

Vorm 3010

OBK vraagt globale aanpak van sluijverkeer

Visienota OBK oktober 2021

Wat doet OBK?

Het Overleg Buurtcomités Kessel-Lo OBK voert al vele jaren actie voor meer verkeersveiligheid in de woonstraten van Kessel-Lo. Daarbij zet het in op een brede aanpak van mobiliteit, waarbij maatregelen die de mobiliteit bevorderen hand in hand gaan met ingrepen om inkomend autoverkeer te verminderen. Dit zorgt, mee door een breed overleg met verschillende buurtcomités en andere actoren, voor een zo groot mogelijk draagvlak.

Zo creëerde OBK eerder al de “quick-wins”-lijst, waarbij we voor een dertigtal probleempunten concrete verbeteringen hebben voorgesteld. Enkele daarvan zijn ondertussen uitgevoerd. Een lijst hiervan is [hier](#) beschikbaar. OBK zette zich ook in voor de **uitbreiding van de zone 30** tot nagenoeg het volledige grondgebied van Kessel-Lo. Dit voorstel is ondertussen **goedgekeurd door het stadsbestuur**. Wel **wachten we op de implementatie hiervan en willen we de stad met aandrang vragen om hierover te communiceren**.

Een snelle implementatie van de zone 30 is belangrijk, omdat de impact van deze maatregel moet kunnen beoordeeld worden. Hieruit kan dan de juiste keuze gemaakt worden voor verdere maatregelen zoals in deze nota voorgesteld.

Implementatie 28 doelstellingen

Recentelijk heeft het burgerpanel dat opgericht is door Stad Leuven in het kader van het mobiliteitsplan en Vorm 3010, 28 doelstellingen gekozen voor de toekomst van Kessel-Lo. Daarin is er ook veel aandacht voor mobiliteit, zoals mobipunten, fiets- en voetpaden, alternatieve, autoluwe routes voor fietsers en voetgangers en een betere verblijfsomgeving van woonstraten.

Het OBK onderschrijft die voorstellen en ijvert daarenboven voor een **holistische aanpak en tijdslijn** om deze te implementeren. Belangrijk is hierbij dat **maatregelen die de mobiliteit bevorderen hand in hand gaan met ingrepen om doorgaand autoverkeer te verminderen**, om zo draagvlak te behouden en verder uit te breiden.

Verbeter de mobiliteit.

Verminder autoverplaatsingen en sluijverkeer

Het verkeer in Kessel-Lo bestaat uit verkeer verbonden aan lokale activiteiten, maar ook uit sluipverkeer. Dit is verkeer dat geen herkomst of bestemming heeft in een buurt, maar erdoor rijdt omdat men denkt dat het via die weg sneller gaat.

In de 28 doelstellingen worden vooral éénrichtingsstraten naar voor geschoven om dit type doorgaand verkeer te weren uit woonwijken. Eénrichtingsstraten zijn echter geen zaligmakende en volledig sluitende oplossing, ook al omdat ze ook herkomst- en bestemmingsverkeer zullen benadelen. Daarom wil het OBK ijveren om niet enkel op één maatregel in te zetten, maar ook te kijken naar een geheel van innovatieve oplossingen.

Een **innovatieve** en bijkomende oplossing is de **doorrijtijdbewaking**. Deze heeft als doel de eerder vermelde tijdswinst weg te nemen voor sluipverkeer en dit af te leiden naar de grotere assen, vooral tijdens de ochtend- en avondspits. Anders dan bij standaard ANPR-camera's creëren deze camera's geen knip, maar controleren ze doorrijtijden van autoverkeer binnen een bepaalde zone. Is deze doorrijtijd te kort en/of is de bestuurder geen gekende inwoner, dan heeft dit voertuig geen herkomst of bestemming in de zone en kan er een boete of andere heffing aangerekend worden.

Een voordeel van doorrijtijdbewaking is dat de zone bereikbaar blijft voor iedereen die er moet zijn, zonder administratieve rompslomp of onredelijke boetes die tot onvrede bij buurtbewoners leiden. Verder laat dit systeem ook toe met buurgemeenten overeenkomsten te maken zodat vlot lokaal verkeer tussen de steenwegen mogelijk is voor bewoners van aangrenzende buurten.

Wel stelt het OBK hierbij als voorwaarde dat er een duidelijk wettelijk kader rond gebruik en privacy gecreëerd en geïmplementeerd moet worden, met transparantie van beheer en extern toezicht, om tegen de risico's van function creep en gebruik als inkomstengenerator te beschermen.

Holistische aanpak

Het is echter heel **belangrijk** dat deze maatregelen om sluipverkeer aan te pakken deel uitmaken van een holistische visie op de ganse mobiliteit in Kessel-Lo, d.w.z. maatregelen en infrastructuur die de mobiliteit en leefkwaliteit binnen Kessel-Lo verbeteren.

Experten maken al lang duidelijk dat een oplossing er enkel kan komen door het afstemmen en samengaan van een beter aanbod aan mobiliteit en een verminderde vraag naar autoverplaatsingen, ofte de 'modal shift'. **Het OBK vraagt uitdrukkelijk dat er hierbij gekeken wordt naar oplossingen die de mobiliteit verbeteren voor inwoners van heel Kessel-Lo, zowel mobiel als minder mobiel.** Als voorbeeld hiervan halen we specifiek vlottere busverbindingen vanuit Kessel-Lo en veilige fiets- en wandeltrajecten van en naar Leuven aan. **Langs de andere kant kan er dan hand in hand gewerkt worden aan vermindering van de verkeersstromen, die door de verbetering in mobiliteit een breder draagvlak bekommt.**

Zo creëren we een holistische aanpak van verkeersstromen waarbij verkeer de draagkracht en invulling van de straat en omgeving niet schendt. Voorbeelden in andere steden (Kopenhagen, Amsterdam, Londen...) tonen dat dit kan en dat een succesvolle aanpak een combinatie is van maatregelen, gaande van licht tot meer kapitaals- en tijdsintensief. Dit gaat, binnen concepten als Smart Cities en Low Traffic Neighbourhoods, van beter toezicht op verkeersmaatregelen over verbeteren van fietsinfrastructuur, scheiden van

Overleg Buurtcomités Kessel-Lo OBK

www.buurtcomiteskessello.be

contact@buurtcomiteskessello.be

verkeersstromen en vlottere busroutes tot aanpassingen van straten, slimme camera's en meer.

Het OBK vraagt het schepencollege dan ook om de impact van dit scenario te berekenen en voor te leggen aan de bevolking, als mogelijke toevoeging bij het mobiliteitsplan voor Kessel-Lo, na de eerder vermelde evaluatie van de gevraagde snelle uitvoering van de zone-30 beslissing.