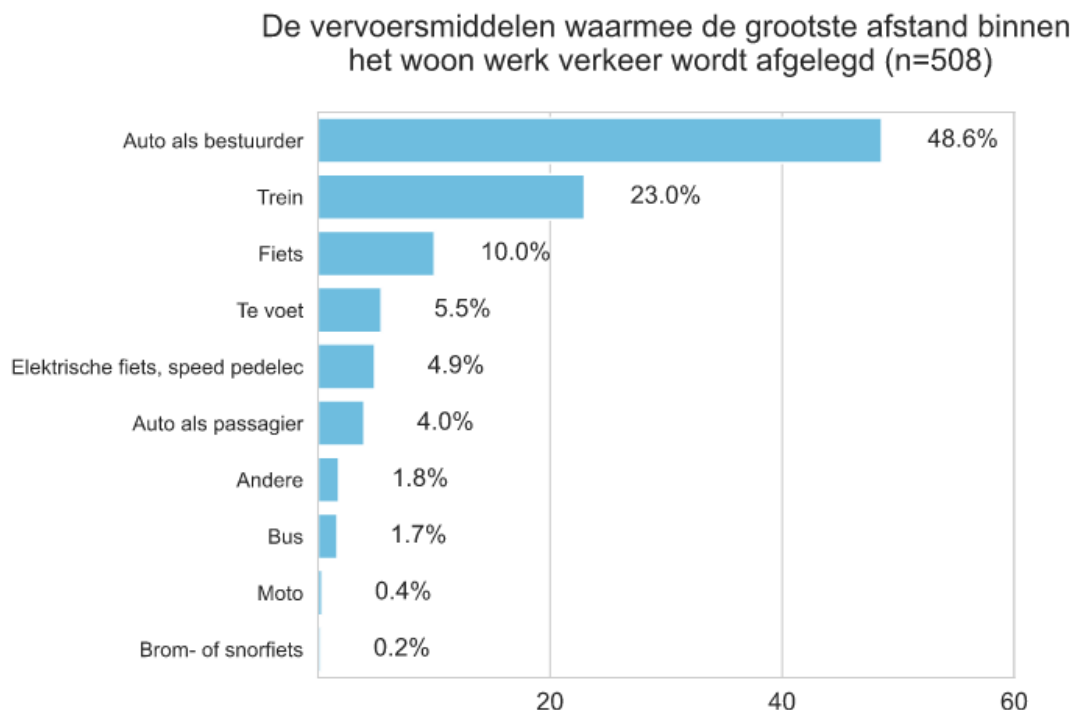
<sup>5</sup> Hierbij houden we enkel rekening met panelleden die zich in het kader van werk, school of opleiding dienen te verplaatsen.

<sup>6</sup> Gemeentemonitor 2020, p. 111:

[https://gsminfo.gemeente-stadsmonitor.be/%24web/Rapporten\\_outputs/JouwGemeentescan/GSM\\_JouwGemeentescan\\_Halle.pdf](https://gsminfo.gemeente-stadsmonitor.be/%24web/Rapporten_outputs/JouwGemeentescan/GSM_JouwGemeentescan_Halle.pdf)

Verder geeft ongeveer 30% aan minstens een deel van het traject met de (elektrische) fiets af te leggen, terwijl een kwart dit te voet of met de trein doet. De overige vervoersmiddelen worden door ongeveer 10% of minder gebruikt om de afstand van en naar werk of school af te leggen.

De grootste afstand van het traject wordt door de panelleden vooral met de auto afgelegd (ca. 50%). Ongeveer een kwart doet dit met de trein en 15% met de (elektrische) fiets.



## 4.2.2 Afstand, tijd en locatie woon-werkverkeer

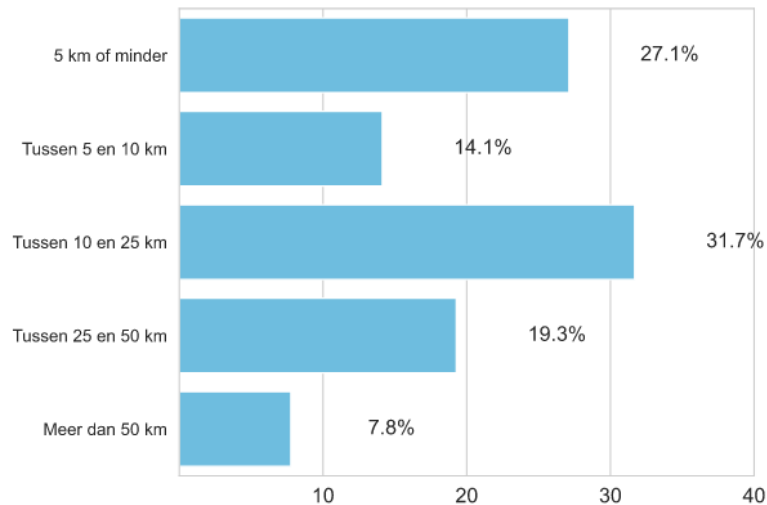
### 4.2.2.1 Afstand

Het grootste deel van de panelleden die zich moeten verplaatsen naar hun werk of school leggen daarbij tussen de 10 en 25 km af. Telkens ongeveer een kwart legt 5 km of minder, of meer dan 25 km af, terwijl ongeveer 15% tussen de 5 en 10 km van zijn of haar werk of school woont.<sup>7</sup>

<sup>7</sup> Uit de gemeentemonitor 2020 blijkt dat 13% tussen de 25 en 50 km en 4% meer dan 50km aflegt tijdens het woon - werk/school verkeer. Deze afwijking kan (deels) te verklaren zijn door een verschillende manier van bevraging. In de gemeentemonitor wordt dit bevraagd aan de hand van een open vraag, die naderhand herleid wordt naar bovenstaande 5 categorieën. In deze bevraging legden we meteen de vijf categorieën voor.

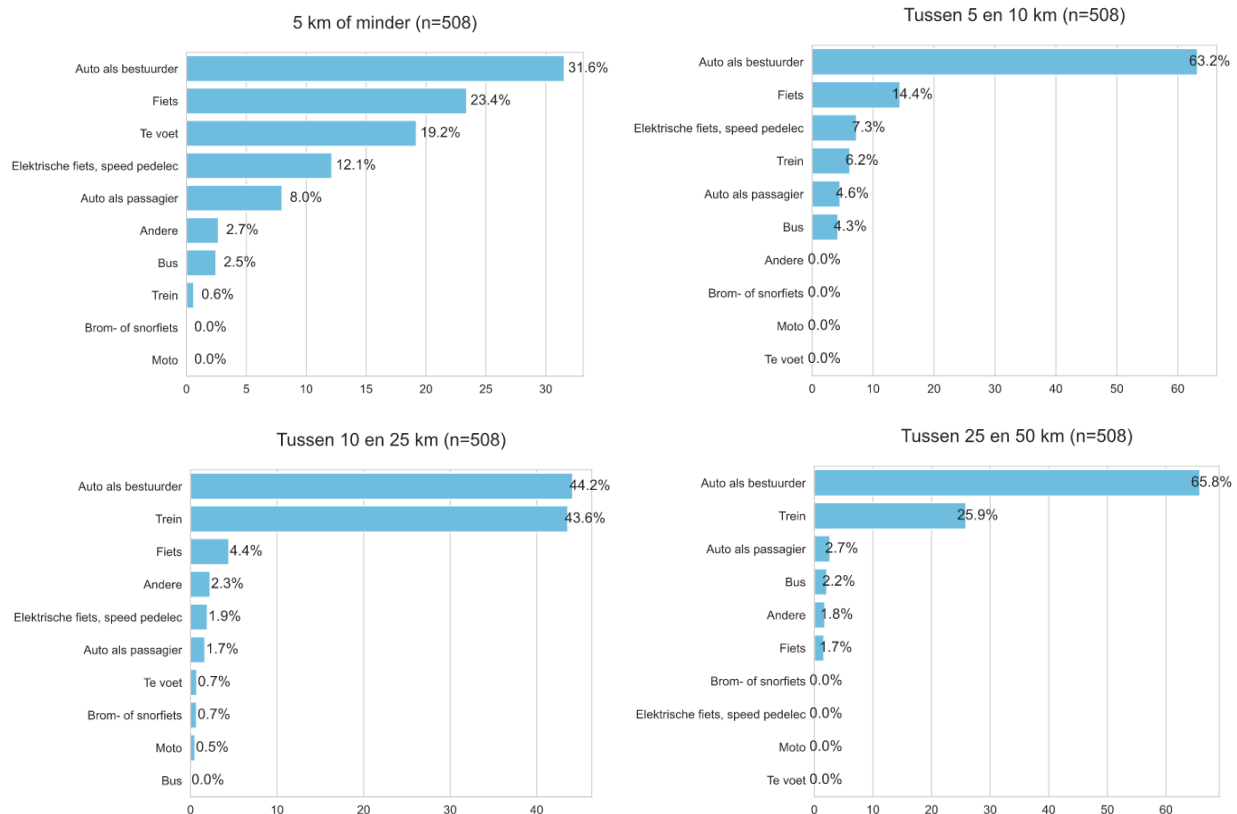
[https://gemeente-stadsmonitor.vlaanderen.be/indicatorenset/resultaten/detail?theme=2299&indicator=M\\_O\\_S\\_15&benchmark=%5B%2223027%7CVlaamsGewest%22%5D](https://gemeente-stadsmonitor.vlaanderen.be/indicatorenset/resultaten/detail?theme=2299&indicator=M_O_S_15&benchmark=%5B%2223027%7CVlaamsGewest%22%5D)

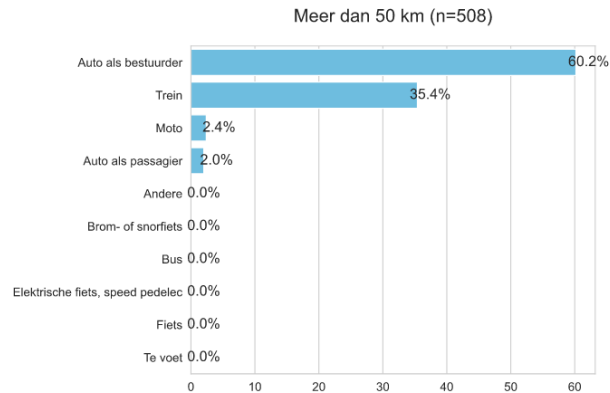
Afstand woon-werk verkeer (n=509)



De woon-werkafstand hangt samen met het gebruikte vervoermiddel ( $H(9) = 94.23$ ,  $p < 0.01$ ). Over de verschillende afstanden heen zien we dat de auto (als bestuurder) het belangrijkste vervoermiddel vormt.

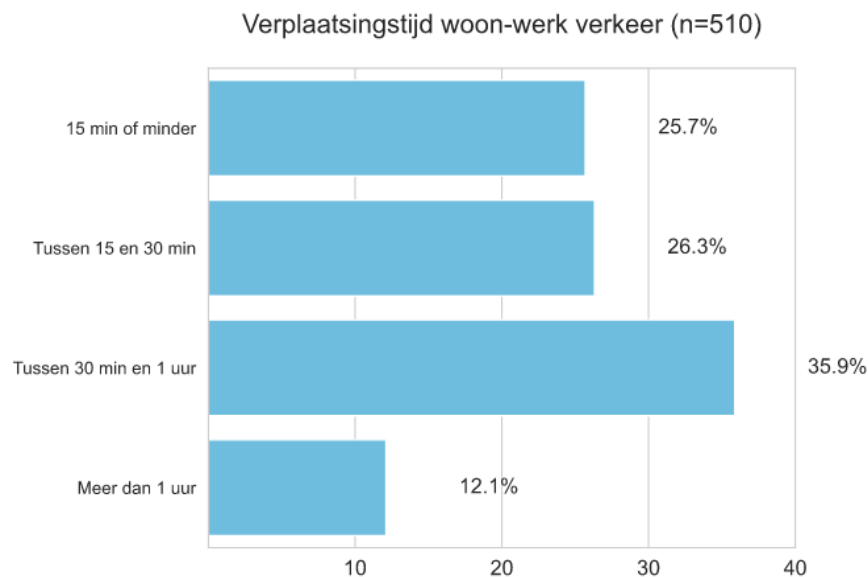
Voor de kortere afstanden, onder 5 en 10 km, zien we dat te voet en de (elektrische) fiets concurrerende vervoersmodi zijn. Voor langere afstanden, meer dan 10 km, vormt de trein de belangrijkste concurrerende vervoersmodus.





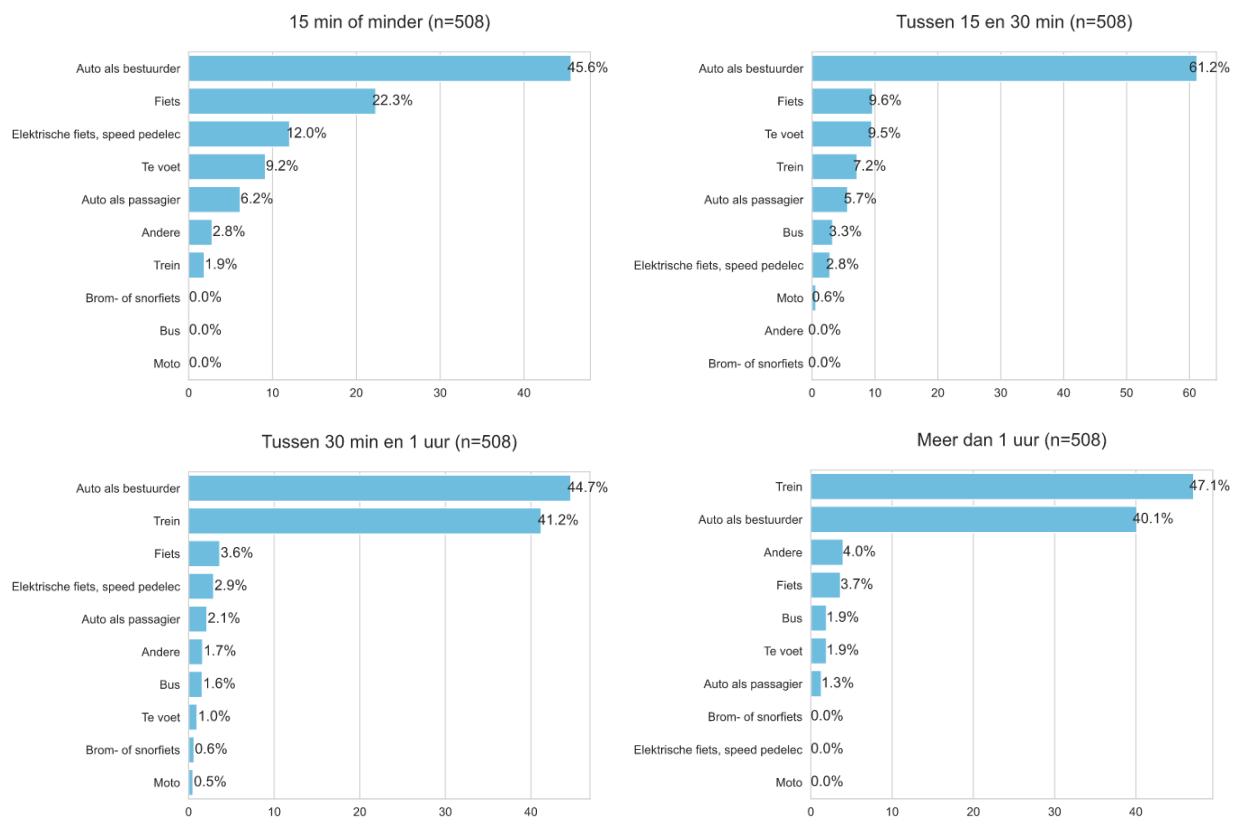
#### 4.2.2.2 Verplaatsingstijd

Ongeveer 36% van de panelleden geeft aan een half uur tot een uur te doen over het traject van thuis naar werk of school. Telkens een kwart doet er minder dan 15 min of tussen de 15 en 30 min over. Een minderheid van ongeveer 12% geeft aan langer dan één uur onderweg te zijn.<sup>8</sup>



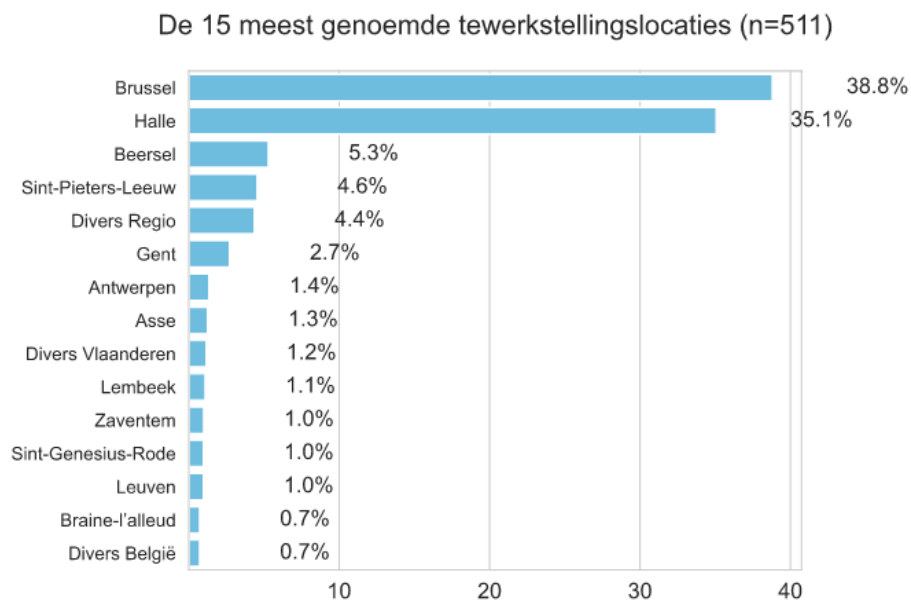
Net als voor de woon-werkafstand hangt de verplaatsingstijd voor het woon-werktraject samen met het gebruikte vervoermiddel ( $H(9) = 82.21, p < 0.01$ ). Over de verschillende tijdspannes heen zien we dat de auto (als bestuurder) opnieuw het belangrijkste vervoermiddel vormt. Alleen voor de trajecten waarbij men langer dan een uur onderweg is, is de trein het dominante vervoermiddel.

