

## Conclusie van het herkomst-bestemmingsonderzoek

uitgevoerd op 17 november 2016 (tellingen aan alle in- en uitgangen van de buurt):

- Ø Het verkeer uit het Hageland ontwijkt de files op de steenwegen en neemt de kortste routes door Pellenberg, Korbeek-Lo en Kessel-Lo.
- Ø Gemiddeld bedraagt het aandeel van doorgaand verkeer in de Kesselse woonstraten 25%. Maar sommige straten hebben te kampen met een veel hoger aandeel van doorgaand verkeer: zo bedraagt het aandeel doorgaand verkeer in uitgaande richting in de ochtendspits in de Koning-Albertlaan 33%, in de Grensstraat 38%, in de Pieter Nollekensstraat 44%, terwijl de drie meer oostelijke kruispunten met de Tiensesteenweg geconfronteerd worden met respectievelijk 44, 54 en 49% doorgaand verkeer. In het ingaand verkeer in de ochtendspits in de Rerum Novarumlaan gaat het om 37%, in de oostkant van de Platte-Lo om 38% en in de Heidebergstraat om 48%. Het meest getroffen door doorgaand verkeer is ook hier weer de uiterste oostkant van de deelgemeente: in de Lange Lo spreken we over een aandeel van 56% doorgaand verkeer in de ochtendspits, in de Rozenweg zelfs over 79%. De avondspits geeft gelijkaardige resultaten, met een nog hoger aandeel in de Koning-Albertlaan (37%).
- Ø Tijdens de ochtenspits gaat het verkeer vooral van noord naar zuid. De beruchte sluiproutes worden door deze telling bevestigd: Platte Lo – Koning Albertlaan, Rozenweg – Lange Lo, Rerum Novarumlaan – Grensstraat en een uitwaaiende route over de Lostraat en Heidebergstraat. In de avondspits verlopen de routes diffuser, zowel in noordelijke als in zuidelijke richting, met opnieuw de routes Panoramalaan – Lange Lo – Rozenweg en er Koning Albertlaan – Platte Lo als uitschieters.
- Ø Het gemiddelde toont dat, in de meeste straten, het verkeer dat vertrekt in de buurt of er naar toe rijdt, veruit in de meerderheid is. Zo is 45% van het verkeer in de ochtendspits bestemmingsverkeer en is 43% van de avondspits herkomstverkeer. Opmerkelijk is wel dat de buurt 's ochtends nog veel verkeer aantrekt uit andere (deel)gemeenten of buurten (scholen en diensten). Dit bestemmingsverkeer is in de ochtendspits nog altijd goed voor 29%. Analoog is de vaststelling dat er 's avonds nog altijd veel verkeer vertrekt uit de buurt: zelfs goed voor 36%. De deelnemers van het burgerpanel formuleerden daarbij de bedenking dat mogelijk een aanzienlijk deel van deze mensen naar het station gaan en een gratis parking zoekt in de buurt, buiten de straten met blauwe zone.

