

## NIEUWJAARSWENSEN 2010

### OVERLEGGROEP BUURTCOMITES KESSEL-LO

De Overleggroep Buurtcomité Kessel-Lo, die een tiental buurtcomités uit Kessel-Lo overkoepelt, droomt bij de start van 2010 van meer veiligheid en leefbaarheid in het woongebied tussen de grote verbindingswegen Tiense- en Diestsesteenweg, Martelaren- en 1 Mei-laan. De stadsvernieuwing van de laatste jaren is ongetwijfeld een garantie voor een dynamisch en modern Leuven, maar de drastische ingrepen in de omgeving vragen ook toekomstgerichte keuzes op het vlak van mobiliteit. Snelle en vervuilende wagens passen niet in steden van de toekomst. De aantrekkingskracht van Leuven zal in de komende jaren meer dan ooit afhangen van de ruimte en het respect voor voetgangers en fietsers.

De gewestwegen naar Leuven zijn zo goed als verzadigd en er is veel sluipverkeer. Een groot aantal straten in het binnengebied wordt geconfronteerd met onveilig, druk en vooral te snel verkeer. We vrezen dat de werken die in Kessel-Lo in uitvoering of gepland zijn zoals de Kop van Kessel-Lo, de Centrale Werkplaatsen, Vlierbeekveld en het braakveld tussen P.Nollekens- en Coosemansstraat, nieuwe verkeersstromen zullen genereren met een verergering van de genoemde problemen tot gevolg. We moeten nu durven zoeken naar maatregelen die de leefbaarheid zo optimaal mogelijk waarborgen.

Daarom wensen we Leuven en Kessel-Lo in 2010 een globaal mobiliteitsbeleid dat rekening houdt met vijf basisprincipes:

#### 1. Veilige en leefbare woonstraten.

Veel van onze straten zijn ingericht in functie van de auto. Voor voetgangers, fietsers, kinderen en senioren is dat geen goede zaak. Drukke, lawaai en onveiligheid zorgen ervoor dat bewoners minder van de straat gebruik maken dan ze zouden willen. Een praatje slaan op straat, een stoel op de stoep... Het is met dit verkeer niet vanzelfsprekend. Overdreven snelheid vormt in heel wat straten een klemmend probleem. Heel wat straten nodigen nog te veel uit om hard te rijden. De toegelaten 50 km/uur is niet te verzoenen met veilig verkeer in deze dichtbevolkte woonbuurt.

---We vragen daarom een aangepaste straatinrichting met oog voor bewoners en zwakke weggebruikers. Bomen, struiken, straatmeubilair en ruimtelijke ingrepen op strategische plaatsen kunnen het autoverkeer afremmen.

---In het hele binnengebied moet zone 30 van kracht worden met een goede controle, want snelheidsbeperkingen werken alleen door middel van handhaving.

#### 2. Beter op de fiets.

Hoe meer fietsers, hoe minder auto's. Het bestaande fietsnetwerk is een goede aanzet, maar onder meer de verbinding tussen Kessel-Lo en Leuven blijft een pijnpunt. Ook werd in vele straten niets ondernomen om de fietser een duidelijke plaats te geven op de weg. Fietsstallingen nodigen ertoe uit om vaker de fiets te nemen, en ze laten de voetganger meer plaats op het voetpad. Met een krachtig en positief fietsbeleid kan de Stad Leuven veel gemotoriseerd verkeer van de weg halen.

---De absolute prioriteit voor de Overleggroep is dat er snel goede bruggen komen over het Leuvense station, ook voor fietsers. We willen zowel een fietsbrug aan de Pieter Nollekensstraat (naar het Provinciehuis) als aan de Solvaystraat (naar het Martelarenplein).

---Een eerste beslissing die zich opdringt is het openstellen voor fietsers van één zijde van de bestaande fietsbrug over het station. Vervolgens verwachten we inspanningen voor een voor fietsers zinvolle fietshelling tot op het Martelarenplein. De Overleggroep Buurtcomités Kessel-Lo heeft hiervoor een gedetailleerd voorstel uitgewerkt.

---Het Jan Vranckxtracé moet eindelijk worden aangesloten op de Diestsesteenweg

---Een veiliger fietsverkeer vereist goede fietspaden of voldoende plaats op de weg.

### 3. Minder sluijverkeer

Sluijverkeer doorheen het binnengebied moet zoveel mogelijk worden geweerd en over de gewestwegen geleid. Uit een verkeerstelling die de Overleggroep Buurtcomités Kessel-Lo enkele maanden geleden uitvoerde blijkt dat de wijken van Kessel-Lo zowel in de ochtend- als in de avondspits druk gebruikt worden door sluijverkeer. Hoe groter de verzadiging van de gewestwegen, hoe meer chauffeurs ertoe geneigd zijn sluijroutes te zoeken. Daarom is het noodzakelijk om de gewestwegen te ontlasten.

---Dit kan bijvoorbeeld door aan bushaltes park & ride-parkings aan te leggen en een vlotte busverbinding te verzekeren met het stadscentrum.

---Extern sluijverkeer kan ook geweerd worden door het hele gebied uitsluitend toegankelijk te maken voor plaatselijk verkeer (verkeersborden aan alle ingangen).

De komst van het gigantisch project aan de Kop van Kessel-Lo en de 300 nieuwe woningen op de Centrale Werkplaatsen baren de omwonenden grote zorgen over de toekomstige verkeersafwikkeling.

---We vragen een mobiliteitseffectenrapport over de gevolgen van deze projecten op de verkeersstromen, en maatregelen om extra sluijverkeer te voorkomen.

---Het verkeer van en naar de nieuwe woningen van de CW verloopt bij voorkeur via de Diestsesteenweg.

---We vragen zowel tijdens de werken aan de Kop van Kessel-Lo als bij de definitieve verkeersafwikkeling nadien, een gegarandeerde veiligheid van de zwakke weggebruiker.

---Voor elke toekomstige ruimtelijke ontwikkeling vragen we dat de effecten op de mobiliteit in kaart worden gebracht.

---Het nut van lussenplannen of technologische middelen om het sluijverkeer te weren dient te worden onderzocht. Wat dit laatste betreft denken we aan verzinkbare paaltjes of slagbomen.

### 4. Minder met de auto en meer met het openbaar vervoer

Het overheidsbeleid moet zich op diverse niveaus richten op vermindering van het aantal verplaatsingen met de auto.

---Deze ambitie moet worden gevat in cijfermatige doelstellingen met het oog op een latere evaluatie van de te nemen maatregelen

---We vragen meer bussen 's avonds en in het weekend, ook voor langere afstanden (tot buiten een cirkel van zo'n 15 km rond Leuven). Meer vrije busbanen zijn noodzakelijk om het busgebruik te stimuleren.

---Daarnaast kan de stad ook het autodelen nog verder promoten en stimuleren.

### 5. Overleg en inspraak

Ondanks de inspanningen van de stad om de bewoners te informeren en om overleg te plegen is het gebrek aan inspraak en overleg met het Leuvense stadsbestuur een terugkerende klacht van de meeste straat- en buurtcomités in Kessel-Lo. Ook is er te weinig informatie over de aanpak van verkeersknelpunten in Kessel-Lo.

---De overleggroep wil graag een gesprekspartner worden van het stadsbestuur. Op die manier kunnen we de bezorgdheden van de buurt meedelen en meedenken over mogelijke oplossingen.

De overleggroep Buurtcomités Kessel-Lo

Voor meer inlichtingen: [www.buurtcomiteskessello.be](http://www.buurtcomiteskessello.be)

Contact: Piet Van Meerbeek. Tel: 0478 999 707.