

# Uitbreiding van de zone 30 in Kessel-Lo

*discussienota OBK*

*april 2020*

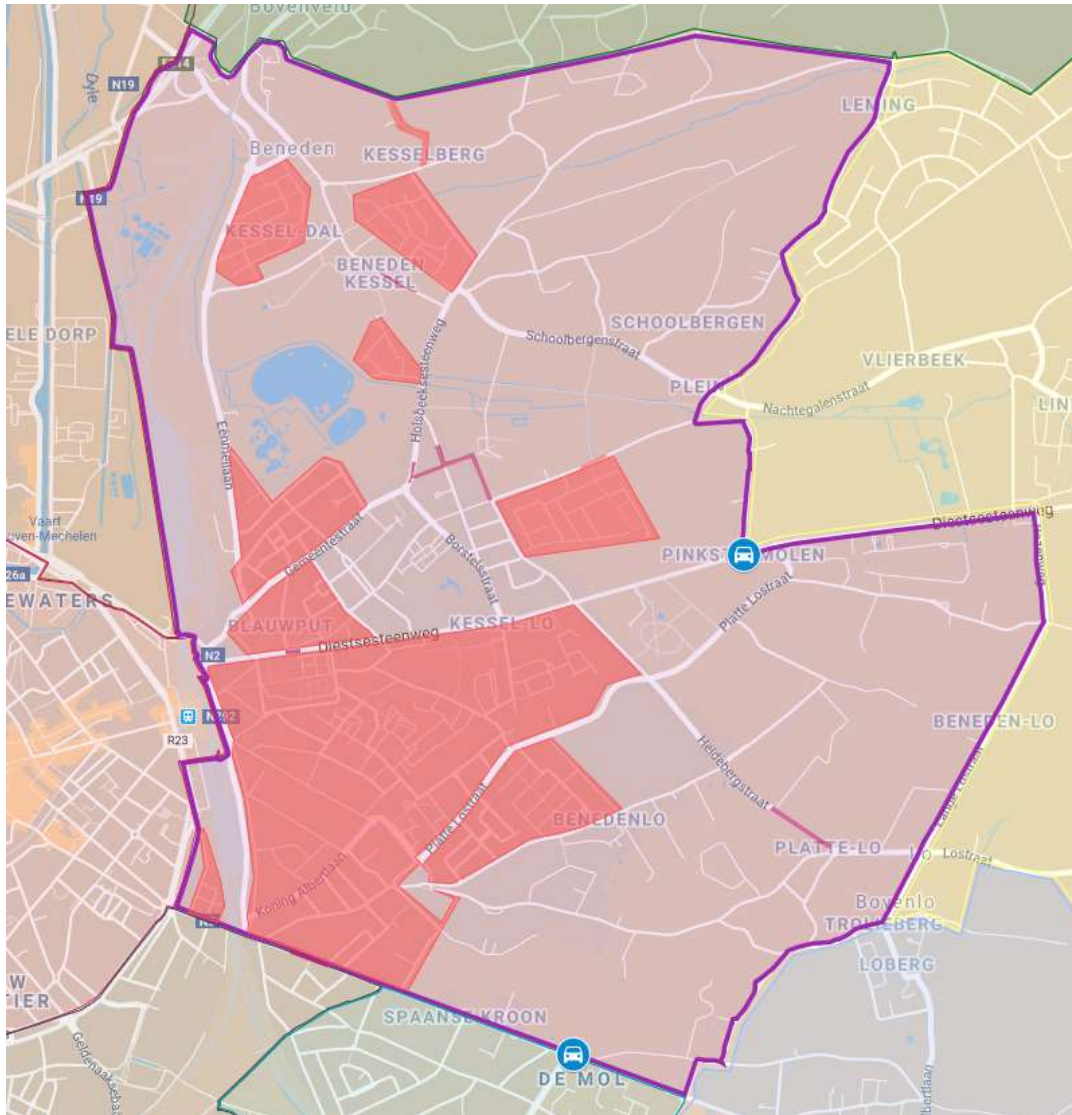
## Context

De bestuursnota van stad Leuven bevat de volgende passage: “We breiden de zone 30 uit in alle woonwijken, ook in de deelgemeenten. We weren zwaar vrachtverkeer en we zien nauw toe op het respecteren van snelheidsbeperkingen.”

Het college gaf eerder aan dat de uitbreiding van de zone 30 in Kessel-Lo losgekoppeld wordt van het mobiliteitsplan en op kortere termijn zal bekeken worden (voorafname).