<sup>8</sup> Ook ten aanzien van de verplaatsingstijd zien we een lichte afwijking ten opzichte van de gemeentemonitor 2020, opnieuw voor de langere tijdsduren. Een verschillende manier van bevragen is een waarschijnlijke verklaring.



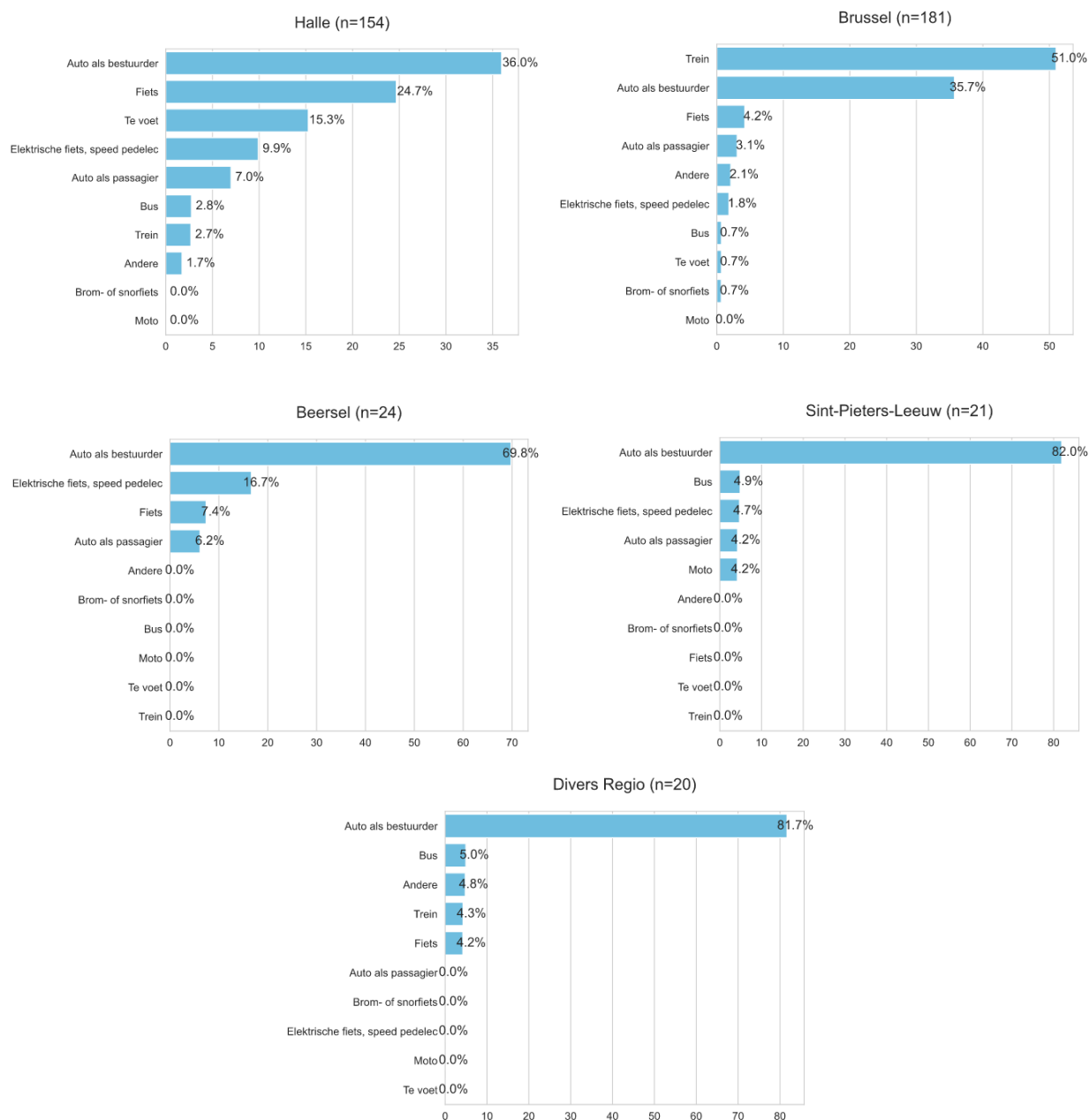
### 4.2.2.3 Locatie

De panelleden verplaatsen zich vooral naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (39%) of blijven binnen Halle (35%) om er te werken of naar school te gaan.



Wanneer we de vijf vaakst genoemde locaties kruisen met de vervoersmiddelen waarmee men de grootste afstand van het traject aflegt, zien we enkele verschillen ( $\chi^2(36) = 224.63, p < 0.01$ ).

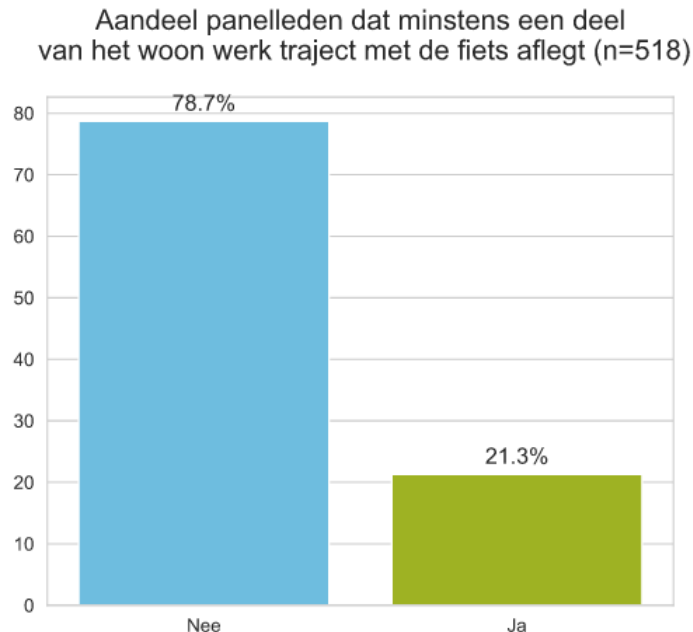
Allereerst is, op het Brussels Hoofdstedelijk Gewest na, de auto (als bestuurder) het dominante vervoermiddel. Binnen Halle zien we dat een derde zich per (elektrische) fiets naar het werk verplaatst, en 15% doet dit te voet. Naar Brussel verplaatst men zich vooral per trein of met de auto. Naar de randgemeenten of de regio rond Halle is de auto absoluut dominant. Een belangrijke minderheid verplaatst zich echter met de fiets (24%) naar Beersel, waarvan 17% met een elektrische fiets.





### 4.2.3 Gebruik fiets woon-werkverkeer

Ongeveer 20% van de panelleden geeft aan minstens af en toe de fiets te gebruiken om een deel van het woon-werk- of schooltraject af te leggen.



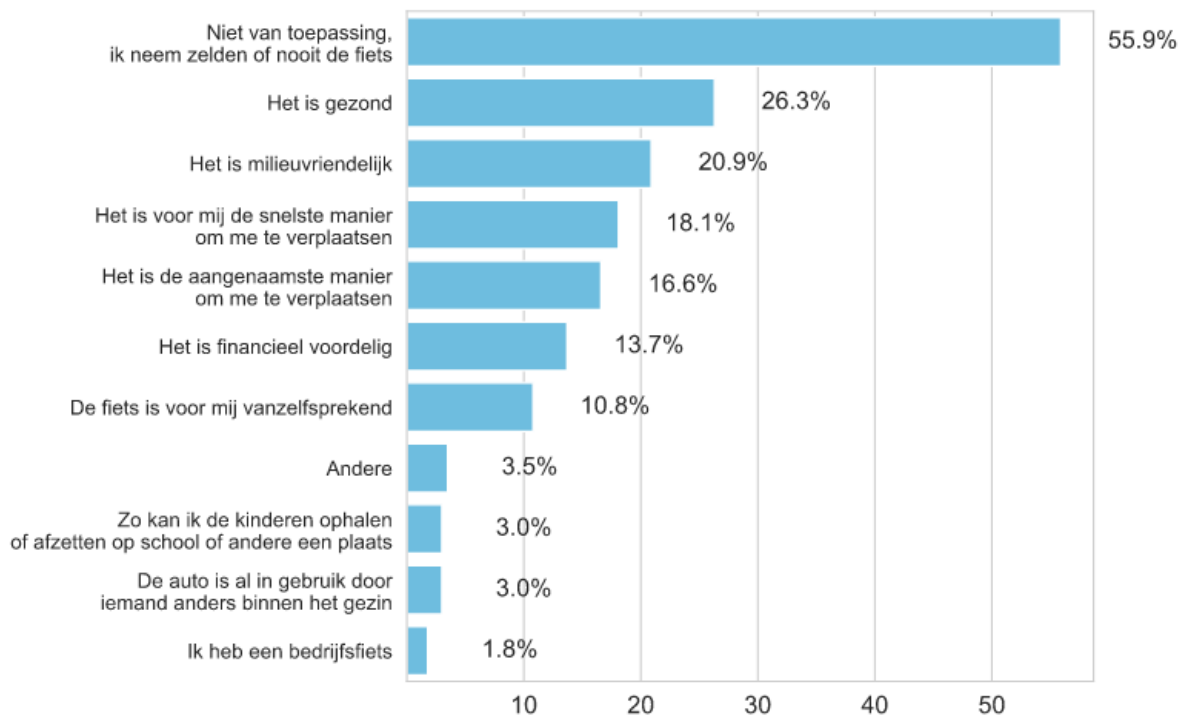
Vervolgens konden deelnemers meerdere motivaties aanduiden om hun fiets wel of niet te gebruiken van en naar het werk.

De meest aangeduide **redenen om de fiets te gebruiken** in het woon - werktraject zijn gezondheid (26%) en milieuvriendelijkheid (21%), gevolgd door 'de snelste' (18%) en 'de aangenaamste' (16%) manier om zich te verplaatsen.

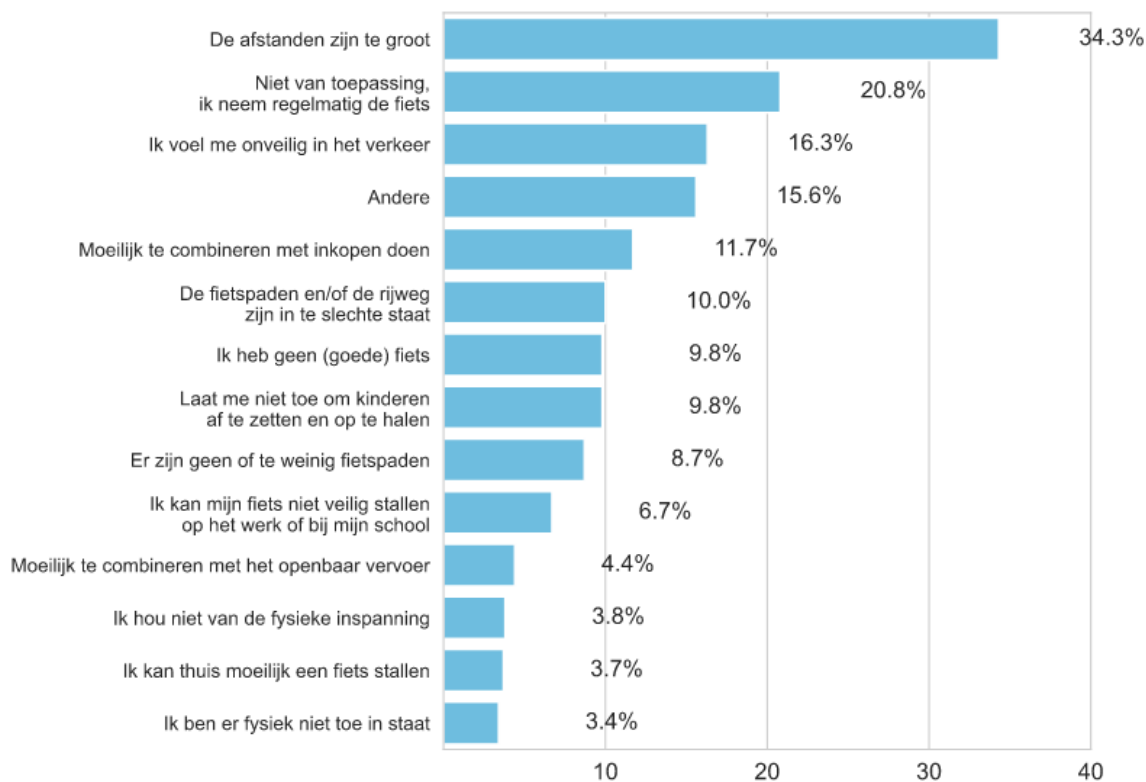
Omgekeerd is de belangrijkste **redenen om niet voor de fiets te kiezen** dat de afstanden als te groot ervaren worden om voor de fiets te kiezen. Daarnaast wordt er verwezen naar fietsinfrastructuur (26%), de combinatie van activiteiten (22%) en de verkeersveiligheid (16%).

Over **fietsinfrastructuur** zien we dat men vindt dat de fietspaden of de weg in te slechte staat zijn (10%) of dat er te weinig fietspaden zijn (9%), en dat men de fiets niet veilig kan stallen op school of het werk (7%). Over het **combineren met andere activiteiten** stelde 12% dat ze de fiets moeilijk kunnen combineren met inkopen doen en 10 % met het afzetten en ophalen van kinderen.

### Motivaties om de fiets te gebruiken voor woon werk verkeer (n=495)



### Motivaties om de fiets niet te gebruiken voor woon werk verkeer (n=489)

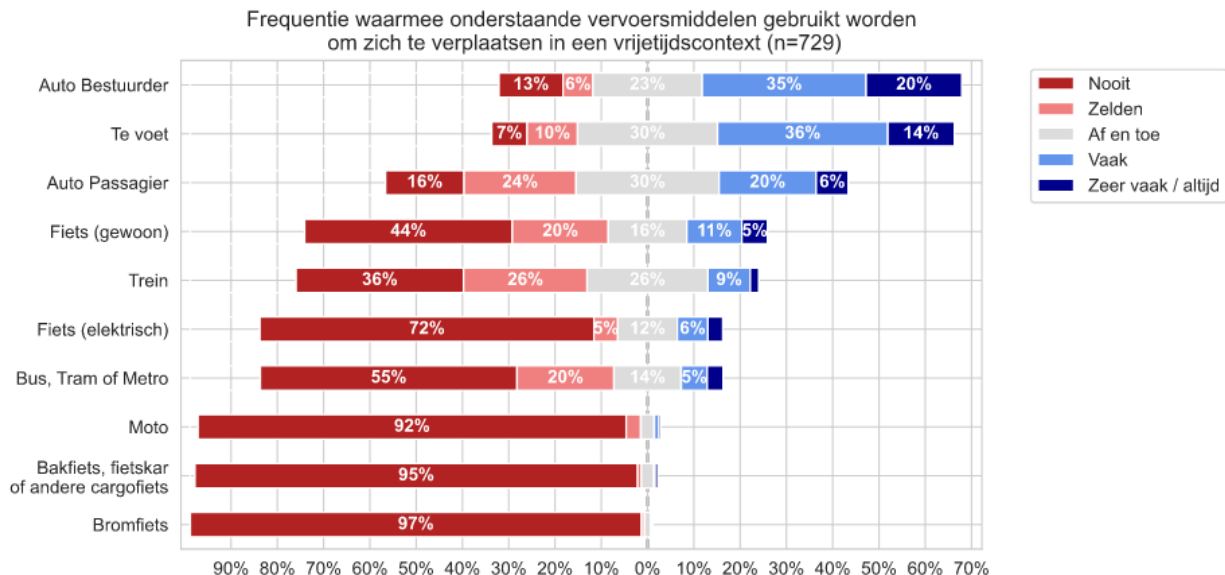


“Andere” motivaties om de fiets niet te gebruiken in de context van woon-werkverkeer, hebben te maken met...:

- **werkgerelateerde** omstandigheden, zoals... :
  - ... een variabel uurrooster
  - ... vroege of late werkuren, waardoor men in het donker zou moeten fietsen
  - ... een vereiste flexibiliteit om zich snel te verplaatsen, al dan niet naar diverse locaties, bvb als vertegenwoordiger of thuisverpleegster
  - ... het moeten vervoeren van materiaal en andere voorwerpen, bvb als zelfstandige, en
  - ... een dresscode op het werk die niet compatibel zou zijn met fietsverplaatsingen
- de combinatie met het **openbaar vervoer**, zoals... :
  - ... het ontbreken van veilige fietsenstallingen nabij het station
  - ... nabijheid van het station, waardoor men zich te voet verplaatst
- **externe omstandigheden**, zoals... :
  - ... weersomstandigheden
  - ... heuvelachtig terrein
- **persoonlijke** redenen, zoals... :
  - ... “gemakzucht”
  - ... zweten in combinatie met het ontbreken van douches op het werk

## 4.2.4 Verplaatsingsgedrag in de context van vrije tijd

Ook wat betreft vrije tijd is de auto (als bestuurder) dominant. Meer dan de helft (55%) geeft hierbij aan dat ze vaak tot altijd de auto nemen om zich te verplaatsen. Omgekeerd stelt 20% zelden of nooit de auto te gebruiken in deze context.



Verder verplaatsen de panelleden zich tijdens hun vrije tijd ook vaak tot zeer vaak te voet (50%), met de auto als passagier (26%) of met de (elektrische) fiets (26%).