## Voorgestelde maatregelen, stappenplan

uit de presentatie van het verkeerscirculatieplan van Vectris 27 september 2016

- 2016: communicatiecampagne rond de toeritdosering op de Diestsesteenweg. (We hebben het hier over gecontroleerd toelaten van verkeer in de bebouwde kom ter hoogte van de Platte Lo en de Rerum Novarumlaan. Deze maatregel moet zorgen voor een vlottere doorstroming binnen Kessel-Lo. Zo verhoogt de snelheid van de bussen aanzienlijk. Voor het eerst zou de bus sneller de stad bereiken dan de particuliere wagens vermits de file zal komen te liggen buiten de bebouwde kom, waar de bus kan beschikken over een vrije busbaan. Bovendien krijgt de steenweg binnen Kessel-Lo opnieuw zijn functie als wijkverzamelweg. Het verwachte resultaat is dat Kesselaars minder de woonstraten zullen gebruiken om hun wijk te verlaten en dat inwoners van andere gemeenten meer geneigd zullen zijn om de wagen te laten staan ten voordele van de bus of de fiets, zodat ze sneller ter plaatse zijn);
- 2017, eerste maanden: invoering van nieuwe verkeerslichtenregeling aan het kruispunt Martelarenlaan x Koning Albertlaan om de doorstroming op Koning-Albertlaan te verbeteren. Deze lichten worden gesynchroniseerd met de lichten Tiensesteenweg x Martelarenlaan;
- 2017, voorjaar : de toeritdosering op de Diestsesteenweg wordt ingevoerd. Om het verkeer te beletten door de woonbuurten te sluipen, raadt Vectris dynamische knippen aan in de Zavelstraat en de Heidebergstraat. Die werken enkel tijdens de ochtendspits;
- 2017: opening van de fietsspiraal aan het station;
- 2017: opening van fietsstraat Martelarenlaan en invoering van nieuwe richtingen in de aangrenzende straten; heraanleg van de Jozef Wautersstraat als autovrij pleintje om nieuw sluipverkeer onmogelijk te maken; de Opvoedingsstraat wordt enkel richting in oostelijke richting met hetzelfde doel en omdat de straat te smal is voor dubbelrichtingverkeer;
- 2017: invoering van een bijkomende vaste knip in de Grensstraat en van een slimme knip in de Platte-Lostraat om de sluiproutes daar door te knippen. Zo krijgen deze smalle straatjes eindelijk meer levenskwaliteit;
- 2017: structuurplan Kessel-Lo zet in op zachte en groene verbindingen;
- 2017: oproep Kom op voor je Wijk biedt kansen voor heraanleg in de Grensstraat, Karel Schurmanstraat, Ernest Solvay, Prins Regent...;
- 2018: aanleg fietstunnel onder Tiensesteenweg en fietssnelweg naar Haasrode;
- 2018: aanleg van en fiets- en busbaan op Koning-Albertlaan (proefproject: over de laatste 100 m de parkeerstrook vervangen door busbaan/fietspad; parkeerplaatsen moeten gecompenseerd worden door parking in de nabijheid; de kerselaars zouden plaats moeten ruimen voor zuilvormige bomen omdat hun takken over de weg hangen en de doorgang van de bus belemmeren);
- 2019: aanleg van een fietssnelweg richting Tienen;
- 2019: aanleg van een kiss&rideparking op de Diestsesteenweg, ter hoogte van de toeritdosering aan de Platte Lo, zodat pendelaars makkelijker de overstap maken op bus of fiets. Via Jan Vranckxtracé wordt deze parking verbonden voor fietsers met de Koning-Albertlaan en Tiensesteenweg;

Na 2019 stelt Vectris een verdergaand lussenplan voor, met een 7-tal slimme knippen (camera's die voertuigen al dan niet doorlaten, afhankelijk van de herkomst of bestemming of van het tijdstip of andere omstandigheden, verder te bestuderen) en 4 vaste knippen. Zo zou heel de buurt de sprong voorwaarts maken naar leefstraten, met meer plaats voor groen, ontmoeting en zachte mobiliteit. De Koning-Albertlaan, Grensstraat en Opvoedingsstraat zouden kunnen heraangelegd worden als leefstraat. Zo kunnen de openstaande percelen rond de Koning-Albertlaan omgebouwd worden tot parkjes.

De buurtbewoners en de inwoners van de omliggende gemeenten moeten tegen dan de kans hebben om de modal shift te maken naar verplaatsingen met openbaar vervoer en fiets, dankzij de verbeteringen in de infrastructuur en het aanbod. In Haasrode zou een treinstation voorzien worden.

Het plan heeft niet gefocust op verkeersveiligheid maar toch is er ook daar wel wat aandacht voor. Zo is er sprake van de verbetering van de kruispunten met het Jan Vranckxtracé. En de leden van het burgerpanel hebben opgeroepen tot meer handhaving van de snelheidsbeperkingen, vooral in probleemstraten. Daar kunnen gerust flitspalen aan te pas komen.

#### EVALUATIE VAN HET PLAN DOOR OBK

Dit plan is zeker geen revolutie op mobiliteitsvlak. Het bevat geen waterdichte dam tegen sluipverkeer en laat het eigen verkeer grotendeels ongemoeid. Vectris kiest de weg van de geleidelijkheid en de langzame sensibilisering en voorziet een meer ambitieuze omschakeling pas wanneer de alternatieven sterker uitgebouwd zijn. Het Overleg Buurtcomités Kessel-Lo evalueert deze lange-termijnvisie als positief en ziet tegelijk voldoende positieve elementen op korte termijn om te spreken van een belangrijke stap in de goede richting. De maatregelen die Vectris voorstelt voor 2017 en 2018 kunnen de files verkorten, de doorstroming verbeteren en Kesselaars en mensen uit de omliggende gemeenten aanzetten de auto vaker thuis te laten. Op deze manier kan ook buiten het centrum de levenskwaliteit centraal komen te staan. Zonder deze maatregelen dreigt de verkeershinder de komende maanden sterk toe te nemen.