

# Kesselaars in de bres voor leefkwaliteit en duurzame mobiliteit

Burgerparticipatie en groeiend draagvlak versus pleinvrees bij bestuur

Persbericht Overleg Buurtcomités Kessel-Lo (OBK)

16 februari 2017

<http://www.buurtcomiteskessello.be/>

**Deze week overhandigt studiebureau Vectris haar verkeerscirculatieplan voor Kessel-Lo formeel aan het schepencollege. Hoewel het ongetwijfeld nog wat verfijning kan gebruiken is het belang van dit werkstuk groot: voor het eerst ligt er een plan voor dat gedragen wordt door bewoners en experts en dat het aantal autoverplaatsingen en de files in de buurt kan doen dalen. Het plan maakt de alternatieven veiliger en aantrekkelijker, zodat de levenskwaliteit van onze straten kan verhogen. We kunnen nu overschakelen naar een beslissings- en uitvoeringsmodus. En net hier dreigt het mis te lopen. De schepenen hebben op het laatste burgerpanel van 19 januari 2017 de intentie geuit om geen enkele maatregel te nemen die verder gaat dan de noodzakelijke ingrepen aan het Park Belle-Vue (rijrichting Martelarenlaan en verkeerslichten Koning Albertlaan). Het OBK doorprijkt hun argumenten en vraagt de snelle uitvoering van het plan.**

## **Achtergrond**

Sinds vele jaren vragen verschillende buurtcomités in Kessel-Lo maatregelen om de verkeersveiligheid te verhogen, fietsroutes en busverbindingen te verbeteren en iets te doen aan de overlast van het verkeer dat de overvolle steenwegen ontwijkt en door de woonstraten sluipt. Het Overleg Buurtcomités Kessel-Lo heeft deze thema's de laatste tien jaar op verschillende momenten met Stad Leuven besproken. De aanleg van het Park Belle Vue tussen de Spoordijk en de Martelarenlaan heeft de vragen van de comités nog actueler gemaakt en het dossier in een stroomversnelling gebracht.

Het laatste jaar heeft studiebureau Vectris, in opdracht van Stad Leuven en samen met een burgerpanel van een veertigtal mensen, de verkeersstromen tussen de twee steenwegen in kaart gebracht en plannen voor verbetering uitgewerkt. Het Overleg Buurtcomités Kessel-Lo heeft die voorstellen bovendien intensief naar haar achterban teruggekoppeld. De reacties van die mensen zijn, via Vectris, opgenomen in het plan van aanpak dat deze week afgewerkt en formeel overgemaakt wordt aan het stadsbestuur.

## **De autoluwe binnenstad heeft het participatieproces in Kessel-Lo doorkruist**

De Leuvense binnenstad kreeg in een mum van tijd een nieuw verkeerscirculatieplan. Dat plan is een belangrijke keuze voor een centrum op maat van de zachte weggebruikers en het openbaar vervoer. Het OBK juicht dit onomkeerbaar proces richting stedelijke leefkwaliteit toe en wil nu ook graag snelle vooruitgang voor Kessel-Lo. We rekenen er op dat het veranderingsproces in de binnenstad ook voor het binnengebied tussen Diestse- en Tiensesteenweg doorgevoerd kan worden. De studie van Vectris is volgens ons hiervoor een ideaal vertrekpunt.

We hebben de indruk dat de besluiteloosheid van de politiek te maken heeft met de verwachting van grote weerstand bij de bevolking, maar wij zien net veel steun voor deze voorstellen.

De buurten zijn klaar voor het idee van leefstraten. Veel bewoners zijn bereid om daar zelf inspanningen voor te doen. Na het lange en intensieve participatietraject leidt het uitstel bij veel mensen tot onbegrip en verontwaardiging. De schepenen communiceren bovendien over het Vectris-plan zonder het algemene kader weer te geven en met foute cijfers. Het OBK eist een correcte weergave en interpretatie van het Vectris-plan. In de volgende punten gaan we op enkele punten in.