We stellen vast dat deze gegevens afwijken van de gemeentemonitor 2020. Daarin gaf 64% van de Hallenaren vaak tot altijd gebruik te maken van de auto in de vrije tijd, 65% te voet en 33% als autopassagier of met de fiets (gewoon en elektrisch).<sup>9</sup>

9

[https://gemeente-stadsmonitor.vlaanderen.be/indicatorenset/resultaten/detail?theme=2299&indicator=M\\_O\\_S\\_11&benchmark=%5B%2223027%7C%5B%22%5D](https://gemeente-stadsmonitor.vlaanderen.be/indicatorenset/resultaten/detail?theme=2299&indicator=M_O_S_11&benchmark=%5B%2223027%7C%5B%22%5D)

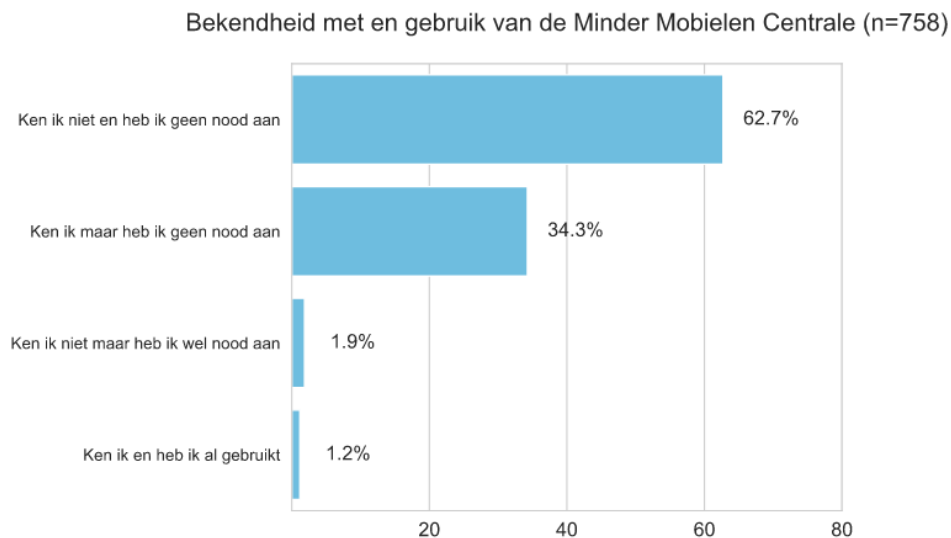
## 4.3 Kennis over verschillende mobiliteitsoplossingen en voorzieningen binnen Halle

Het derde deel van de enquête peilde naar de kennis over en ervaringen met drie mobiliteitsvoorzieningen:

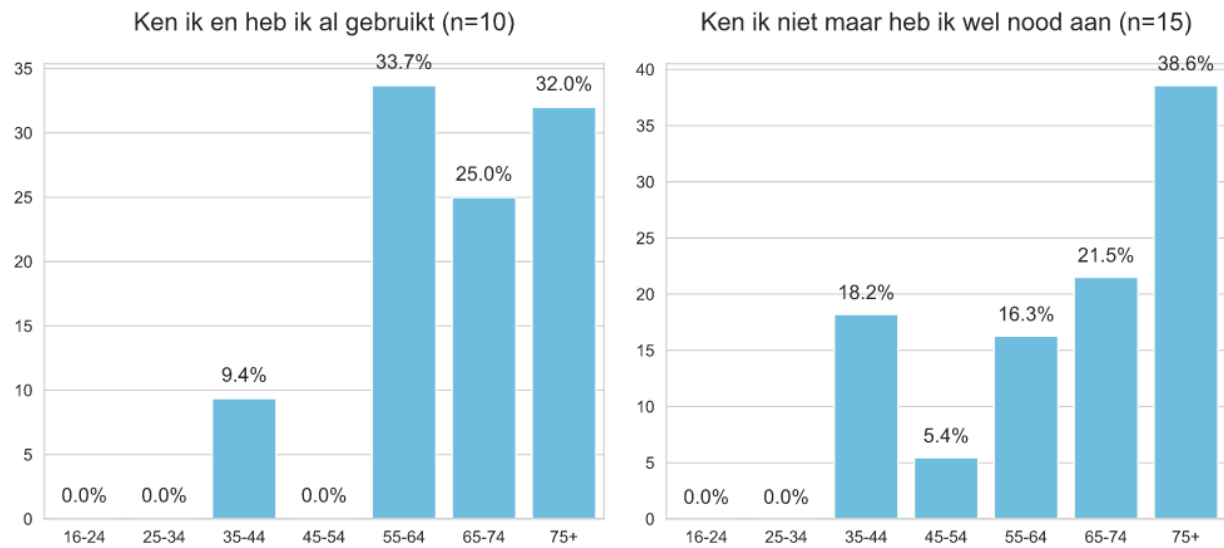
1. De Minder Mobielen Centrale
2. De Nederhem shuttle
3. De Fietssnelweg

### 4.3.1 Minder Mobielen centrale

De bekendheid van de Minder Mobielen Centrale in Halle is beperkt, met name onder de panelleden die er geen nood aan hebben. We stellen echter wel vast dat ongeveer 2% van de panelleden wel nood heeft aan de diensten van de centrale, maar niet vertrouwd is met de organisatie.

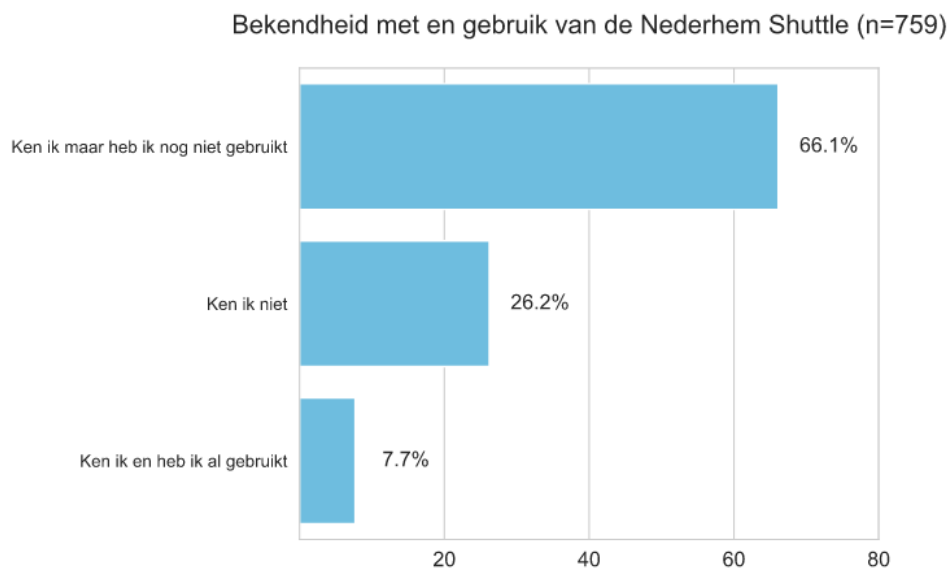


Vooraf 55-plussers hebben in het verleden gebruik gemaakt van de diensten van de Minder Mobielen Centrale. Ook onder degene die er niet mee vertrouwd zijn, maar er wel nood aan hebben, zien we voornamelijk 55-plussers.



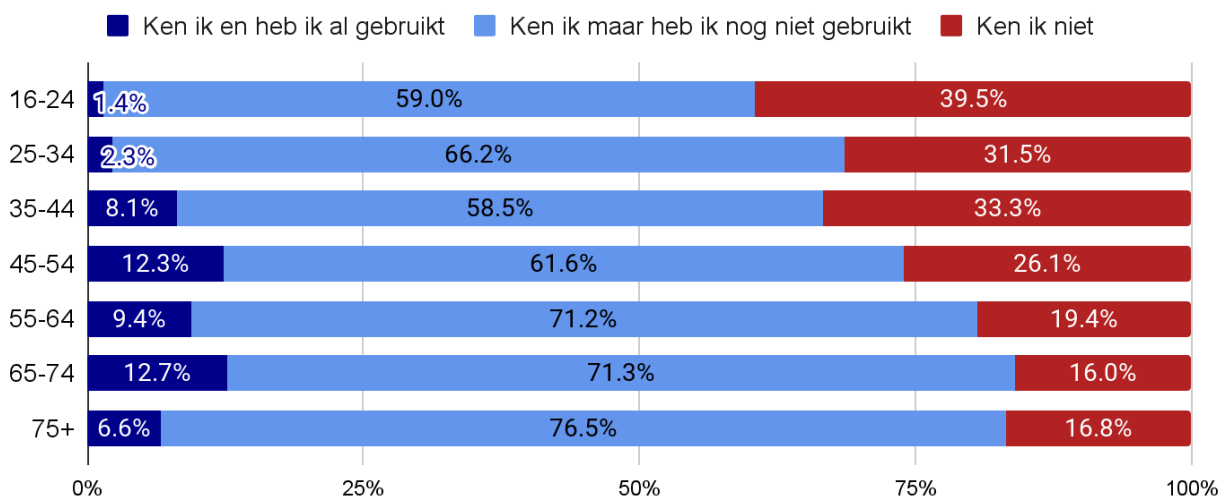
### 4.3.2 Nederhem Shuttle

De Nederhem Shuttlebus pendelt elke donderdag en zaterdag tussen de randparkings en het centrum van de stad. Uit de bevraging blijkt dat bijna driekwart van de panelleden bekend is met deze dienst en dat 8% er ook al gebruik van gemaakt heeft.



Het ervaringsniveau met de Nederhem Shuttlebus varieert met de leeftijd ( $H(2) = 25.15, p < 0.01$ ). Vooral 45- tot 74-jarigen hebben er al gebruik van gemaakt. Omgekeerd hebben voornamelijk personen onder 35 er nog geen gebruik van gemaakt. Verder is de dienst beter bekend onder de oudere panelleden.

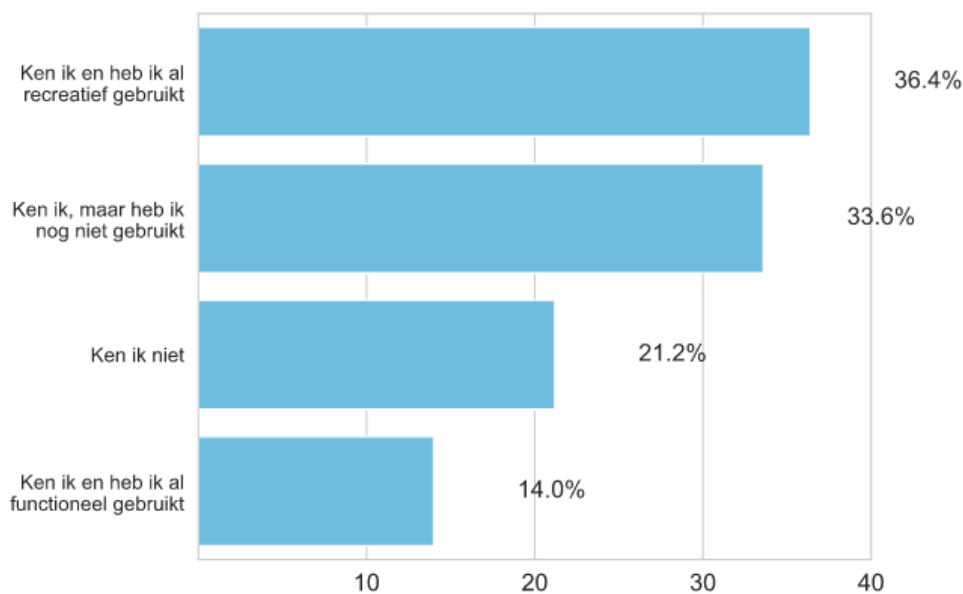
### Ervaringsniveau Nederhem Shuttlebus naar leeftijdscategorie (n = 759)



### 4.3.3 Fietssnelweg

De Fietssnelweg F20 naar Brussel doorkruist groot Halle langs het kanaal van Lembeek tot Buizingen. Deze fietssnelweg is bekend bij ongeveer 80% van de panelleden. Ongeveer 36% maakte er recreatief gebruik van, en 14% functioneel. Ongeveer 34%, ten slotte, kent de Fietssnelweg, maar heeft deze nog niet gebruikt<sup>10</sup>.

#### Ervaringsniveau met de Fietssnelweg in Halle (n=781)



<sup>10</sup> Panelleden konden meerdere antwoorden aangeven.

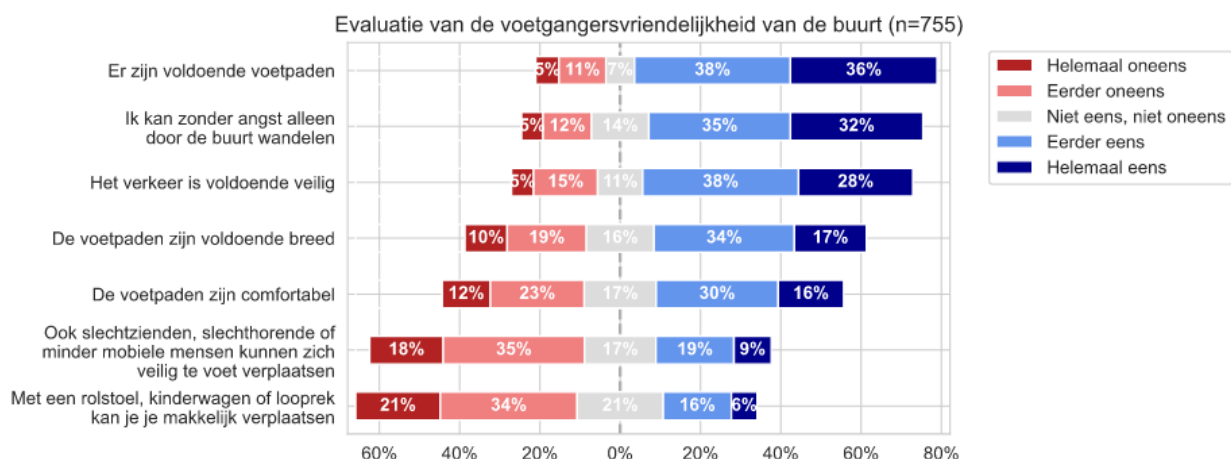
## 4.4 Evaluatie van voetgangers- en fietsvoorzieningen in de eigen buurt

Vervolgens vroegen we de panelleden om de voetgangers- en fietsvoorzieningen in de eigen buurt te evalueren.

### 4.4.1 Voetgangersvoorzieningen in de eigen buurt

In het algemeen vinden de panelleden dat er voldoende voetpaden in hun buurt zijn en dat men er veilig kan wandelen. Over de breedte en het comfort van de voetpaden zijn de meningen iets meer verdeeld, al lijkt de evaluatie eerder positief.

Wel lijkt men te stellen dat de voetgangersvoorzieningen in de buurt minder toegankelijk zijn voor mensen met een beperking of bij het gebruik van een kinderwagen.



Uitgesplitst per buurt stellen we enkele verschillen vast wat betreft de meningen over ...<sup>11</sup>:

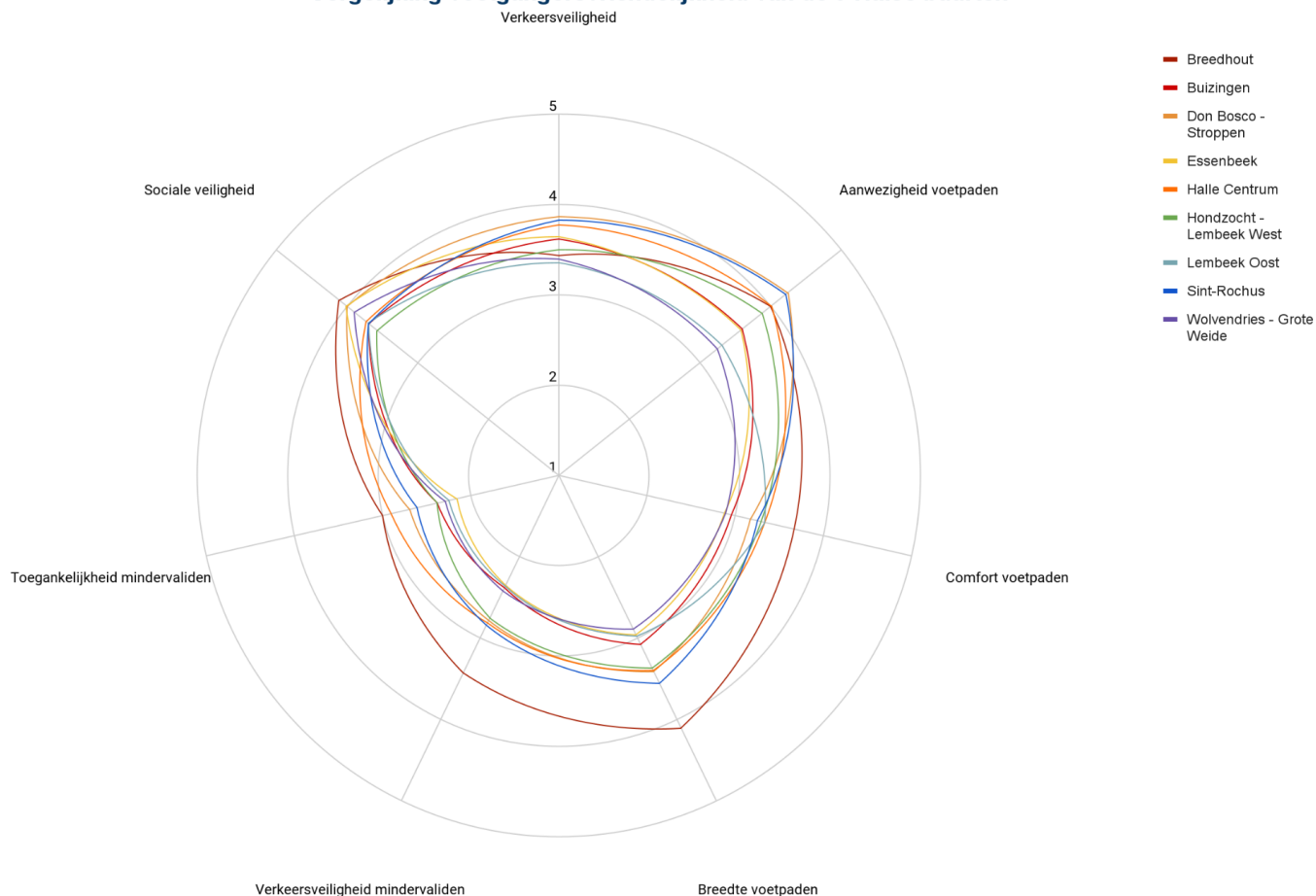
- ... de aanwezigheid van voetpaden ( $H(7) = 50.90$ ,  $p < 0.01$ );
- ... de ervaren breedte van de voetpaden ( $H(7) = 29.67$ ,  $p < 0.01$ );
- ... de ingeschatte verkeersveiligheid voor mensen met een beperking ( $H(7) = 22.00$ ,  $p < 0.01$ );
- ... het ingeschatte wandelcomfort voor mensen met een beperking of bij het gebruik van een kinderwagen ( $H(7) = 22.82$ ,  $p < 0.01$ ).