## Actuele snelheidsregimes in Kessel-Lo

We hebben een poging gedaan om op de kaart van Kessel-Lo de gebieden aan te duiden waar op dit moment maximaal 30 km per uur gereden mag worden (= zone 30 of woonerf en dus max. 20). Het gaat om de rood gemarkeerde zones. In de andere straten of straatdelen is er een snelheidsregime van 50, en zeer lokaal 70 (buiten de bebouwde kom). De kaart, die ook verschillende andere ‘lagen’ bevat, is [hier](#) te raadplegen. (Work in progress, dus zeker nog niet volledig of 100% accuraat.)



In **Kessel-Lo zuid** (gebied onder de Diestsesteenweg) is er een relatief grote zone 30, die zowat de volledige westelijke helft beslaat, met uitzondering van het oostelijke deel van de Platte Lostraat en de Koetsweg. Voorts zijn er twee zones 30 in schoolomgevingen: op de Tiensesteenweg ter hoogte van de Ark 2 (dynamische borden) en in de Heidebergstraat ter hoogte van de school Bovenlo (vaste borden).

In **Kessel-Lo noord** is het beeld versnipperd, met kleinere zones 30 op wijkniveau (Kesseldal, Genadedal, Bruineveld, Blauwput noord, Blauwput zuid en Vlierbeekveld). Voorts zijn er drie zones 30 in schoolomgevingen: op de Diestsesteenweg ter hoogte van de Mozaïek (dynamische borden), op de Wilsesesteenweg ter hoogte van de Boomgaard (vaste borden) en in enkele straten rond de Heffel en de Abdijschool (vaste borden).

## Voordelen van een nageleefde zone 30

Het staat buiten kijf dat een nageleefde zone 30 een reeks belangrijke voordelen heeft voor al wie in een gebied woont en/of er zich (actief) verplaatst.

De **verkeersveiligheid** neemt toe, in het bijzonder voor fietsers en voetgangers. Als voertuigen 50 km per uur rijden, is er een veel grotere kans op ongevallen (kleiner blikveld, langere remafstand) en een veel grotere kans op ernstige letsels (voetganger of fietser heeft een vijf keer grotere overlevingskans bij een aanrijding aan 30 dan aan 50).

De verhoogde (subjectieve) verkeersveiligheid stimuleert ook actieve verplaatsingen (wandelen en fietsen) en bevordert zo mee de omslag naar duurzame mobiliteitsvormen (**modal shift**).

Ook de **leefbaarheid** voor de bewoners neemt toe, onder meer omdat trager verkeer minder lawaai, minder trillingen en minder luchtvervuiling veroorzaakt.

Een algemene zone 30 in de Kesselse “binnengebieden” kan ook bijdragen tot het **ontmoedigen van sluipverkeer**: bij een lager snelheidsregime worden sluiproutes (althans in theorie) minder aantrekkelijk (reistijd neemt toe), en worden deze trajecten ook minder vaak gesuggereerd door route-apps.

## Uitbreiding van de zone 30

In lijn met eerdere OBK-standpunten (o.a. de recente [oproep om de woonfunctie te laten primeren en voorrang te geven aan levenskwaliteit en duurzame mobiliteit](#)), in navolging van het [recente beleidsadvies van mobiliteitsorganisaties en -experts](#) én van evoluties in andere steden (zoals [Brussel](#)), pleiten we ervoor om de zone 30 binnen de Kesselse bebouwde kom te veralgemenen. We vragen dat in verblijfsgebied – en dat is Kessel-Lo toch nagenoeg integraal – “30 max” voortaan als de norm wordt beschouwd. Lokaal kan voor een hoger snelheidsregime worden gekozen (in geval van Kessel-Lo: 50 km per uur), maar dan bij wijze van uitzondering én onderbouwd met valide argumenten.

Ons advies is om de zone 30 te veralgemenen en **50 enkel** toe te laten **waar dit veilig kan, en aangewezen is**.

*“Waar dit veilig kan”*. De verkeersveiligheid van alle weggebruikers is voor ons prioritair. We vragen bijzondere aandacht voor de veiligheid van actieve weggebruikers (fietsers, voetgangers, steppers, ...), omdat zij in het verkeer extra kwetsbaar zijn. Om 50 toe te laten, moet er voor zowel voetgangers als fietsers aparte infrastructuur zijn van een aanvaardbare kwaliteit. Voor *voetgangers* betekent dit: voldoende brede voetpaden, bij voorkeur aan beide zijden van de straat, en ook voldoende, veilige oversteekplaatsen (zebrapaden). Voor *fietsers* betekent dit: een voldoende veilig fietspad voor fietsverkeer in beide richtingen (dus een dubbelrichtingsfietspad of fietspaden aan weerszijden van de rijbaan), en ook fietsoversteekplaatsen waar dit aangewezen is (bv. in een schoolomgeving). Een “voldoende veilig fietspad” houdt o.a. in dat het fietspad voldoende breed is, en vrijliggend of aanliggend maar verhoogd. Smalle, aanliggende fietspaden op niveau van de rijbaan vallen dus niet in deze categorie. Overal waar er gemengd verkeer is, en fietsers dus de rijbaan delen met gemotoriseerd verkeer, mag de maximumsnelheid bijgevolg niet hoger dan 30 km per uur zijn. De eventuele aanwezigheid van fietssuggestiestroken verandert niets aan de status van gemengd verkeer.