**De inhoud van het Vectris-plan in een notendop. Veel meer dan knips > zie kaart**

#### **Het draagvlak groeit.**

OBK heeft bij het stadsbestuur steeds aangedrongen op een breed consultatieproces. Het stadsbestuur heeft beslist deze stap niet door te voeren. En hoewel comités uit bijna alle straten met verkeersproblemen uiteindelijk de weg naar het burgerpanel gevonden hebben en hoewel zij zich allemaal achter het plan scharen, stellen de schepenen na een participatieproces van twee jaar nog steeds de legitimiteit van de voorstellen in vraag. OBK vindt dat unfair. Wij vragen dat het stadsbestuur de subjectieve vrees dat er geen draagvlak voor bijkomende maatregelen zou zijn, laat varen. Om het draagvlak verder te verbreden kan Stad Leuven een tandje bij steken door een campagne op te zetten, te informeren, te sensibiliseren en uit te testen.

#### **Grijp de werken aan om van een nood een deugd te maken.**

Zoals altijd met wegenwerken, zal het afsluiten van de Martelarenlaan en de rioleringswerken in de Koning-Albertlaan gepaard gaan met grote angst voor files. Mensen zullen daardoor geneigd zijn om hun verplaatsingsgedrag aan te passen. Bovendien maken de maatregelen van Vectris die overstap gemakkelijker omdat de alternatieven veiliger en sneller worden. Het plan zorgt dus, volgens de experts van Vectris en volgens het OBK, voor minder hinder. Dit is dus hét moment om de voorstellen te implementeren. Toch zeggen de schepenen dat het nu niet opportuun is die maatregelen te nemen met de drogreden dat de hinder al te groot zal zijn.

#### **Definieer lokaal verkeer duidelijk.**

De studie van Vectris berekent doorgaand verkeer globaal als 25%, maar in bepaalde straten is dat veel hoger, tot zelfs 79% in de Rozenweg. Het doorgaand verkeer is nogal restrictief berekend op basis van Google Maps waarbij de bekomen "doorrijtijden" worden verhoogd met 5 minuten. Alleen verkeer dat binnen deze aangepaste doorrijtijd door het binnengebied rijdt, wordt beschouwd als doorgaand verkeer of sluipverkeer. In de file staan tijdens de spits of een boodschap doen in het binnengebied verhogen de doorrijtijden al heel snel met meer dan 5 minuten. Al deze verplaatsingen worden daardoor niet als "sluipverkeer" gerekend.

Bovendien beweren de schepenen nu dat 70% van het verkeer afkomstig is van de bevolking zelf. Dat klopt natuurlijk niet want het bestemmingsverkeer, mensen die van elders komen en bijvoorbeeld naar de Kop van Kessel-Lo rijden of naar scholen in het binnengebied, is ook nog eens goed voor 29%. Het verkeer van de buurtbewoners zelf, het zogenaamde herkomstverkeer, bedraagt geen 70 maar 45%. Meer details vind je op onze website:

<http://www.buurtcomiteskessello.be/uploads/2/4/5/2/24526088/verkeerscirculplanhoofdlijnen.pdf>

#### **Een mobiliteitsplan voor Kessel-Lo is geen tweede circulatieplan**

Anders dan het plan voor de binnenstad geeft het plan-Vectris geen volledige opdeling van de buurt, met lussen en concentratie op bepaalde wegen in het binnengebied. Het bevat enkele gerichte ingrepen rond verkeersveiligheid en een aantal rond alternatieve verkeersmodi (fiets, openbaar

vervoer) om de bevolking te beschermen tegen mensen die de verzadigde steenwegen ontwijken. Toeritdosering moet autobestuurders op de steenwegen sensibiliseren en de bussen makkelijker laten doorstromen. Randparkings en ANPR-camera's moeten ervoor zorgen dat mensen hun gedrag wijzigen. De Lijn en het Gewest vragen al veel jaren om deze maatregel en naar verluidt heeft de Leuvense gemeenteraad dit zelfs ooit goedgekeurd. Bierbeek en Lubbeek willen ook mee. Lubbeek kijkt al hoe ze parkeerplaatsen multifunctioneel kan gebruiken. Toch houdt het schepencollege de toeritdosering tegen zodat deze gemeenten de incentive missen om directe actie te ondernemen.

### **Verkeersveiligheid is een prioriteit**

Meer aandacht voor verkeersveiligheid heeft het voordeel dat het snel kan. Het grootste deel van de straten in Kessel-Lo zijn zone 30, maar dit is helemaal niet bekend. Het OBK pleit al jaren voor een algemene campagne om lage snelheid te promoten. In andere steden herhaalt men regelmatig dat men in een zone 30 rijdt. Leuven past het principe toe van aan het begin van de zone en aan het einde aan te kondigen. Bovendien kan een aanpak met snelheidsmeters en flitsacties heel wat effect hebben en zal automatisch het respect voor de zachte weggebruiker verhogen. Bij grote wegenwerken dringen extra controles zich op. Dat is in het verleden zo gebeurd en kan nu opnieuw uitgevoerd worden.