Hieronder plaatsen we in een radarplot de buurten tegenover elkaar op basis van de gemiddelde score per dimensie. Vervolgens splitsen we de vergelijking per dimensie uit in aparte staafdiagrammen.

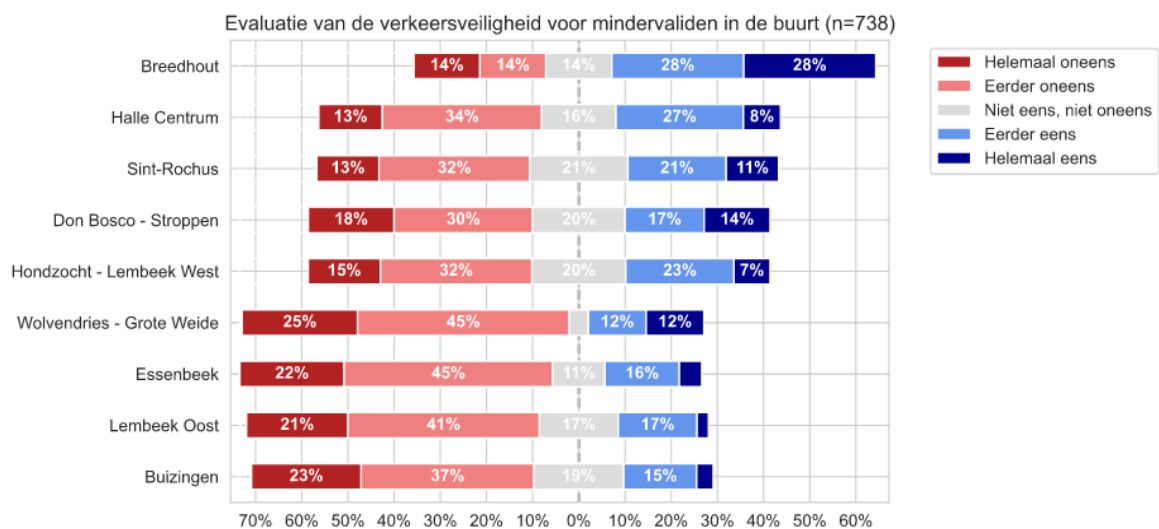
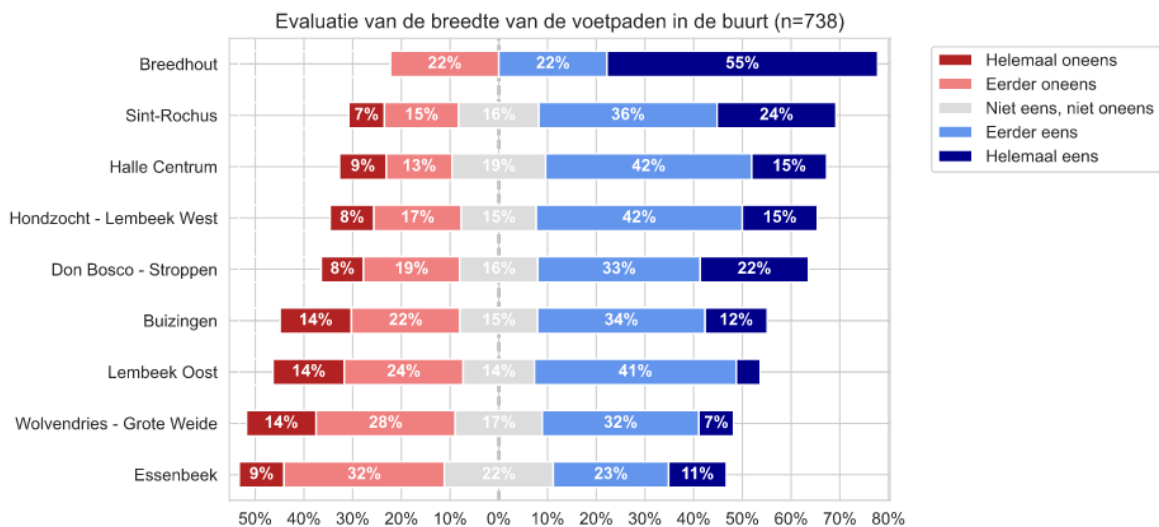
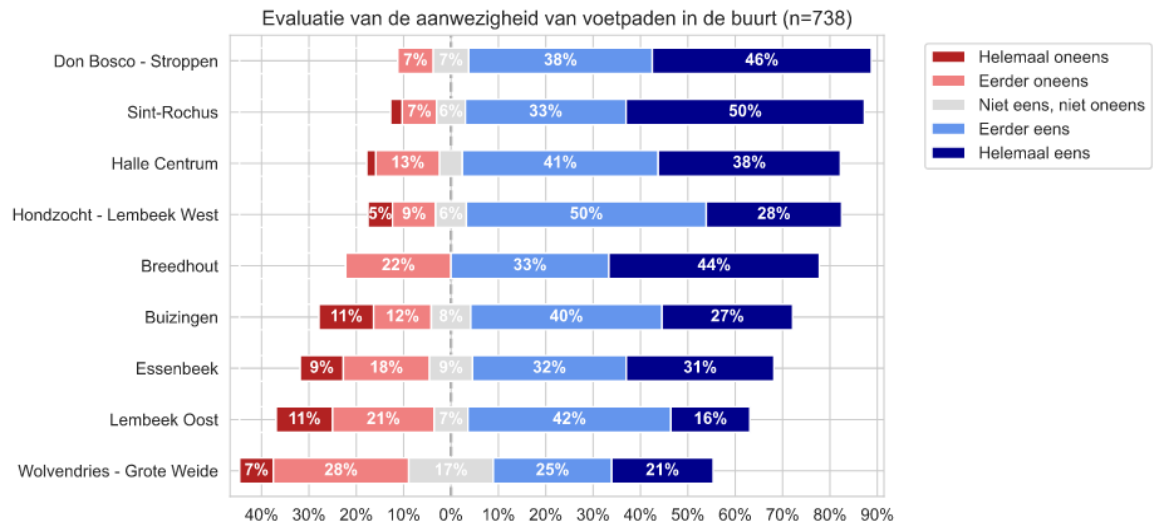
<sup>11</sup> Gezien de lage steekproefomvang voor Breedhout ( $n = 9$ ), wat de resultaten voor deze buurt onbetrouwbaar maakt, hebben we deze buurt uit de buurtvergelijking gehouden.

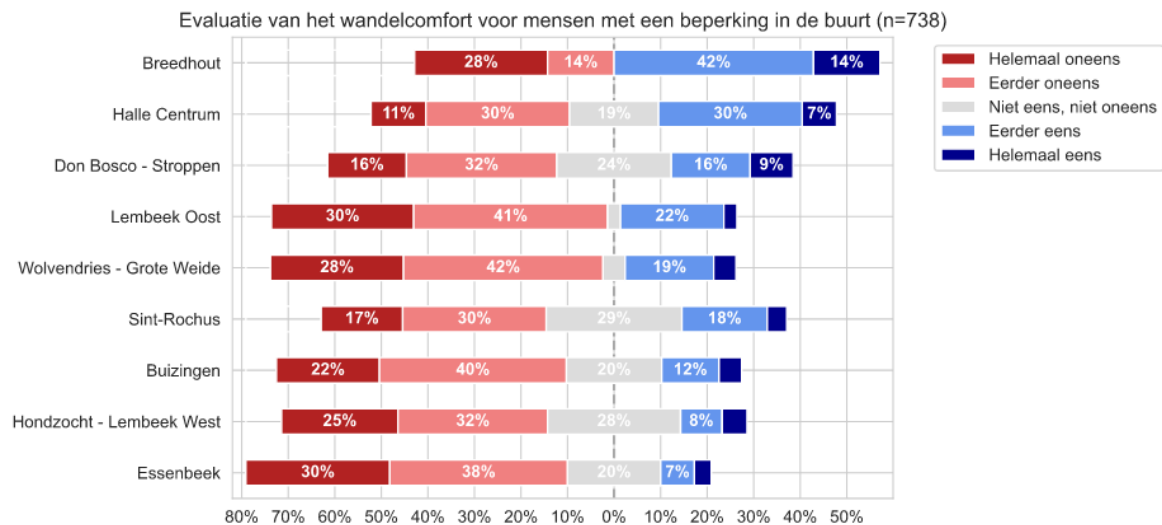


## Vergelijking voetgangersvriendelijkheid van de 9 Halse buurten



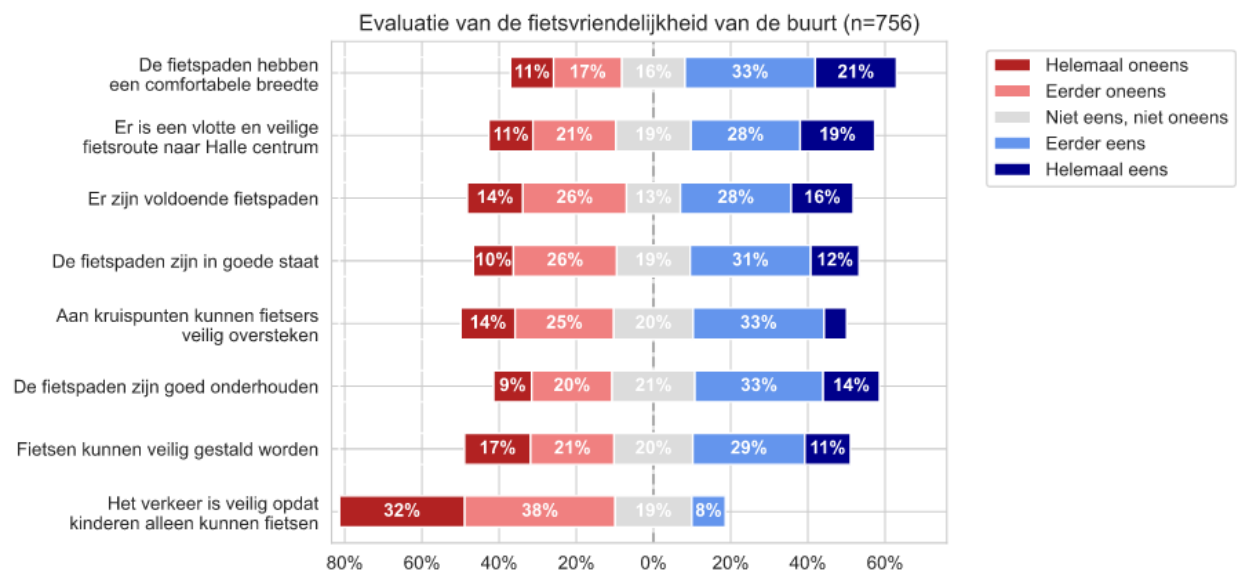
Uitgesplitst per dimensie, merken we dat de voetgangersinfrastructuur in de buurten Wolvendries - Grote Weide, Lembeek Oost, Essenbeek en Buizingen vaak lager geëvalueerd wordt vergeleken met de overige buurten. Omgekeerd wordt deze in Don Bosco - Stroppen, Halle Centrum en Sint-Rochus beter geëvalueerd.





## 4.4.2 Fietsvoorzieningen in de eigen buurt

De meningen over de fietsvoorzieningen in de eigen buurt lijken verdeeld, behalve wanneer het gaat over verkeersveiligheid. Daarbij stelt ongeveer twee derden van de panelleden dat het verkeer te onveilig is in hun buurt om kinderen alleen te laten fietsen.



We vonden hierbij een aantal verschillen naar gedrag en woonplaats. Panelleden die minstens af en toe de fiets gebruiken in het kader van woon-werkverkeer, lijken minder tevreden over de veiligheid van kruispunten in hun buurt ( $r(5) = -0.11$ ,  $p < 0.01$ ).

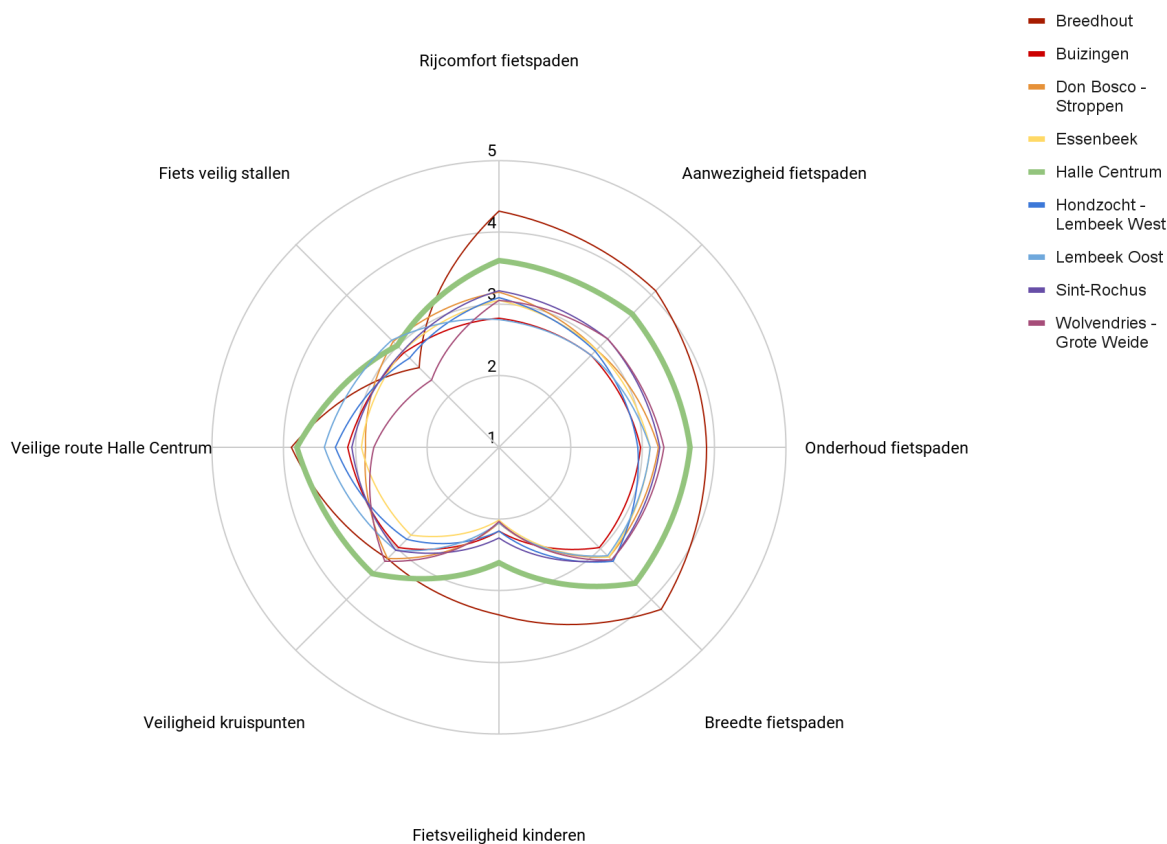
Als we de 9 buurten met elkaar vergelijken op basis van fietsvriendelijkheid, merken we verschillen op vlak van<sup>12</sup>:

- het rijcomfort van de fietspaden ( $H(7) = 26.54, p < 0.01$ );
- de aanwezigheid van fietspaden ( $H(7) = 26.01, p < 0.01$ );
- het gepercipieerde onderhoud van de fietspaden ( $H(7) = 21.80, p < 0.01$ );
- de verkeersveiligheid voor kinderen ( $H(7) = 19.56, p < 0.01$ );
- de mate waarin kruispunten als veilig worden ervaren voor fietsers ( $H(7) = 20.87, p < 0.01$ ); en
- de ervaren aanwezigheid van een veilige fietsroute naar Halle Centrum ( $H(7) = 37.80, p < 0.01$ ).

