

# Diestsesteenweg in Kessel-Lo: eerste principes voor herinrichting klaar

Het Agentschap Wegen en Verkeer heeft in samenspraak met de stad Leuven een eerste kader met ontwerpprincipes uitgewerkt voor de Diestsesteenweg in Kessel-Lo. De ambitie is om de steenweg veiliger te maken, maar ook aangenamer voor de bewoners en de bezoekers. Ook vlotter en comfortabeler openbaar vervoer is een belangrijke doelstelling van het project.

## Smalle weg

De Diestsesteenweg is een smalle weg waar dagelijks duizenden voetgangers, fietsers, bussen en automobilisten passeren. Het is een van de belangrijkste toegangswegen voor Leuven. Maar er wonen ook mensen langs de steenweg en in de zijstraten, en er zijn heel wat handelszaken en bedrijven.

## Onveilige fietspaden

De fietspaden van de steenweg zijn smal en niet gescheiden van de rijweg. Daarbij komt dat in de huidige inrichting de parkeerplaatsen tussen het fietspad en het voetpad liggen. Voor fietsers is dat geen veilige situatie. Ook de voetpaden zijn smal, vooral op het stuk tussen de Kop van Kessel-Lo en de Werkhuizenstraat.

## De ontwerpprincipes

Hoe willen het agentschap en de stad de Diestsesteenweg dan veiliger en aangenamer maken?

- Door **veilige fietspaden** aan te leggen.
- Door **veilige kruispunten en oversteekplaatsen** te voorzien. Vandaag komen actieve weggebruikers nog vaak in conflict met afslaand autoverkeer. Na de herinrichting zijn de kruispunten op de steenweg conflictvrij en kunnen voetgangers en fietsers veiliger oversteken.
- Door veilige en efficiënte oplossingen te implementeren voor **laden en lossen en parkeren**.
- Aandacht voor **groen**

*“Leuven is een groeiende stad, met aantrek in brede regio,” zegt Mohamed Ridouani, burgemeester van Leuven. “Om ervoor te zorgen dat onze stad goed bereikbaar blijft voor inwoners, pendelaar en bezoekers, is het essentieel om van de Diestsesteenweg een veilige en vlotte verbinding tussen Kessel-Lo en het Hageland te maken, met het trein- en busstation van Leuven als belangrijk knooppunt. Daarom zijn investeringen in veilige fietsinfrastructuur en openbaar vervoer broodnodig. We zijn blij dat we daarvoor nauw samen kunnen werken met het Agentschap Wegen en Verkeer en andere mobiliteitspartners, om onze stad en de regio nog aangenamer en leefbaarder te maken.”*

## Plaats voor auto's maar noodzakelijke inzet op modal shift

“Voetgangers en fietsers krijgen na de herinrichting meer ruimte op de steenweg, wat de veiligheid ten goede komt. Op sommige plaatsen betekent dit een vrijliggend fietspad, op andere plaatsen zullen

er verhoogde fietspaden worden voorzien, afhankelijk van de verkeersstromen. Bij verhoogde fietspaden wordt de weginrichting en het snelheidsregime aangepast, zodat fietsers zich ook hier veilig kunnen verplaatsen”, aldus minister van Mobiliteit en Openbare Werken, Lydia Peeters. De kruispunten worden zodanig ingericht, dat het verkeer op de steenweg zo vlot mogelijk kan verlopen. Waar het nodig is en waar er genoeg ruimte is, zullen we nieuwe voorsorteerstroken voorzien voor afslaand autoverkeer. Op die manier wordt het verkeer dat rechtdoor rijdt zo weinig mogelijk opgehouden. Wegen en Verkeer zal de kruispunten ook uitrusten met slimme verkeerslichten en uitgebreide detectie in het wegdek. De drukste verkeersstromen krijgen dan, wanneer dat nodig is, langer groen licht. De files helemaal wegwerken is echter niet mogelijk - dat is een van de redenen waarom het agentschap en de stad op een modal shift inzetten.

*“Met deze ontwerpprincipes is de eerste stap gezet naar de herinrichting van de Dieststeenweg. Dat is nodig, want de fietspaden zijn niet veilig en de doorstroming van de bus is niet optimaal. Het is een belangrijke verkeersader en zal dat ook blijven. Dagelijks komen duizenden met de fiets, wagen en bus via de Diestsesteenweg naar Leuven. We willen dat die verplaatsingen zo vlot en veilig mogelijk gebeuren. Op termijn zal het hier dankzij verschillende doordachte ingrepen een stuk veiliger worden voor voetgangers en fietsers. Ook de doorstroming van de bus zal verbeteren. De bus en fiets zullen hierdoor een aantrekkelijk alternatief vormen voor de wagen”, aldus Leuvens schepen van mobiliteit David Dessers.*

## **Busbanen waar nodig**

Een belangrijke doelstelling van de herinrichting is dat meer mensen hun wagen laten staan en overstappen op het openbaar vervoer.

“Om mensen te stimuleren om meer de bus te nemen, investeren we in comfortabeler en vlotter openbaar vervoer.” aldus Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, Lydia Peeters. “Een belangrijke voorwaarde van mensen om de bus te nemen, is dat die stipt rijdt. Met de aanleg van vrije busbanen op die plaatsen waar het nodig is en door middel van slimme verkeerslichten zorgen we ervoor dat de bus vlotter en stipter rijdt.”

## **Geen centrale busbaan**

Een studiebureau heeft eerder de mogelijkheid onderzocht om een centrale busbaan aan te leggen in het midden van de steenweg over de hele lengte van de projectzone Kessel-Lo, van aan de Kop van Kessel-Lo tot aan Borstelsstraat. Die piste bleek minder interessant, omdat daar meer ruimte voor nodig is dan in een inrichting met busbanen rechts naast de rijweg - ruimte die niet voorhanden is. Ook op het vlak verkeersveiligheid scoorde het alternatief van een centrale busbaan minder goed. Bij zo'n ontwerp ligt het perron immers in het midden, en dan moeten de passagiers bij iedere halte de busbaan, de rijweg en het fietspad kruisen. Met een centrale busbaan is het voor de ontwerpers ook niet mogelijk om overal veilige oversteekplaatsen in te tekenen.

## **Lubbeek, Tielt-Winge en Kessel-Lo**

Het stuk van de Diestsesteenweg in Kessel-Lo op Leuvens grondgebied, maakt deel uit van een groot project dat de volledige herinrichting van de gewestweg 'Diestsesteenweg - Leuvensesteenweg -

Staatsbaan' omvat. Het gaat over het 15,4 km lange stuk tussen de Kop van Kessel-Lo en de stelplaats van De Lijn in Kraasbeek in Tielt-Winge. Voor de zones in Lubbeek en Tielt-Winge werden in 2021 al concepten uitgewerkt.

>> [meer informatie over het project](#)

## **Volgende stappen**

Met dit kader zijn de eerste ontwerpprincipes vastgelegd. In een volgende fase zal het studiebureau voorontwerpen maken. Voor ze daarmee kunnen beginnen, moeten er opmetingen gebeuren en bijkomend onderzoek, bijvoorbeeld microsimulaties van kruispunten. Als het wegbeeld na deze oefeningen vastligt, moet ook het rioleringsontwerp nog opgemaakt worden. De ontwerpfase zal dus nog enkele jaren in beslag nemen. Pas dan kan er een planning voor de eigenlijke werken uitgewerkt worden.