*“Waar dit aangewezen is”*. Alle woonstraten moeten voor ons sowieso tot een zone 30 behoren (of als woonerf ingericht worden), ook als er voet- én fietspaden zijn (wat in Kessel-Lo overigens bijna nergens het geval is). Een snelheidsregime van 50 km per uur kan wel overwogen worden op wegen met een verbindende functie, waar een hogere maximumsnelheid opportuun kan zijn om de verkeersdoorstroming te bevorderen. Voor Kessel-Lo denken we dan in de eerste plaats aan de secundaire wegen (beide steenwegen) en de “lokale verbindingswegen” (lokale wegen type I). De wegategorisering (ook als ‘laag’ toegevoegd aan [onze kaart](#)) kan een leidraad zijn bij de uitbreiding van de zone 30, maar we vragen wel om steeds ook de lokale (vekeers)situatie te bekijken. De huidige wegategorisering is immers verouderd en zal normaal gezien ook in de lopende Vlaamse beleidsperiode vernieuwd worden.

Om van de norm (30 km per uur) af te wijken en een hogere snelheid (50 km per uur) toe te laten, moeten **beide criteria tegelijk vervuld** zijn. Met andere woorden: 50 kan enkel overwogen worden op verbindingswegen mét voldoende veilige, gescheiden infrastructuur voor voetgangers en fietsers (fiets- en voetpaden) én met voldoende (be)veilig(d)e oversteekplaatsen. We pleiten ervoor dat de oefening over waar 50 nog kan, zorgvuldig, gedetailleerd (eventueel per straatdeel/wegsegment) én restrictief gebeurt.

Als bijkomend criterium stellen we voor om een zo ruim en homogeen mogelijke zone 30 (of zones 30) na te streven. Dit verhoogt voor bestuurders de leesbaarheid en de voorspelbaarheid (waar mag ik 30 en waar mag ik 50?). In navolging van wat in Leuven centrum is gebeurd (alle straten binnen de ring zijn er zone 30 gemaakt), vragen we om de zone 30 ook in Kessel-Lo op een “logische”, intuïtieve manier af te bakenen. Wat zeker vermeden moet worden, is een lappendeken van snelheidsregimes die elkaar om de haverklap en soms zonder duidelijke reden afwisselen (cf. de huidige versnippering in Kessel-Lo noord).

### Voorwaarden voor een succesvolle zone 30

De hierboven opgesomde voordelen van een zone 30 manifesteren zich uiteraard enkel als ze goed wordt nageleefd. We stellen vast dat er in de huidige zones 30 en woonerven in Kessel-Lo vaak te snel wordt gereden. Metingen van bv. Telraam bevestigen dit “buikgevoel”.

Behalve een uitbreiding van de zone 30 vragen we daarom ook extra inspanningen om de snelheidsnaleving in Kessel-Lo te verbeteren, zowel in de nieuwe als in de huidige zones 30 en 20. Concreet pleiten we voor:

1. een brede **informatie- en sensibiliseringscampagne** om de ruimere zone 30 bekend te maken én om bestuurders te wijzen op het belang van gematigde snelheid in verblijfsgebied; de buurtcomités kunnen in deze campagne een actieve rol spelen (bv. verspreiden van affiches);
2. een herziene aanpak op het vlak van **signalisatie**; op dit moment is het voor bestuurders op vele plaatsen onvoldoende duidelijk dat ze een zone 30 inrijden; we pleiten ervoor om een poorteffect te creëren bij het betreden van de zone én om de snelheidslimiet binnen de zone geregeld te herhalen;

3. meer aandacht voor **snelheidsremming**: bij de aanleg en heraanleg van straten moet er gekozen worden voor een straatprofiel en een straatinrichting die traag verkeer induceert; in probleemstraten dient overdreven snelheid via gerichte ingrepen op korte termijn aangepakt te worden;
4. strengere **handhaving**: voldoende en voldoende effectieve snelheidscontroles.