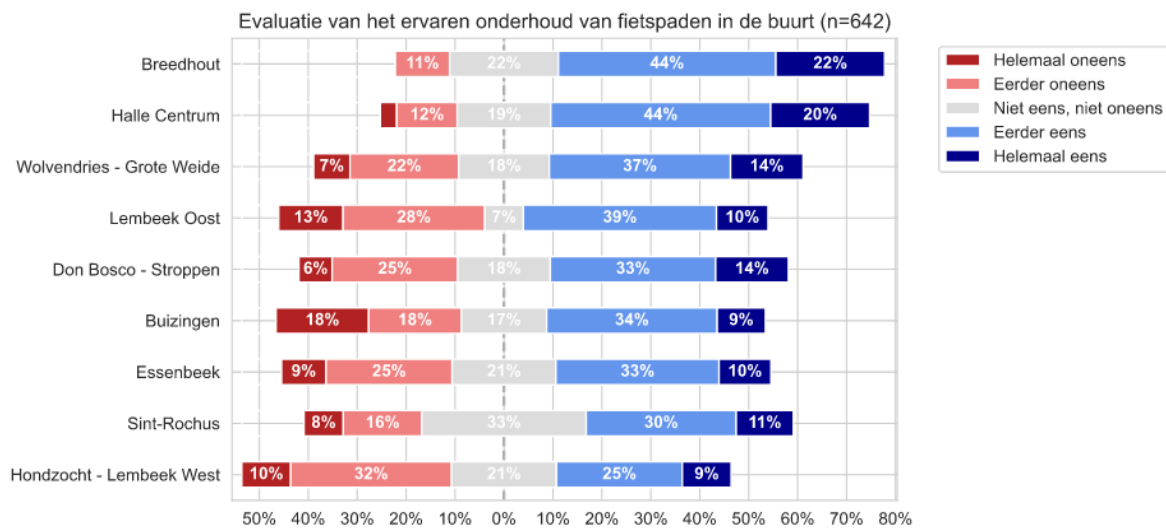
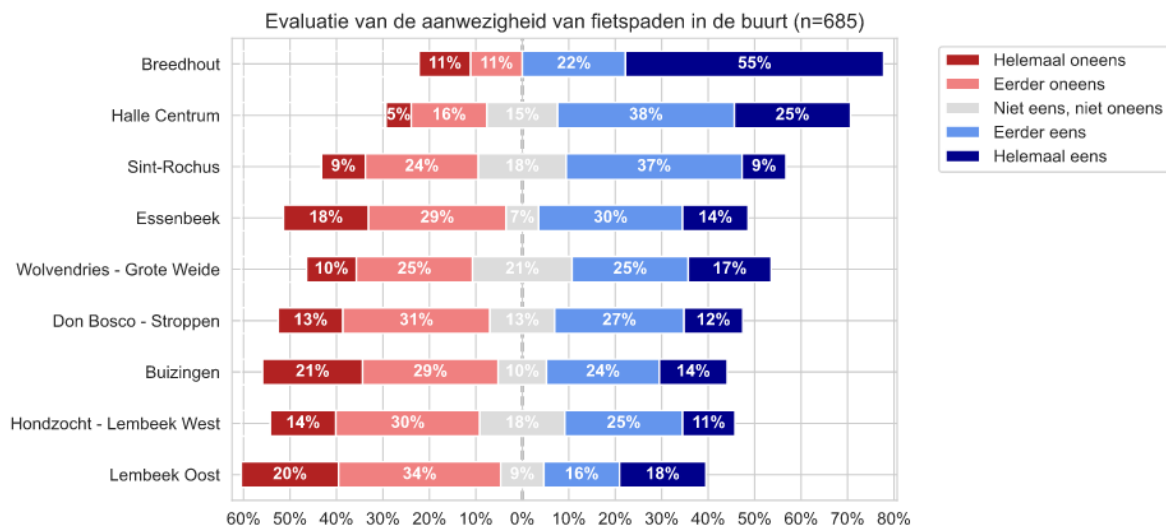
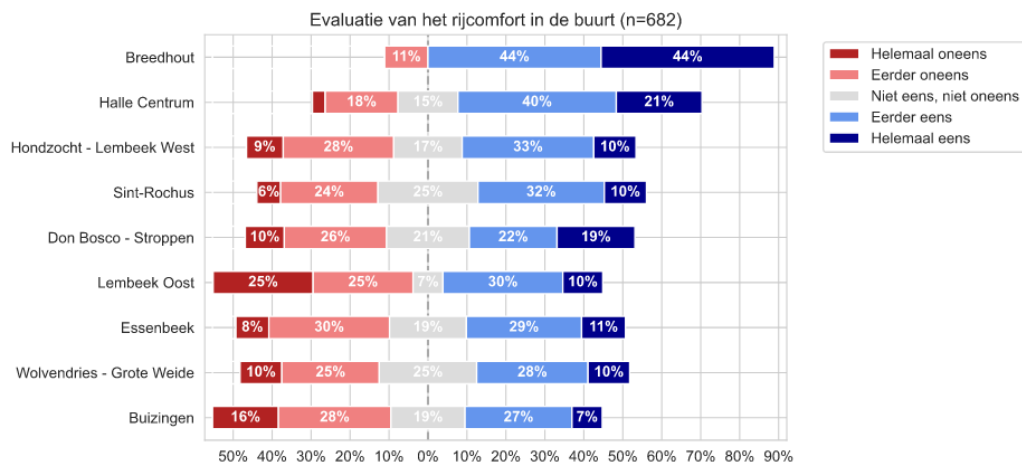
Uitgesplitst per dimensie, merken we dat de fietsinfrastructuur in Halle Centrum consequent beter geëvalueerd wordt dan in de overige buurten. Verder zien we geen opvallende verschillen.

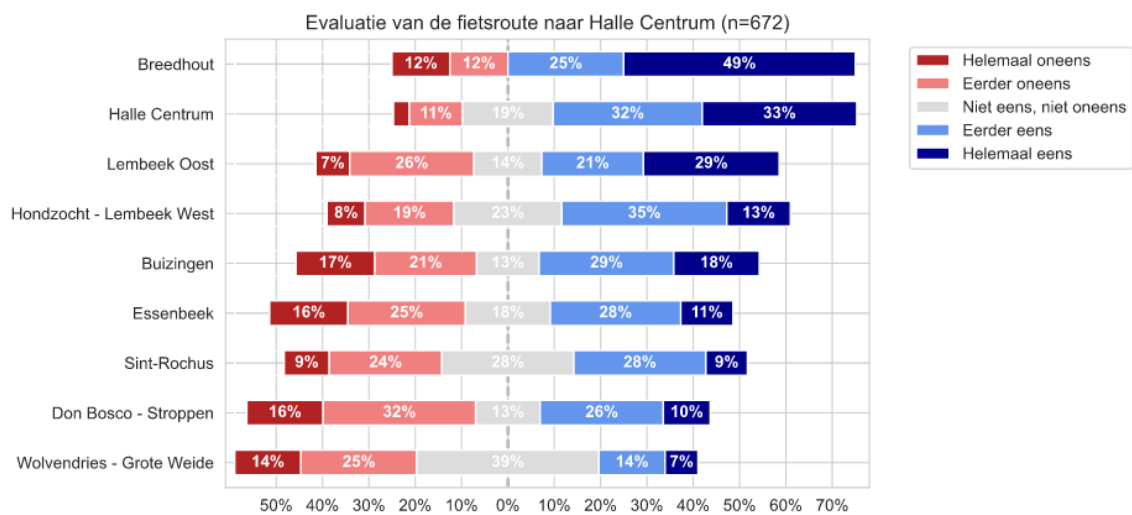
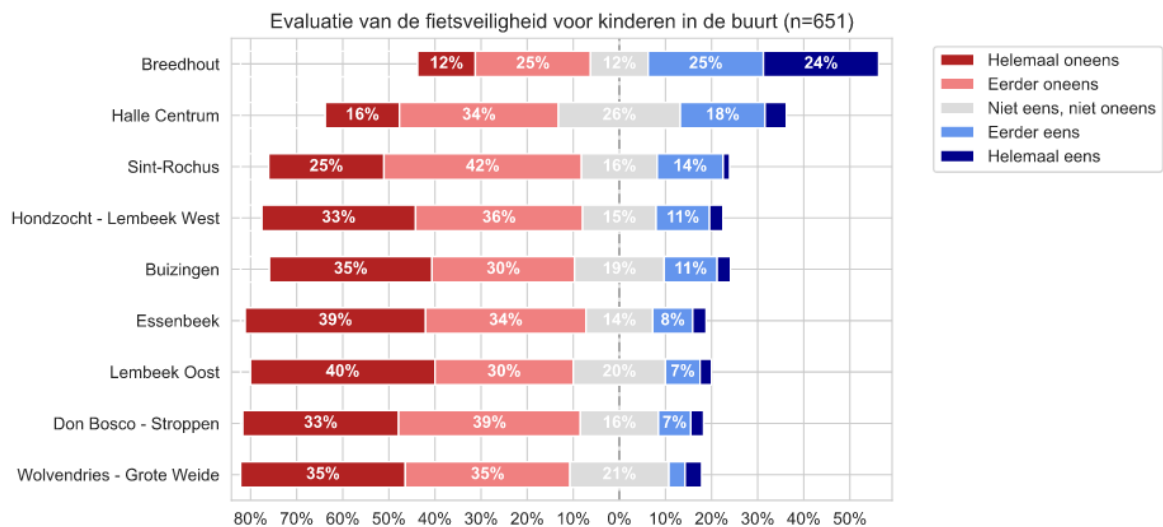
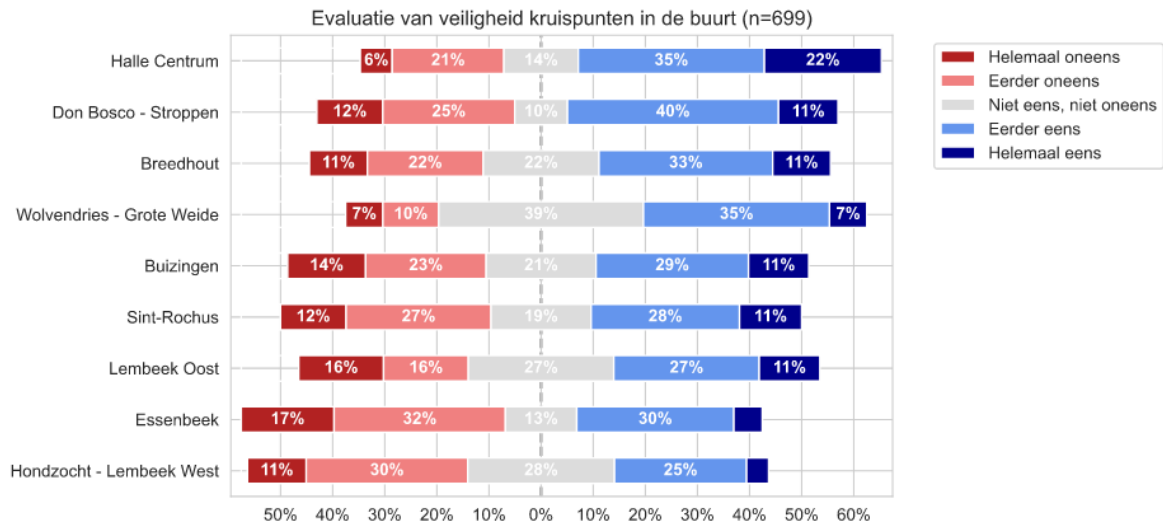
Hieronder plaatsen we in een radarplot de buurten tegenover elkaar op basis van de gemiddelde score per dimensie. Vervolgens splitsen we de vergelijking per dimensie uit in aparte staafdiagrammen voor deze dimensies waarop buurten significant van elkaar verschillen.

### Vergelijking fietsvriendelijkheid van de 9 Halse buurten



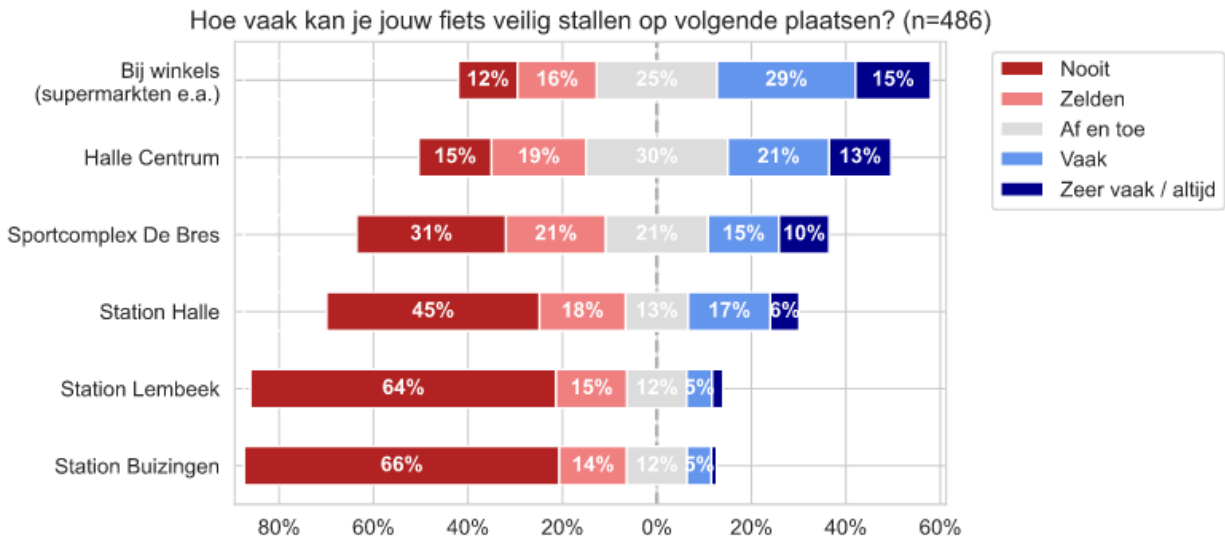
<sup>12</sup> Gezien de lage steekproefomvang voor Breedhout ( $n = 10$ ), wat de resultaten voor deze buurt onbetrouwbaar maakt, hebben we deze buurt uit de buurtvergelijking gehouden.





### 4.4.3 Veilig fietsen stallen

Vooraf bij winkels en in Halle centrum lijkt een grotere groep van de panelleden af en toe tot bijna altijd hun fiets veilig te kunnen stallen. Op andere plaatsen, vooral nabij de stations van Lembeek en Buizingen, wordt dit slechter ingeschat.



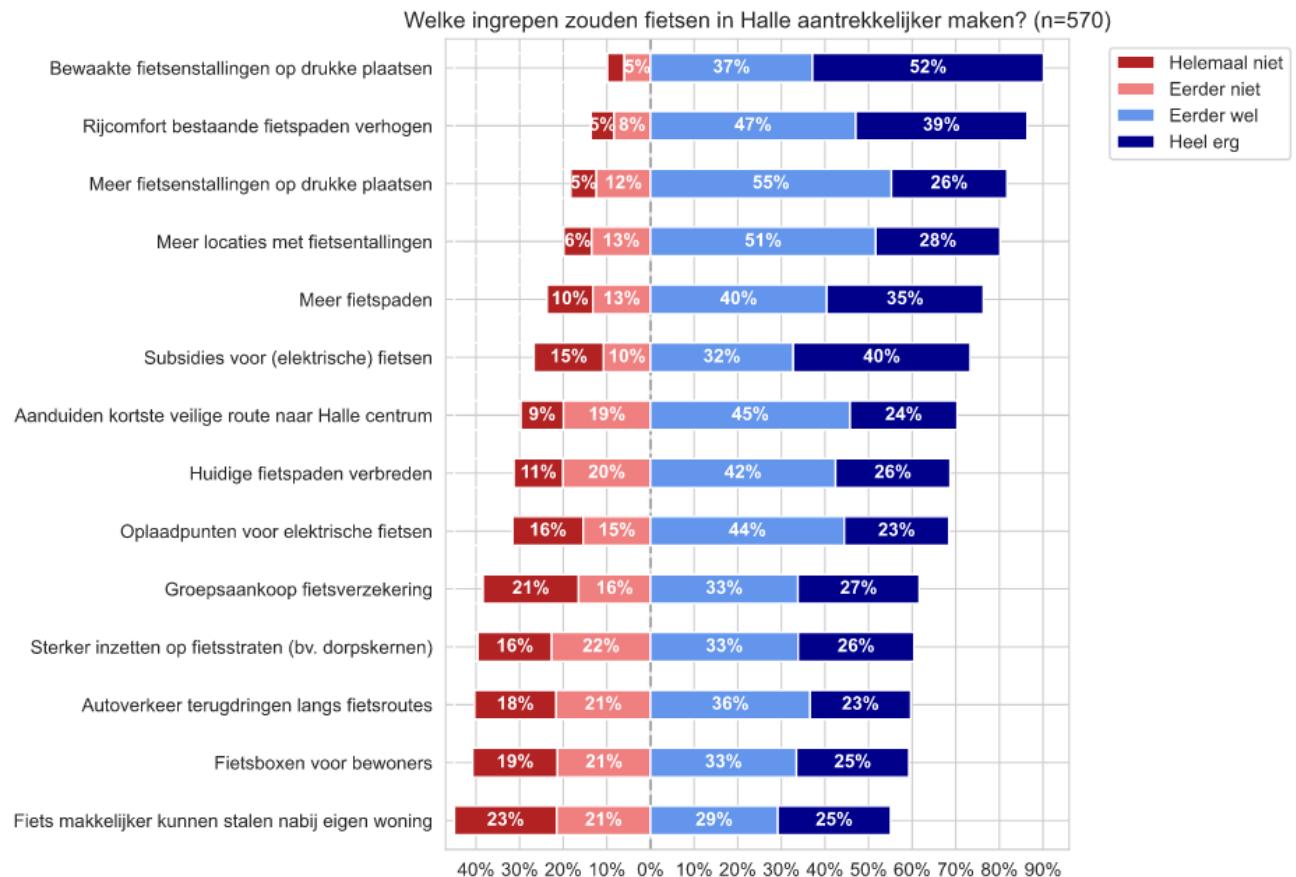
## 4.5 Opinions over bestaande en potentiële ingrepen in het openbaar domein ten opzichte van duurzame mobiliteit

We vroegen de panelleden naar hun mening over enkele bestaande en potentiële ingrepen in het openbaar domein, met betrekking tot duurzaam verplaatsen. Concreet vroegen we:

- Welke ingrepen fietsen in Halle aantrekkelijker zouden maken
- Hoe ze de fietszone in Halle Centrum evalueren
- In welke mate men voorstander is van de uitbreiding van de voetgangerszone in Halle Centrum
- In welke mate men een veiligere fietsinfrastructuur zou willen, ten koste van ruimte voor de auto
- In welke mate men vindt dat Stad Halle voldoende inspanningen levert om laadpalen te voorzien voor elektrische auto's en fietsen

### 4.5.1 Ingrepen om fietsen in Halle aantrekkelijker te maken

De verschillende voorgelegde ingrepen lijken allen een meerderheid van de panelleden te overtuigen.





