

Platformtekst Park Belle Vue

versie 04/12/2013

Naar aanleiding van de wijzigingen in het Ruimtelijk Uitvoeringsplan (RUP) formuleert het *Overleg Buurtcomités Kessel-Lo* een aantal duidelijke en gemeenschappelijke standpunten.

Uitgangspunten

I.v.m.de realisatie van het Park Belle-Vue

1. De comités van de straten rond de Kop van Kessel-Lo (hierna “de Wijk” genoemd) wensen de snelle realisatie van Park Belle Vue.
2. Het Park Belle Vue werd oorspronkelijk bedoeld als een compensatie voor de dichte bebouwing in de wijk. Door de inplanting van het parkgebouw in het park ter hoogte van het kruispunt met de Koning Albertlaan, wordt het park kleiner dan voorzien. Bovendien is de inplanting in het park in strijd met het Ruimtelijk Structuurplan. We vragen daarom om de plaats van dit gebouw te herzien.

I.v.m. mobiliteit

3. Alle straten van de wijk tonen hun bezorgdheid over de nieuwe verkeersafwikkeling naar aanleiding van het gewijzigde RUP. Daarom vragen zij het stadsbestuur om een evenwichtig mobiliteitsplan uit te werken. Er is een grote bereidheid om daar constructief aan mee te werken.
4. Een mobiliteitsplan omvat niet alleen aandacht voor de mix van weggebruikers, maar ook voor de veiligheid en leefbaarheid van de bewoners. Daarbij moet de woonfunctie en woonkwaliteit van de wijk opnieuw primeren boven de functie van verkeersas.
5. Op dit ogenblik zijn bepaalde verkeersassen in de wijk verzadigd. We pleiten voor een beleid dat zorgt voor een daling van het gemotoriseerd verkeer in heel het gebied tussen Diestse- en Tiensesteenweg.
6. Daartoe kan het verkeer uit de wijk geweerd worden via onder andere een lussensysteem dat het verkeer naar de centrale (steen)wegen leidt. Een dergelijke aanpak is een alternatief voor de huidige manier van werken, waarbij verkeerswegen doorgeknipt worden zonder grondig onderzoek van de verkeerseffecten op de rest van de buurt.
7. Verder moet men de algemene zone 30 in de wijk concreet afdwingen met afdoende structurele maatregelen en een degelijk handhavingsbeleid.
8. De wijk merkt ook dat het aantal parkeerplaatsen zal dalen en vraagt dat de stad alternatieve oplossingen onderzoekt.

Specifiek voor fietsers/voetgangers/zwakke weggebruikers

9. Om het aantal autoverplaatsingen in de buurt te verminderen, hebben we vlotte en veilige fietsverbindingen nodig door heel de stad. Het RUP biedt de kans om een goede noord-zuidverbinding te maken en 2 oost-westverbindingen. Noord-zuid is de nieuwe parkweg voorzien als stedelijke fietsroute: een flinke stap in de goede richting. Maar om er een veilige fietsweg van te maken, moet deze straat een voorrangsweg worden. Bovendien is een vlot befietsbaar wegdek essentieel; kasseien zijn ongeschikt op een fietsroute.
10. De comités betreuren dat de ondertunneling voor fietsers in de koelkast belandt door financiële redenen. Op dit ogenblik is het kruispunt Martelarenlaan-Tiensesteenweg gevaarlijk voor zwakke weggebruikers. Een veilige fietsondertunneling is een essentieel element voor de herinrichting van het kruispunt en een noodzakelijke verbetering van de fietsroutes richting Haasrode, Heilig Hartcollege en Salco.
11. Daarnaast heeft Kessel-Lo absoluut een goede oost-west fietsverbinding nodig met het centrum. De comités vragen dat de huidige voetgangersbrug over de sporen snel afgewerkt wordt met een befietsbare helling aan de kant van het Martelarenplein en dat het RUP expliciet vermeldt dat deze brug ook dient als fietsverbinding.
12. De bestaande brug is het sluitstuk van de belangrijke oost-west fietsroute Bondgenotenlaan- Locomotievenpad-Werkplaatsen. De stad erkent deze as als stedelijke fietsroute. Helaas kruist de route de Werkhuizenstraat en dat creëert een gevaarlijke situatie. Voor de veiligheid van de fietsers is het zeer belangrijk dat het Locomotievenpad voorrang krijgt en dat de auto's in de Werkhuizenstraat vertraagd worden.
13. Ook de fietsbrug ter hoogte van het provinciehuis blijft belangrijk, zoals voorzien in het oorspronkelijke RUP. Op die manier kan een groene verkeersader de stad zuurstof bezorgen en de bewoners van Kessel-Lo op een veilige en duurzame manier tot in de stadskern brengen.
14. De comités vragen zich ook af hoe het moet met de busverbinding over de Martelarenlaan als die laan een nieuw tracé krijgt. Daarover leeft bezorgdheid want bussen blijven een belangrijk onderdeel van een duurzaam mobiliteitsbeleid.

I.v.m. inspraak en participatie

15. Het overleg van buurtcomités wil door het stadsbestuur erkend worden als belangrijke stakeholder en gesprekspartner. Bottom-up kan het overleg de stad op de hoogte houden van wat er leeft bij de bewoners. Op die manier kunnen we meewerken aan mogelijke oplossingen en een draagvlak creëren voor de door het bestuur genomen beslissingen (top-down).

Het Overleg Buurtcomités Kessel-Lo bestaat uit vertegenwoordigers van onder andere de straatcomités van volgende straten: Martelarenlaan, Koning Albertlaan, Koningin Astridlaan, Stijn Streuvelsstraat, Peter Benoitlaan, Pieter Nollekensstraat, Klaprozenveld, Willem Coosemansstraat, Karel Schurmansstraat, Werkhuizenstraat, Jozef Wautersstraat, Spaarstraat en de Platte-Lostraat.