

Masterplan omgeving Bodartsite

Rapport gesprekstafels 20 juni 2024

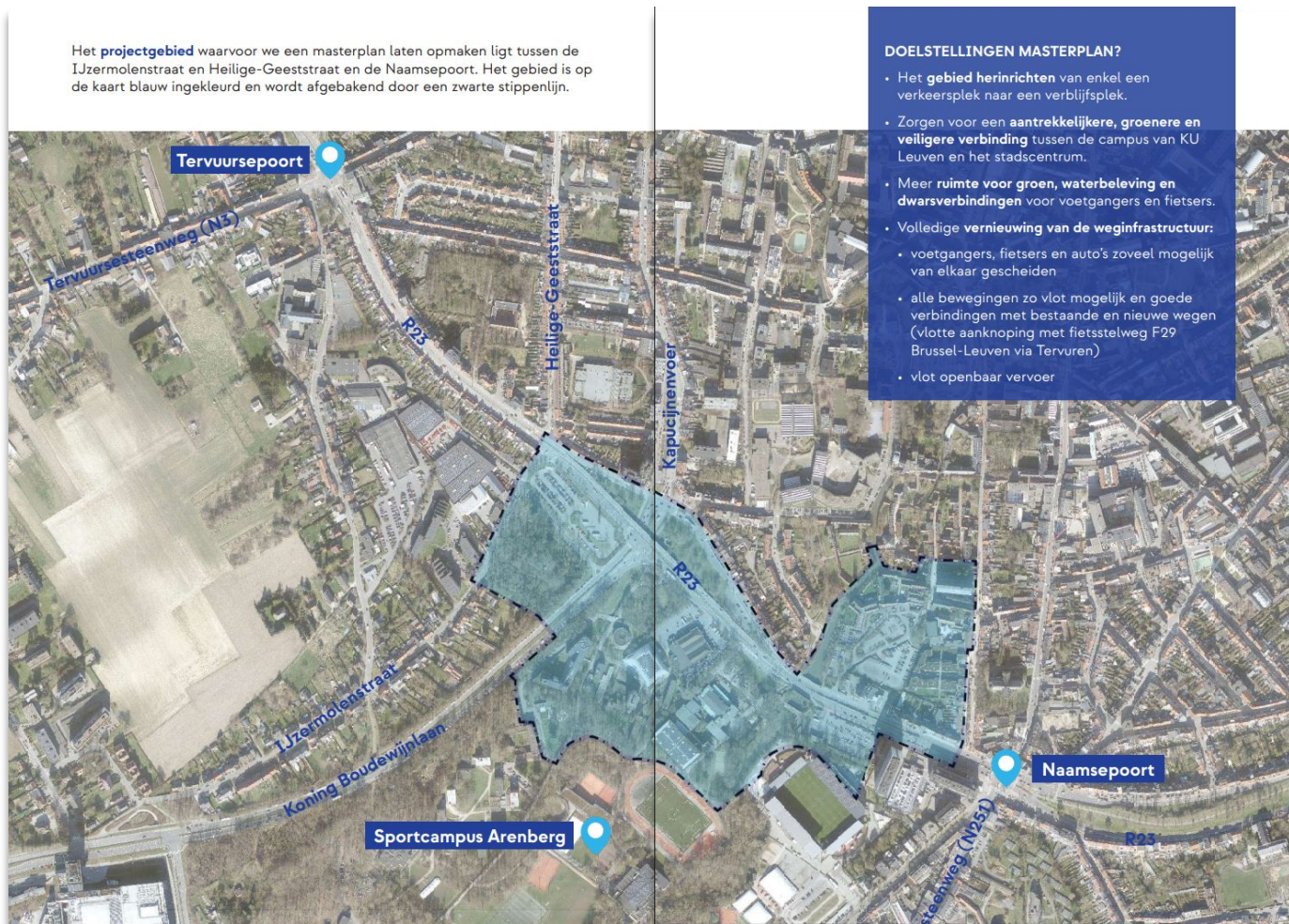


Inhoud

Rapport gesprekstafels 20 juni 2024

Inleiding	03
Deel 1: Samenvatting gesprekstafels, pro's en con's per scenario	05
○ Vanuit voetgangers, fietsers en openbaar vervoer	11
○ Vanuit gemotoriseerd vervoer	17
Deel 2: Samenvatting troeven, suggesties en bezorgdheden per scenario	22
Vanuit groen, water en erfgoed	

Inleiding: Doelstellingen voor het projectgebied



Inleiding: Gesprekstafels ter inspiratie van uitwerking onderzoeksscenario's

In het kader van de studie '**Masterplan omgeving Bodartsite**' wordt een **verkeerskundige en stedenbouwkundige studie** uitgevoerd.