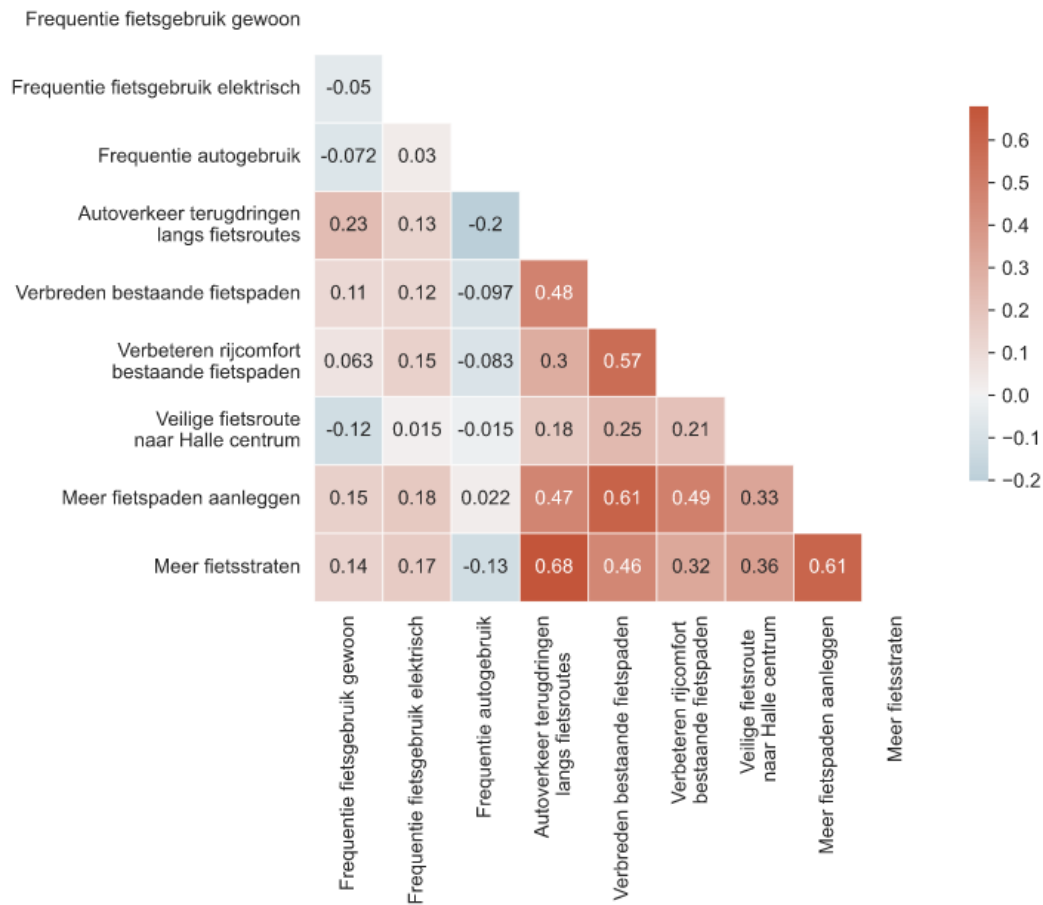
In de eerste plaats lijken de panelleden ingrepen omtrent **fietsenstallingen** sterk te ondersteunen. Vooral meer (bewaakte) fietsenstallingen nabij drukke plaatsen zoals winkelcentra, scholen, uitgaansgelegenheden en stations en andere openbaar vervoersknooppunten worden ondersteund. Verder geeft 75% aan dat meer fietsenstallingen in het algemeen een goede ingreep zou zijn. Fietsboxen voor bewoners en fietsen makkelijker kunnen stallen nabij woningen lijken voor een kleinere meerderheid een goed idee.

Een tweede groep ingrepen die (sterk) ondersteund worden door de panelleden, gaat over **fietspaden**. Daarbij zien we voornamelijk dat een hoger rijcomfort van de huidige fietspaden hoog op de lijst staat, gevolgd door extra fietspaden en het verbreden van de huidige fietspaden.

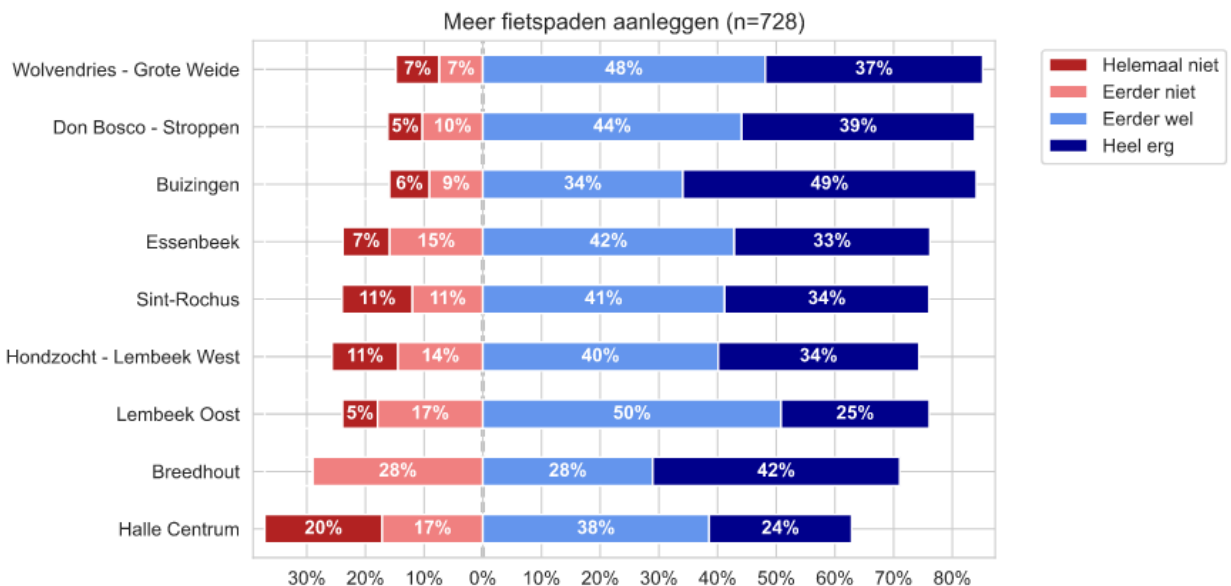
Wat betreft **verkeersveiligheid**, lijken de panelleden meer gewonnen voor het aanduiden van veilige fietsroutes, terwijl de meningen over fietsstraten en het terugdringen van autoverkeer langs drukke fietsroutes meer verdeeld zijn. Toch zien we dat een meerderheid van de panelleden beide maatregelen ondersteunen.

Verder zien we dat er draagvlak bestaat voor **ondersteuning** bij de aankoop van (elektrische) fietsen met subsidies en, in iets mindere mate, het organiseren van groepsaankoop voor een fietsverzekering. Ook meer **oplaadpunten** voor elektrische fietsen wordt als een goede maatregel beschouwd.

De mate waarin de verschillende ingrepen wel of niet ondersteund worden, hangen deels samen met de mate waarin de fiets of auto gebruikt wordt voor woon-werkverkeer of vrije tijd. Zo zien we dat het **terugdringen van autoverkeer** langs drukke fietsroutes ( $r(7) = 0.23$ ,  $p < 0.001$ ) en het sterker inzetten op **fietsstraten** ( $r(7) = 0.14$ ,  $p < 0.01$ ) sterker ondersteund wordt door frequente fietsers, zowel door gebruikers van gewone als elektrische fietsers. Omgekeerd zijn frequente autobestuurders minder sterk gewonnen voor zowel het terugdringen van autoverkeer langs fietsroutes ( $r(7) = -0.2$ ,  $p < 0.001$ ) als voor een toename van fietsstraten ( $r(7) = -0.13$ ,  $p < 0.01$ ).



Een opvallende vaststelling is dat we hierbij geen betekenisvolle verschillen tussen de buurten, behalve met betrekking tot het aanleggen van meer fietspaden ( $H(7) = 21.88, p < 0.01$ ). De interesse hiervoor lijkt voornamelijk kleiner binnen Halle Centrum.



Aanvullend bij bovenstaande mogelijke ingrepen, vroegen we de panelleden ook of zij nog andere **ideeën en suggesties** hadden om fietsen in Halle aantrekkelijker te maken. De suggesties die gedeeld werden, gingen over de weginfrastructuur, fietsenstallingen, signalisatie en een bredere groep ingrepen met betrekking tot sensibilisering, ondersteuning en fietsroutes.

**Suggesties** voor de **weginfrastructuur** gingen over een verkeersveilige inrichting van fietspaden, kruispunten en schoolomgevingen.

Met betrekking tot **fietspaden** stelden de panelleden dat... :

- ... fietsers en ander wegverkeer best zoveel mogelijk fysiek van elkaar **gescheiden** worden (al dan niet inclusief traag en snel fietsverkeer):

*"Fietspaden scheiden van straten (fysieke barrière, fysieke scheiding of geografische scheiding). Buiten de stad fietspaden doorheen velden weg van de straten"*

- ... er **meer fietspaden** aangelegd moeten worden, of bestaande vervolledigd:
  - langs kleinere wegen waar er soms snel gereden wordt
  - buiten het stadscentrum
  - ter vervanging van fietsstraten (wordt als frustrerend ervaren)
  - en het vervolledigen van de fietssnelweg (het stuk tussen Halle centrum en Buizingen)
  - fietspaden niet plots laten eindigen en missing links wegwerken

- ... er uniformiteit in de **inrichting** van fietsinfrastructuur mist:

*"Daarnaast wordt er ook op een niet zo consequente manier gebruik gemaakt van fietspaden (verschillende kleuren) en aanduidingen van fietsstraten. Probeer hier één duidelijk ontwerp voor te kiezen."*

Suggesties over het **rijcomfort van de fietspaden**, gaan enerzijds over de staat van het wegdek en anderzijds over hindernissen tijdens het fietsen.

- Wat betreft het **wegdek** noteerden we meermaals de vraag om de overgang tussen fietspaden en andere wegen meer gelijkmatig te maken en de staat van de bestrating te verbeteren:

*"Zorg aub voor een vlotte overgang tussen de fietspaden en de weg. Ik rij steeds mijn banden kapot als ik moet wisselen tussen fietspad en rijbaan."*

- Ervaren **hindernissen** omvatten:
  - Plots einde van fietspaden
  - Foutgeparkeerde wagens
  - Korte bochten (90°)
  - Overhangende planten

**Inrichting kruispunten** fietsvriendelijker maken door...:

- verkeerslichten te plaatsen,

- fietsers en gemotoriseerd verkeer te scheiden dmv een fietspad en/of voorsorteerstrook voor fietsers,
- fietsers niet te dwingen om af te stappen om een kruispunt over te steken

**Schoolomgevingen** fietsvriendelijker maken door...:

- schoolstraten tijdelijk te blokkeren wanneer school begint en eindigt
- prioriteit te geven aan fiets- en voetgangersinfrastructuur rond scholen

**Fietsstraten**, ten slotte, werden door sommigen als verkeersonveilige maatregel ervaren:

*"Het lijkt me logischer fiets- en autoverkeer waar mogelijk te scheiden en/of fietspaden te verbeteren/verbreden ipv nog fietsstraten in te richten. Dit lijkt me niet altijd veiliger. En als ik fiets is het met een kleuter en peuter die nu eenmaal onvoorspelbare zaken doen/voorhebben. Meer ruimte vergroot dat de veiligheid."*

Een tweede thema waarrond we verschillende suggesties noteerden, betreffen **fietsenstallingen**. Hierbij wordt er voornamelijk gedacht aan bewaakte, overdekte en/of afgesloten fietsenstallingen waar inwoners het gevoel hebben hun fiets veilig te kunnen achterlaten. Men wijst enerzijds de stationsomgeving aan, en anderzijds de omgeving van de eigen woonplaats.

- Station:  
*"Mogelijkheden om toch wel dure (elektrische) fietsen aan station te stallen. Het is belachelijk, maar wel de realiteit dat wij hiervoor de auto gebruiken of een oude gammele fiets."*
- Woonplaats:  
*"Ik denk dat het introduceren van fietsboxen (groot genoeg dat bakfietsen en andere elektrische fietsen hierin kunnen) een grote hulp zou zijn voor veel mensen. Op dit ogenblik cohous ik waardoor we het geluk hebben een huis te huren ipv een appartement. Hierdoor kan mijn stadsfiets en die van mijn huisgenoten alsook mijn koersfiets in de garage staan. Een dure koersfiets zal nooit tot amper in zo'n fietsbox komen te staan. Maar moest je de stadsfiets er al kwijt kunnen zou dit een grote hulp zijn. Zeker voor mensen die op een appartement wonen of een rijhuis waar er geen optie is om dit in de gang of tuin/tuinhuis te zetten. Dus ik ben een zeer grote fan van dit concept!"*

Meer algemene suggesties voor een grotere verkeersveiligheid, gaan over het **afdwingen van verkeersregels** voor verschillende weggebruikers, inclusief:

- Snelheidscontroles in straten waar fietsers en gemotoriseerde verkeersstromen elkaar ontmoeten, zoals in zone 30, schoolomgevingen, langs invalswegen, ...
- inhaalverbod in fietsstraten,
- parkeren op fietspaden,
- het naleven van de wegcode door fietsers (eenrichtingsstraten, fietspaden gebruiken, fietsverlichting)

Daarnaast opperden panelleden suggesties voor...:

- ... verbeterde **signalisatie** zoals:
  - Einde fietspad aangeven, zodat bestuurders gewaarschuwd worden voor fietsers op de rijbaan
  - Duidelijkere signalisatie wanneer er een fietsstraat is (bvb. Slingerweg), al dan niet gecombineerd met fysieke aanpassing van de infrastructuur zodat het inhalen van fietsers onmogelijk wordt
- Aanduiden van verkeersveilige **fietsroutes**:
  - Naar scholen, al dan niet in combinatie met fietsstraten
  - Veilige routes van de wijken naar Halle centrum, waarbij de verbinding Lembeek - Halle Centrum specifiek aangehaald werd
  - In de context van vrije tijd: een overzicht van mooie fietsroutes in Halle kenbaar maken aan de inwoners en/of aanduiden van fietsroutes voor specifieke groepen (MTB, gravel, gewone fiets)
- Het **autoluw** maken van bepaalde zones, met name rond scholen en Halle centrum
- Het inrichten van een jaarlijkse **autoloze zondag**, die als familiedag ingevuld kan worden
- Fietsvoorzieningen zoals een **onderhoudspunt** met fietspompen
- Een **'wegenhulp'** voor fietsers
- **Lagere gemeentebelasting** voor fietsers
- Een actiever gebruik van de fiets onder het gemeentebestuur / -administratie opdat pijnpunten proefondervindelijk ervaren worden.

Naast bovenstaande suggesties werden er ook **bezorgdheden** gedeeld, hoofdzakelijk over **fietsdiefstallen** en **verkeersveiligheid op specifieke locaties**.

Meerdere panelleden maken zich zorgen om **fietsdiefstallen**, en geven dit aan als drempel om de fiets te nemen.

*"Er is geen gebrek aan fietsenstallingen aan het station, maar het woordje "veilig" zorgde ervoor dat ik "nooit" moest aanduiden. Zelfs moest ik een peperdure fietsbox huren van de eigenaar van ons appartementsgebouw, dan nog zijn er exponentieel meer en meer inbraken aan het station. Fietsen worden gestolen uit de afgesloten kelderboxen, de dieven staan op camerabeelden maar jammer genoeg lijkt er weinig aan te doen?"*

Suggesties hebben betrekking op... :

- ... fietsenstallingen (zie hierboven),
- ... een actiever en/of repressiever beleid rond fietsdiefstallen,
- ... sensibilisering rond het goed op slot zetten van de eigen fiets, eventueel gecombineerd met een groepsaankoop van fietsslots.