### **De Kesselaars zijn tevreden over het park.**

Laat het duidelijk zijn: Kessel-Lo is tevreden over de komst van het Park Belle-Vue. De Martelarenlaan en onmiddellijk omliggende straten zoals de Pieter Nollekensstraat zullen onmiddellijk heel wat rust verkrijgen. Maar zonder maatregelen rond de verkeersstromen dreigen verschillende straten pineutstraten te worden. Zonder ingrepen zal de Koning Albertlaan alle verkeer van de Pieter Nollekensstraat erbij moeten nemen. De Grensstraat, als doorsteek naar de Tiensesteenweg, wordt onleefbaar als er geen maatregelen volgen. Ook in de Jozef Wauters- en de Werkhuizenstraat dreigt er een grote toename. De problematiek van de omliggende straten gaat samen met de verkeersstromen verderop in het binnengebied (zoals de Platte Lostraat, Zavelstraat en Lange Lostraat). Het mag niet gebeuren dat een mooi park voor de enen resulteert in meer verkeer voor de anderen.

### **Conclusie**

Terwijl er in de binnenstad geklaagd werd dat de Stad met de lussen problemen gezocht heeft i.p.v. ze op te lossen, zeggen mensen van Kessel-Lo dat het uitblijven van oplossingen voor de verkeersstromen door het afsluiten van de Martelarenlaan een groot probleem is. Bij de start van het participatieproject was de doelstelling duidelijk (zie folder): een oplossing voor het verkeer in het binnengebied bieden. De politiek zal dus finaal afgerekend worden op zichtbare ingrepen om het verkeer te verminderen.

Een studie die tienduizenden euro's gekost heeft en de honderden uren inzet van burgers moet het stadsbestuur naar waarde schatten. Het is erg weinig geloofwaardig dat het college aan de ene kant meer draagvlak vraagt alvorens tot actie over te gaan, en anderzijds dat draagvlak zelf ontkracht door het verkeer afkomstig uit de wijk te overschatten. Laten we de studie juist interpreteren.

Het OBK kan niet geloven dat Stad Leuven geen maatregelen wil nemen die tot doel hebben de leefkwaliteit in een groot deel van Kessel-Lo te verbeteren. De ingrepen zoals beschreven in het plan-Vectris zijn nodig en mogen niet op de lange baan geschoven worden.

# VERKEER

## Inleiding

Het verkeer tussen de Diestsesteenweg en de Tiensesteenweg is reeds jaren een bron van emoties en discussies. Naar aanleiding van de herziening van het ruimtelijk structuurplan én het bijbehorende mobiliteitsplan (en de recent goedgekeurde herziening van het RUP Martelarenlaan) is besloten het verkeer tussen beide steenwegen te herbekijken. De verkeerscirculatie ter hoogte van het park wordt zodanig georganiseerd dat er enkel bestemmingsverkeer zal rijden in de omliggende wijken. Hoe het verkeer in deze wijken juist zal rijden, wordt nu nog bestudeerd.



## Overleg buurtcomités Kessel-Lo

Om dit verder te bekijken, overlegt de stad in ieder geval bijzonder constructief met de buurtcomités die zich verenigd hebben in dit deel van Kessel-Lo, en die zelf al voorstellen hebben gedaan.

Omdat zowel de stad als de inwoners deze wijken aangenaam willen houden/maken, willen we vooral inzetten op de levenskwaliteit ter plaatse. In de toekomstige verkeerscirculatie van het gebied tussen de Diestesteenweg en de Tiensesteenweg worden daarom oplossingen gezocht om het doorgaand autoverkeer tussen deze twee verkeersaders tot een minimum te beperken. Zodra de Martelarenlaan verplaatst wordt naar het spoorwegtalud zal dit deel van de Martelarenlaan de rol van doorgaande verkeersader op zich nemen. De verdere invulling van de nieuwe verkeerscirculatie van Kessel-Lo zal in nauw overleg met de buurtcomités worden uitgewerkt.