

Overleg Buurtcomités Kessel-Lo

2014

Criteria om een verkeerscirculatieplan te evalueren:

1) Weren doorgaand verkeer.

Het circulatieplan moet doorgaand verkeer afremmen. Maar wat is doorgaand verkeer? In de enge zin gaat het om auto's die van buiten de wijk komen en op weg zijn naar een locatie buiten de wijk. Maar ook mensen binnen de wijk kunnen sluikverkeer vormen voor andere delen van de wijk. Men kan zich afvragen of iemand die tussen de Tiense en Diestse steenweg woont zonder beperking binnendoor naar de twee steenwegen moet kunnen rijden.

1b) Verminderen van autoverkeer in de wijk.

Aansluitend bij criterium 1 werd ook geopperd dat het verminderen van autoverkeer in het algemeen een streefdoel van het circulatieplan zou kunnen zijn. Het gaat niet alleen om doorgaand verkeer, maar ook om minder verkeer van ons, bewoners. Ook wij moeten kunnen aanvaarden dat er beperkingen zijn en mogen gestimuleerd worden meer de fiets te gebruiken. Zo dragen we bij tot een klimaatneutraal Leuven.

2) Lasten en lusten maximaal delen.

Verkeersluwte, verkeersdrukke, bewegingsbeperking binnen de wijk moeten zoveel mogelijk gespreid worden over alle straten van de wijk. Het is belangrijk dat we dit engagement ook expliciet formuleren naar het stadsbestuur, omdat ze dan niet alleen staan bij het nemen van minder populaire maatregelen. Het is bovendien makkelijker om maatregelen te nemen omwille van de gelijke verdeling.

3) Gedragenheid.

Het plan moet gedragen worden door een zo breed mogelijke achterban. Hoe die gedragenheid te bevestigen, en zelfs de noodzaak om die voor de Stad aan te tonen, werd bediscussieerd. Enerzijds lijkt het nodig dat we geregeld informatie verspreiden onder de wijkbewoners, zodat ze weten waarover wordt nagedacht en daarop kunnen reageren. Anderzijds werd ervoor gepleit om een referendum voor alle bewoners tussen Tiense en Diestse te organiseren. Dit werd gezien als een mechanisme voor autoregulatie: hoe radicaler ons voorstel hoe minder kans dat we de steun van de hele achterban krijgen. Dit voorstel werd echter genuanceerd, vanuit het besef dat de mens een gewoontedier is en weerstand opbouwt tegen alles wat gewoontes doorbreekt. Daarom lijkt het beter om een plan tijdelijk door te voeren en na één of twee jaar te evalueren.

4) Mindermobielen-sociaal criterium

Het circulatieplan moet in de mogelijkheid voorzien dat mindermobiele mensen zo weinig mogelijk hinder ondervinden. Bovendien moeten de hulpdiensten ongehinderd alle huizen kunnen bereiken.

5) Gebruiksvriendelijkheid.

De toepassing van het circulatieplan moet eenvoudig en overzichtelijk blijven. Geen ingewikkelde regels en tijdsvensters: ieder huis moet bereikbaar blijven en de toegankelijkheid voor familie en vrienden moet makkelijk zijn, enz.

6) Privacy.

Het circulatieplan zou moeten kunnen functioneren zonder de noodzaak om persoonlijke gegevens door te geven aan de overheid (buiten de gemeentelijke informatie over domicilie en gezinssamenstelling van de bewoners). We willen niet verplicht zijn te moeten aangeven wie ons wanneer zal komen bezoeken.

7) Ongehinderd openbaar vervoer.

Het circulatieplan mag geen belemmering vormen voor het openbaar vervoer. Meer zelfs, verbeteren van de doorstroom van het openbaar vervoer door de wijk mag als een pluspunt beschouwd worden want het draagt bij tot het realiseren van punt 1(b).

8) Veiligheid van scholen.

Het spreekt voor zich dat de veiligheid in de onmiddellijke omgeving van de verschillende scholen in de wijk moet gegarandeerd zijn. Hierbij hoort ook de veiligheid van kinderen/ouders van en naar de scholen.

9) Bereikbaarheid van handelaren.

Plannen moeten rekening houden met de kleinhandelaren en zelfstandigen (artsen, kinesisten, ...), die op een redelijke manier bereikbaar moeten blijven.

10) Fietsgebruik stimuleren

Een fietsvriendelijk plan vermindert de neiging om de auto te gebruiken (cfr. punt 1b). Fietsen moet absoluut veilig kunnen gebeuren. Er moet voldoende ruimte zijn om te kunnen fietsen en liefst niet langs drukke wegen met veel uitlaatgassen. Daarom is een fietscirculatieplan een essentieel onderdeel van een verkeerscirculatieplan. Dat fietscirculatieplan kan zich beter niet beperken tot de wijken zelf, maar zou over een grotere regio uitgetekend kunnen worden, bijvoorbeeld, door middel van enkele grotere fietsassen die fietsers vanuit verder gelegen gebieden vlot en veilig in de stad brengen. Hierin speelt de fietsersbrug een wezenlijke rol.

11) Vriendelijk voor verder gelegen wijken.

Het circulatieplan mag niet de verkeersoverlast van onze wijk simpelweg verschuiven naar de verder weg gelegen wijken (vb. Koetsweg, Platte Lostraat). Dit maakt het noodzakelijk dat het plan niet beperkt blijft tot onze wijk, maar op de grotere regio tussen de twee steenwegen betrekking heeft (ook al is dat misschien niet de concrete vraag van de stad aan ons buurtoverleg).