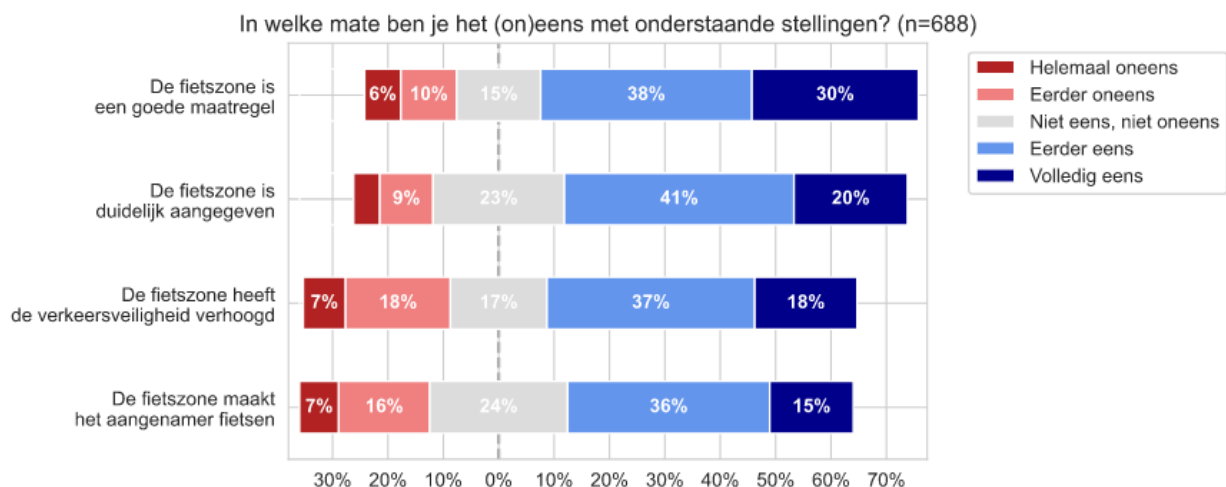
**Onderstaande locaties en situaties**, tot slot, werden expliciet vermeld als onveilige plaatsen:

- Het rondpunt nabij de Zwarte Kat, en de weg er naartoe vanaf de vaart
- De fietsstraat in de Suikerkaai in het algemeen, en het kruispunt ter hoogte van het kruispunt met de Basiliëkstraat in het bijzonder
- N203a, en het kruispunt met de Nijvelsesteenweg. Onduidelijk hoe men hier als fietser dient over te steken.
- De omgeving van Atheneum, Don Bosco bij het begin en einde van de schooldag

- De oversteekplaats nabij het station
- Het tweerichtingsfietspad langs de Asembergsesteenweg
- Het rondpunt nabij het Bevrijdingsplein
- Een onveilige fietsroute/kruispunten naar Halle centrum vanuit Sint-Rochus specifiek en in het algemeen doordat er meerdere drukke wegen gekruist moeten worden
- Het kruispunt nabij de Action
- Willamekaai sinds er opnieuw tweerichtingsverkeer toegestaan is

## 4.5.2 Evaluatie fietszone Halle centrum

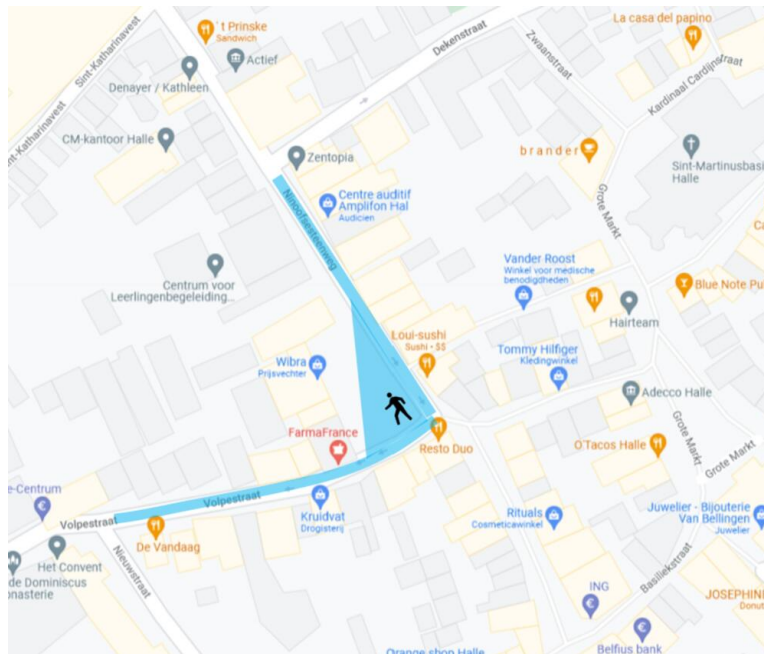
Het Stadspanel evalueert de fietszone in Halle Centrum positief. Bijna 80% beschouwt de fietszone als een goede maatregel. Iets meer dan de helft stelt dat de zone de verkeersveiligheid verhoogd heeft en het fietsen in het centrum aangenamer gemaakt. Ook stelt een ruime meerderheid dat de fietszone duidelijk is aangegeven.



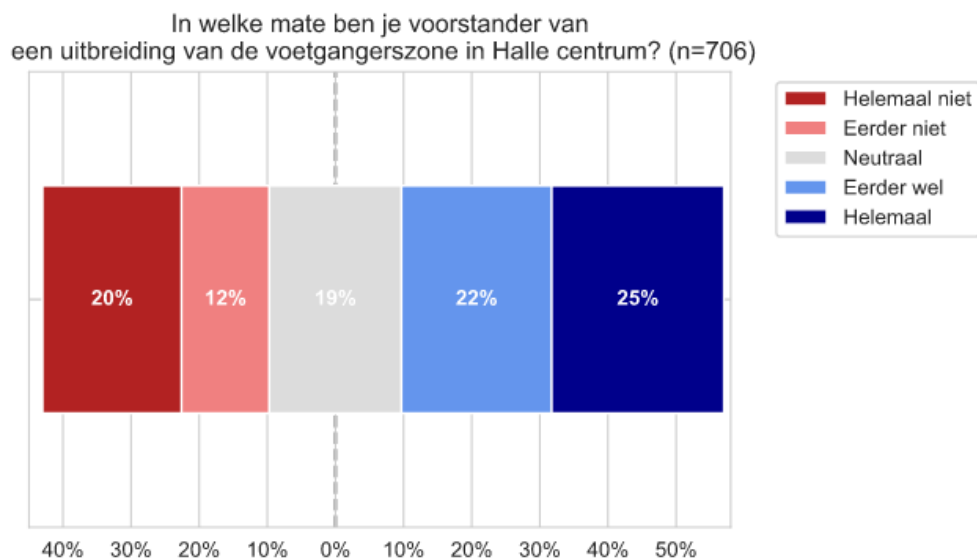
We zien dat de panelleden die vaker gebruik maken van de auto (als bestuurder) voor vrije tijd of woon-werkverkeer, de fietszone als maatregel negatiever evalueren ( $r(8) = -0.13$ ,  $p < 0.01$ ). Anderzijds verschilt hun beoordeling van de signalisatie, verkeersveiligheid of aangenaamheid van fietsen binnen het centrum niet van zij die minder (of nooit) de auto gebruiken.

### 4.5.3 Opinie uitbreiding voetgangerszone Halle Centrum

In Halle centrum zijn er momenteel drie voetgangerszones waar auto's alleen toegelaten zijn als ze een doorgangskaat hebben. De huidige zones situeren zich rond de Grote Markt, rond de Basiliekstraat en in Handbooghof. Een uitbreiding van deze zone naar de Beestenmarkt, Volpestraat en een deel van de Ninoofsesteenweg is een mogelijkheid.



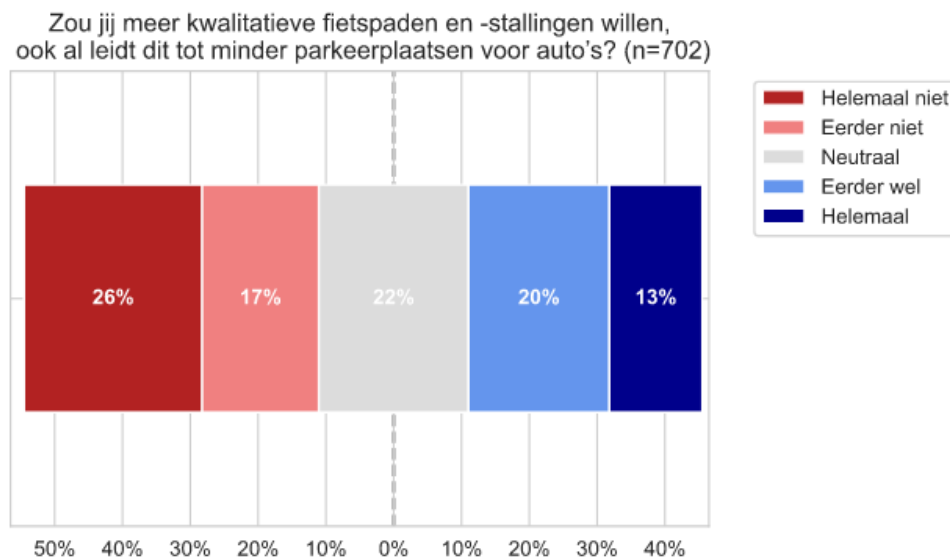
De leden van het Stadspanel zijn echter verdeeld over deze uitbreiding. Ongeveer een derde lijkt tegen de uitbreiding te zijn, net iets minder dan de helft is de uitbreiding positief gezind, en ongeveer een vijfde is onbeslist.



De uitbreiding van de voetgangerszone kan voornamelijk op de goedkeuring rekenen van panelleden die zich frequenter te voet ( $r(8) = 0.18$ ,  $p < 0.001$ ) of met de fiets ( $r(8) = 0.18$ ,  $p < 0.001$ ) verplaatsen tijdens hun vrije tijd. Panelleden die frequenter gebruikmaken van de auto tijdens hun vrije tijd zijn negatiever ( $r(8) = -0.13$ ,  $p < 0.001$ ).

#### 4.5.4 Opinie fietspaden en -stallingen versus parkeerplaatsen

De meningen zijn eveneens verdeeld over de mate waarin fietspaden en -stallingen meer ruimte mogen innemen ten koste van autoparkeerplaatsen. 43% van de panelleden geven aan negatief te staan tegenover deze ingreep, een derde staat er positief tegenover en iets meer dan een vijfde is onbeslist.

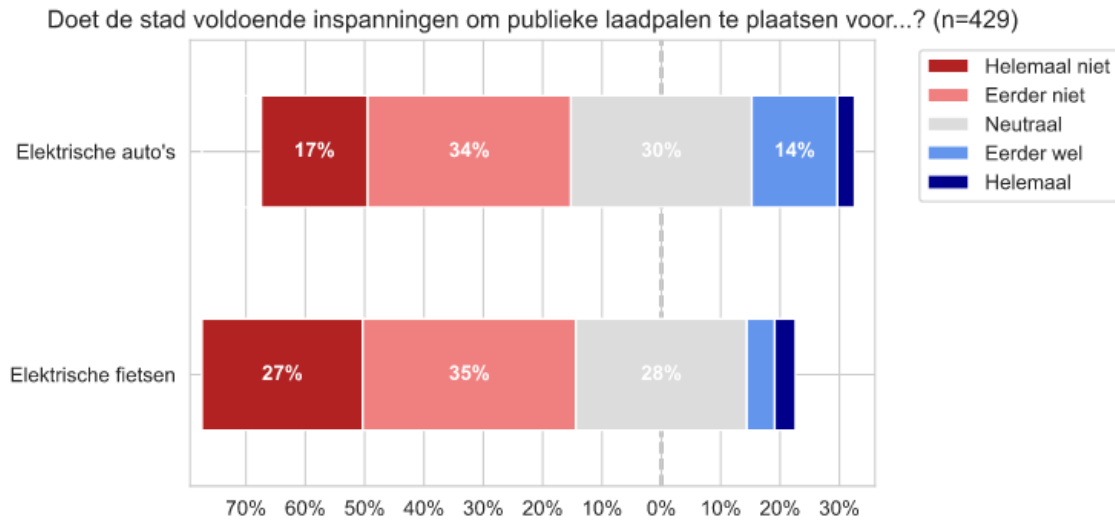


We zien dat panelleden die vaker gebruikmaken van de auto (als bestuurder) in hun vrije tijd, negatiever staan tegenover meer ruimte voor kwalitatieve fietsinfrastructuur in ruil voor autoparkeerplaatsen ( $r(8) = -0.16$ ,  $p < 0.001$ ). Omgekeerd zien we dat frequente fietsers deze ingreep sterker ondersteunen dan panelleden die minder frequent (of nooit) de fiets gebruiken ( $r(8) = 0.30$ ,  $p < 0.001$ ).



### 4.5.5 Opinie laadpalen elektrische auto's en fietsen

Een meerderheid van de panelleden stelt dat de stad momenteel te weinig inspanningen doet om publieke laadpalen voor elektrische auto's (51%), en vooral fietsen (62%), te voorzien.



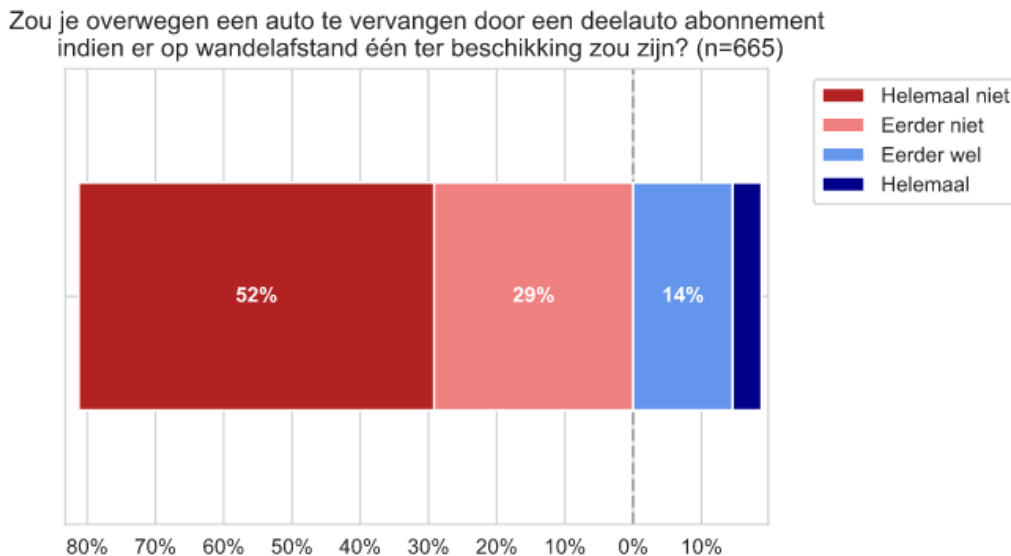
## 4.6 Gebruiksintentie van deelmobiliteit

Ten slotte peilden we naar de gebruiksintentie van deelauto's en -fietsen. Concreet vroegen we...:

- ... in welke mate men een eigen auto zou vervangen door een deelautoabbonnement
- ... wat de belangrijkste redenen zijn om geen deelautoabbonnement te nemen
- ... voor welke redenen men zichzelf een deelauto ziet gebruiken
- ... voor welke redenen men zichzelf een deelfiets ziet gebruiken

### 4.6.1 Gebruiksintentie deelauto's

Een minderheid (19%) van de panelleden zou overwegen een eigen auto te vervangen door een abbonement op een deelauto, als deze op wandelafstand beschikbaar zou zijn.



De intentie om een deelauto abbonement te nemen lijkt hierbij hoger te liggen onder de panelleden die vaker de (elektrische) fiets ( $r(7) = 0.20$ ,  $p < 0.001$ ) en de trein ( $r(7) = 0.14$ ,  $p < 0.001$ ) gebruiken in de vrije tijd of minstens af en toe de fiets nemen om het woon-werk traject af te leggen ( $r(7) = 0.15$ ,  $p < 0.001$ ). Omgekeerd ligt de intentie lager onder autobestuurders ( $r(7) = -0.16$ ,  $p < 0.001$ ). Verder zien we ook dat de intentie lager ligt onder oudere panelleden.

De belangrijkste redenen om geen deelauto te nemen is enerzijds de gehechtheid aan de eigen auto (40%) en anderzijds een onzekerheid over de beschikbaarheid van een deelauto indien men deze nodig zou hebben (38%). Dit komt ook terug als dominante factor in de antwoorden op de bijhorende open vraag:

*"Momenteel gebruik ik mijn auto niet zoveel, dus deze optie zou eigenlijk wel bij mij passen. Maar ik doe het niet omdat ik aan kindjes wil beginnen en dan denk de auto zeker wel nodig te hebben. Mijn partner is veel weg met zijn auto en werkt langere uren. Ik zal*

*dus mijn auto nodig hebben om de kindjes overal weg te brengen of op te halen. Als ze wat ouder zijn kan de auto misschien toch vervangen worden door een bakfiets of dergelijke.”*

Verder zien we ook dat het beschikken over een bedrijfswagen (17%), onzekerheid over de werking van het deelautosysteem (16%) en een lage bereidheid om zich eerst te verplaatsen naar de deelauto (16%) redenen zijn om geen abonnement te nemen.

De kostprijs lijkt slechts voor een kleine minderheid van de panelleden een drempel te vormen.

Ten slotte geeft 3% aan al over een abonnement te beschikken of de intentie te hebben er één te nemen. Gezien 0.6% aangaf reeds over een deelauto abonnement te beschikken, lijkt 2.8% een concrete intentie te hebben er één te nemen in de toekomst.



“Andere redenen” die we noteerden zijn:

- Angst voor een hoge kostprijs wanneer men voor langere tijd een deelauto nodig zou hebben, zoals voor het werk:

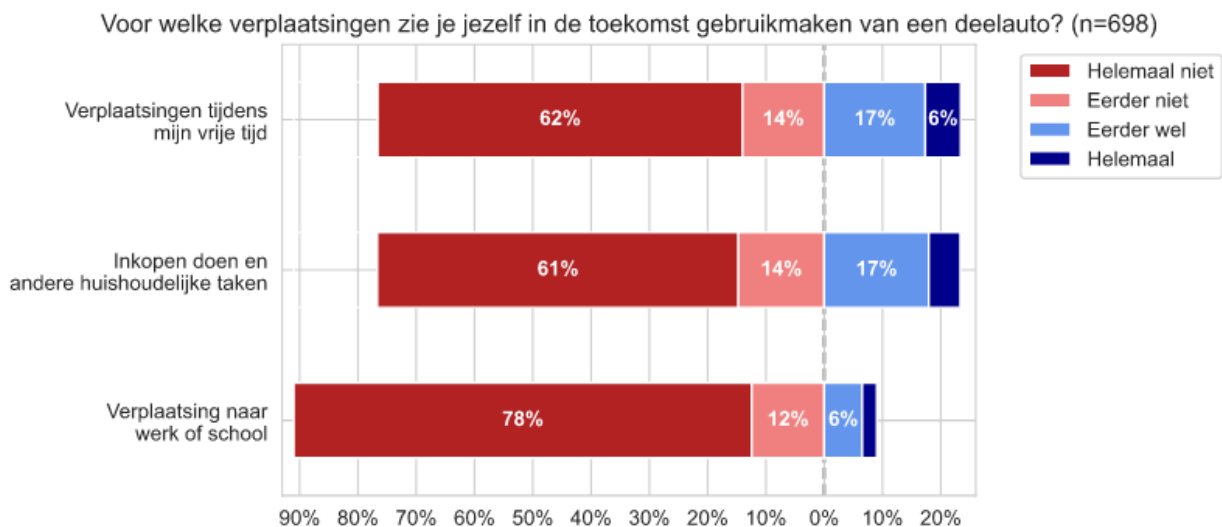
*“Momenteel werk ik nog en geraak ik niet op tijd op het werk met het openbaar vervoer. Een deelauto is ook geen goed plan, want de wagen staat dat een ganse dag op het werk. Maar van zodra ik op pensioen ben gaat de auto de deur uit en is de kans groot dat ik een abonnement neem.”*

- Bezorgdheden rond hygiëne en netheid:

*“Gebrek aan respect van andere gebruikers om de wagen goed te onderhouden.  
Gebrek aan goede rijkunsten en kennis van het verkeersreglement bij andere  
gebruikers met schade aan de wagen als gevolg.”*

- Het gevoel dat men een auto moet kennen om zich veilig te kunnen verplaatsen
- Nood aan een auto aangepast aan een fysieke beperking

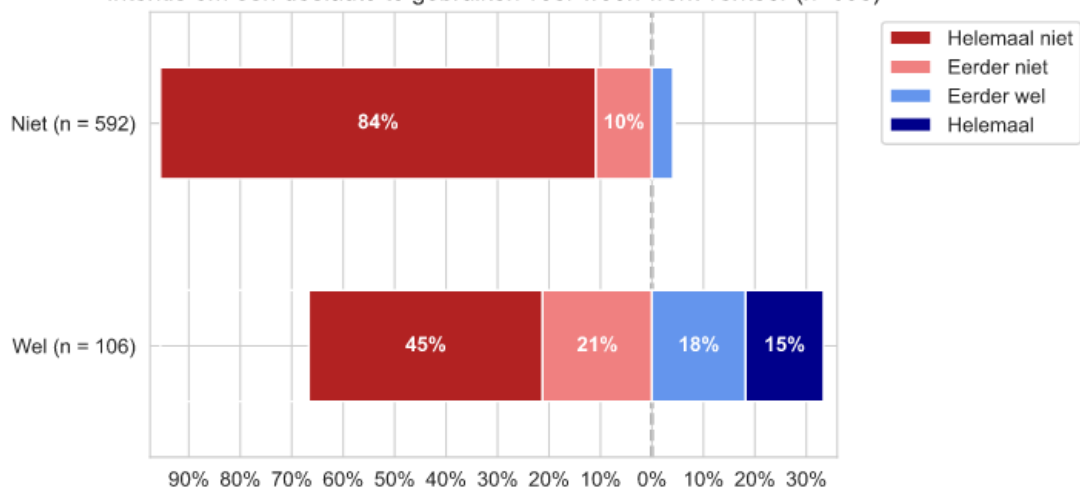
Naar gebruik geeft een meerderheid aan dat een deelauto voor geen enkele situatie gebruikt zou worden. Een beperkte groep ziet zichzelf wel een deelauto gebruiken tijdens zijn of haar vrije tijd, of om inkopen of andere huishoudelijke taken te doen. Voor verplaatsingen in de context van werk of school lijkt men minder geneigd een deelauto te gebruiken.



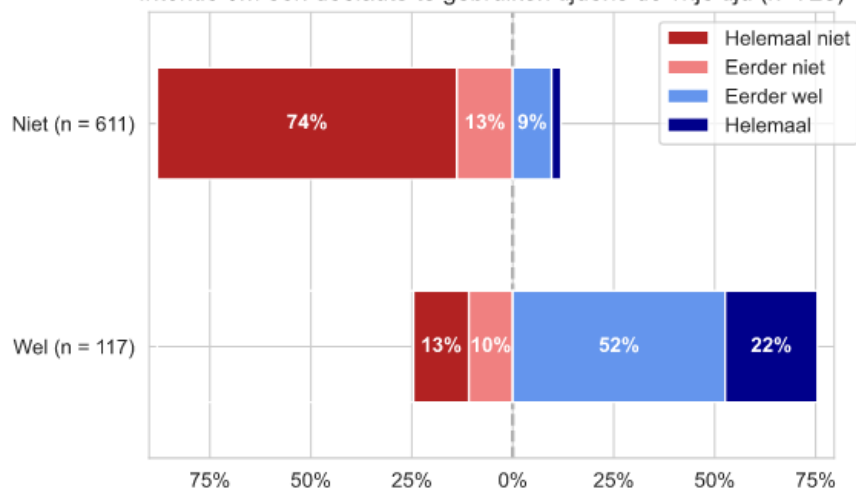
Panelleden met een hogere intentie om een deelautoabonnement te nemen<sup>13</sup> zijn zoals verwacht meer geneigd om een deelauto voor verschillende doelen te gebruiken. Ook bij hen zien we dat ze minder geneigd zijn om deze te gebruiken in een woon-werkcontext, en meer in de context van huishoudelijke taken of vrije tijd.

<sup>13</sup> Panelleden die 'Eerder wel', 'Helemaal' of 'Heb ik al' geantwoord hebben op de vraag of men een abonnement zou nemen indien dit op wandelafstand beschikbaar zou zijn beschouwen we als 'wel' een intentie', panelleden die 'Eerder niet' of 'Helemaal niet' beschouwen we als geen intentie of 'niet'

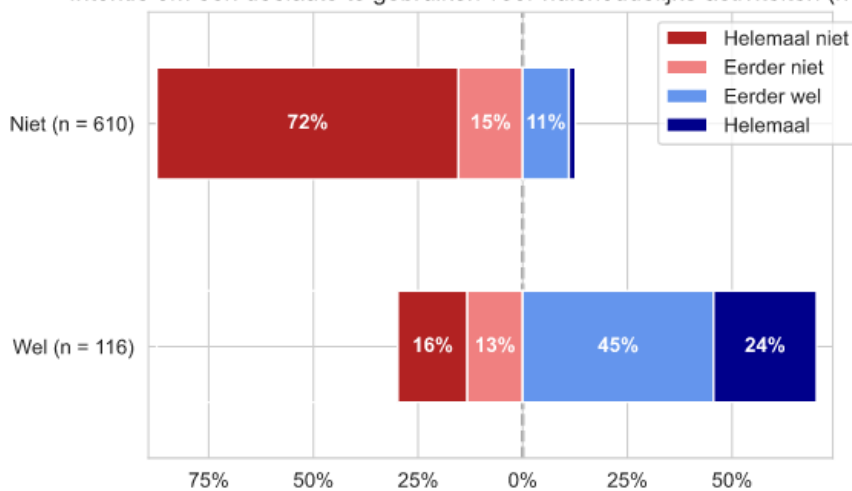
Intentie om een deelauto te gebruiken voor woon werk verkeer (n=698)



Intentie om een deelauto te gebruiken tijdens de vrije tijd (n=728)

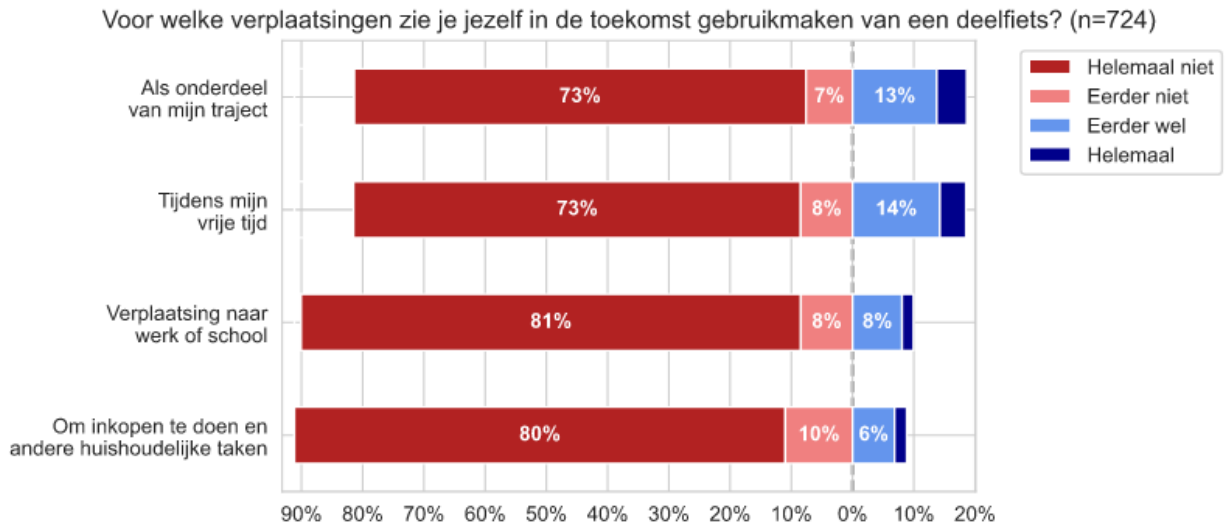


Intentie om een deelauto te gebruiken voor huishoudelijke activiteiten (n=726)



## 4.6.2 Gebruiksintentie deelfietsen

Net als bij deelauto's zien we ook wat betreft deelfietsen een lage gebruiksintentie. Een beperkte groep panelleden ziet zichzelf echter wel gebruikmaken van een deelfiets als onderdeel van een traject en tijdens zijn of haar vrije tijd. De gebruiksintentie in de context van werk, school of huishoudelijke taken lijkt lager te liggen.



## 5. Discussie en conclusies

De vierde bevraging van het Stadspanel Halle wilde inzicht verkrijgen in de mobiliteit en het verplaatsingsgedrag van de Hallenaren, met speciale aandacht voor het buurtniveau. Concreet waren we geïnteresseerd in de volgende thema's:

- Bezit van vervoersmiddelen en -abonnementen
- Verplaatsingsgedrag in de context van werk en vrije tijd
- Kennis over verschillende mobiliteitsoplossingen en voorzieningen binnen Halle
- Evaluatie van voetgangers- en fietsvoorzieningen in de eigen buurt
- Opinies over bestaande en potentiële ingrepen in het openbaar domein ten opzichte van duurzame mobiliteit
- Gebruiksintentie van deelmobiliteit

We nodigden 2.026 inwoners uit om deel te nemen aan deze bevraging. 815 panelleden namen deel, waarvan er **776** weerhouden werden. Hieronder bespreken we de **belangrijkste bevindingen** die uit de verzamelde gegevens voortkomen.

Een eerste vaststelling is dat **de auto het dominante vervoersmiddel** is onder de panelleden. 90% woont in een gezin waar er minstens één aanwezig is, 60% gebruikt de auto om minstens een deel van het woon-werk- of schooltraject af te leggen, en voor 50% is de auto het voertuig waarmee de grootste afstand afgelegd wordt. We zien dat voor trajecten langer dan 5km de auto stevast het vaakst gebruikt wordt en men enkel indien men zich naar Brussel dient te verplaatsen vaker de trein gebruikt. Aanvullend stelt ook meer dan de helft dat ze vaak tot altijd de auto gebruiken voor verplaatsingen in het kader van vrije tijd. Omgekeerd heeft ongeveer 10% geen auto.

De auto krijgt voornamelijk concurrentie van verplaatsingen **te voet, met het openbaar vervoer of de fiets**. Een kwart van de panelleden minstens een deel van het woon-werk traject **te voet** af, met name binnen Halle, en gaat de helft zich vaak of altijd te voet verplaatsen gedurende zijn of haar vrije tijd. Wat **openbaar vervoer** betreft stellen we vast dat 46% van de panelleden in een huishouden woont waar minstens één openbaar vervoersabonnement in gebruik is. Voornamelijk de trein wordt hierbij gebruikt. Dit zowel in het kader van zowel woon-werkverkeer, met name op trajecten langer dan 10 km en hoofdzakelijk richting het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, als tijdens de vrije tijd. Daarentegen is het gebruik van de bus eerder beperkt. Ten slotte heet 70% van de panelleden minstens één gewone fiets en 34% minstens één elektrische. Verder zien we dat een vijfde minstens een deel van het woon-werk traject met de fiets aflegt, voornamelijk voor afstanden beneden de 10 km en wanneer men in Halle tewerkgesteld is.

Panelleden lijken in het kader van woon-werkverkeer voornamelijk naar de **fiets** te grijpen omdat dit als gezond en milieuvriendelijk beschouwd wordt, en, in mindere mate, ook omdat het snelste en de aangenaamste manier is om zich te verplaatsen. Omgekeerd laten anderen de fiets voornamelijk staan omdat de afstanden als te groot ervaren worden (al dan niet in combinatie met heuvelachtig terrein), men zich onveilig voelt in het verkeer, of wordt er

verwezen naar de kwaliteit van de fietsinfrastructuur, zowel de staat van het wegdek, afwezigheid van (kwalitatieve) fietspaden, als de mogelijkheid om fietsen veilig te kunnen stallen.

Met betrekking tot de **voetgangersvoorzieningen** binnen Halle in het algemeen en in de verschillende buurten in het algemeen, zien we dat de panelleden voornamelijk tevreden zijn over de mate waarin er voldoende voetpaden aanwezig zijn, de sociale en verkeersveiligheid en de breedte van de voetpaden. Daartegenover ligt de tevredenheid over voetgangersvoorzieningen voor inwoners met een beperking een pak lager. Uitgesplitst naar buurt zien we dat met name de centrum buurten Halle Centrum, Sint-Rochus en in iets mindere mate Don Bosco - Stroppen, op verschillende dimensies hoger scoren. Opvallend hierbij is dat het eveneens dichtbevolkte Buizingen slechter lijkt te scoren.

Wat **fietsvoorzieningen** betreft, liggen de opinies meer in balans. Enkel over de verkeersveiligheid voor kinderen lijkt er een grotere (negatieve) eensgezindheid te bestaan onder de panelleden. Een opvallend verschil tussen de buurten is dat met name de fietsvoorzieningen in Halle centrum consequent positiever ingeschat worden, terwijl de overige buurten weinig tot niet van elkaar verschillen (Breedhout buiten beschouwing gelaten).

Een opvallende vaststelling is dat voor elk voorgelegde **ingreep** om fietsen in Halle aantrekkelijker te maken een meerderheid te vinden is in het Stadspanel die deze ingreep ondersteunt. Met name ingrepen in het kader van fietsparkeren, zoals meer en of bewaakte fietsenstallingen, lijken een groot draagvlak te kennen. Hierbij stellen we wel vast dat het draagvlak voor fietsboxen voor bewoners of het makkelijker kunnen stallen van de fiets nabij de eigen woning lager ligt. De ingrepen in de weginfrastructuur die het sterkt ondersteund lijken te worden, zijn het verbeteren van het rijcomfort, het aanleggen van meer fietspaden, en het verbreden van de huidige fietspaden. Buiten het aanleggen van meer fietspaden, waarvan de nood voornamelijk in Halle Centrum kleiner lijkt te zijn, verschillen de buurten niet van elkaar.

Ondanks bovenstaande resultaten, zien we wel dat het draagvlak om autoparkeerplaatsen te vervangen door meer kwalitatieve fietsinfrastructuur, zoals fietsenstallingen of fietspaden, beperkter is, met name onder die panelleden die frequenter gebruik maken van de auto in hun vrije tijd.

De **fietszone** in Halle centrum lijkt globaal genomen op de goedkeuring te kunnen rekenen van een meerderheid van de panelleden. Over een uitbreiding van de **voetgangerszone** zijn de meningen echter meer verdeeld, met name van panelleden die frequenter gebruik maken van de auto.

De interesse en gebruiksententie van **deelmobiliteit** lijkt momenteel nog beperkt te zijn. Toch zien we dat 20% wel lijkt te overwegen om een eigen auto te vervangen door een deelauto abonnement indien er zich op wandelafstand van de eigen woning zouden bevinden. Men lijkt dan voornamelijk te overwegen om een deelauto te gebruiken in niet tijdskritische omstandigheden (vrije tijd), wat in lijn lijkt te liggen met de motivaties waarom men geen deelauto zou nemen, namelijk enerzijds de onzekerheid of er een auto beschikbaar zou zijn



wanneer men die nodig heeft en anderzijds de zekerheid die een eigen auto (onder andere) op dat vlak biedt. Een gelijkaardig beeld lijken we te zien wat deelfietsen betreft.

De elektrificering van auto's en fietsen betekent dat er **laadvoorzieningen** nodig zijn. De panelleden geven hierbij aan dat Stad Halle momenteel eerder te weinig inspanningen doet om zulke laadvoorzieningen te faciliteren.

Ten slotte peilden we ook nog naar het ervaringsniveau van een aantal **mobiliteitsvoorzieningen** binnen Halle. Zo zien we dat de Minder Mobielen Centrale een beperkt gebruik en bekendheid heeft, maar lijkt deze wel bekend te zijn onder het doelpubliek. Toch is er nog ongeveer 2% die er niet mee bekend is maar wel aangeeft er nood aan te hebben. Ook de Nederhem Shuttle lijkt behoorlijk bekend te zijn en gebruikt te worden, met name onder oudere panelleden. De Fietssnelweg is bekend bij ongeveer 80% van de Hallenaren en lijkt door een meerderheid van de panelleden voornamelijk recreatief gebruikt te worden.



## **Meer weten over dit onderzoek?**

Contacteer ons:

E-mail: [services@hoplr.be](mailto:services@hoplr.be)