Tijdens een info- en dialoogmarkt op 19 maart 2024 werd het eerste contact gelegd met de omwonenden, handelaars en de buurt als start van een participatief proces. Het ontwerpbureau ging met de verzamelde informatie aan de slag en werkte verschillende onderzoeksscenario's uit.

Op **20 juni 2024** verzamelden bijna **100 betrokkenen**, waarvan het grootste deel bewoners uit het projectgebied, om samen na te denken over de **vooren nadelen van de verschillende scenario's**.

Dit rapport is een verzameling van de input. Het **eerste deel** geeft een **samenvatting en een aantal conclusies**. Het **tweede deel** geeft een overzicht van de verzamelde input tijdens de verschillende delen van de werksessies.



Deel 1: Samenvatting gesprekstafels, pro's en con's per scenario juni 2024



Vraag en interesse naar meer inzicht en dialoog over verkeersstromen en gebiedsplannen

De herinrichting van omgeving Bodartsite leeft in het gebied. De gesprekstafels waren intensief en het onderwerp was complex. De avond leidde ons tot **meer inzicht**. Daarnaast leverde het heel wat algemene en specifieke input op. De sfeer was kritisch, maar constructief. Algemeen was er **appreciatie voor de transparantie, het getoonde materiaal en de aanpak**.

Er is een **brede vraag naar meer informatie en duiding** (bv. met meer beschikbare kennis en data) inzake vervoersstromen en de link met andere plannen en projecten en de parkeer(spreiding) in het gebied.

Aanbevelingen om vertrouwen te behouden en te versterken tijdens het vervolgproces:

- Bijkomende informatie geven over de beschikbare data en kennis met betrekking tot vervoersstromen (auto en fiets).
- Duiding geven over de link en afstemming met andere ontwikkelingen en plannen (bv. KUL Redigensite, Hertogensite, Masterplan OHL, Masterplan wetenschapspark, ...).
- Duiding en inzicht geven in de parkeerstrategie op gebiedsniveau.
- In overleg gaan met een aantal sleutelactoren, waaronder Algemeen coördinator project leerlingenvervoer, Mobitwin, vzw Mobiel en organisaties actief op de Veilingsite (Velo, Kringwinkel ...) om een beeld te krijgen van hun verwachtingen en wensen.
- Verdere stappen nemen voor de ingrepen die we op korte termijn willen realiseren.
- Terugkoppeling organiseren over de wijze waarop met de input is omgegaan.

De focus is een kwalitatieve & groene omgeving met voldoende parkeerruimte die veilig is voor fietsers en voetgangers

Voor de aanwezigen **springen drie ambities** er duidelijk **bovenuit**:

- Een plek waar je veilig en gemakkelijk kunt fietsen en wandelen, ongeacht je leeftijd.
- Een plek waar zowel bewoners als bezoekers kunnen parkeren en kunnen overstappen op de fiets, bus of te voet verder kunnen gaan.
- Een plek waar je kunt wonen, werken en studeren in een kwalitatieve, groene omgeving.

Voor de afweging en analyse van de onderzoeksscenario's bleek duidelijk dat men verwacht dat deze ambities gerealiseerd worden met aandacht voor de leefbaarheid van de omgeving en een vlotte doorstroming van het gemotoriseerd verkeer.

VERBINDEN

Een plek waar je veilig en gemakkelijk kunt fietsen en wandelen, ongeacht je leeftijd.

VERBINDEN

Een plek waar auto's en openbaar vervoer gemakkelijk de stad kunnen bereiken.

VERBINDEN

Een plek waar zowel bewoners als bezoekers kunnen parkeren en overstappen op de fiets, bus of te voet om verder te kunnen gaan.

VERBLIJVEN

Een plek waar je kunt wonen, werken en studeren in een kwalitatieve, groene omgeving.

VERBLIJVEN

Een plek waar je het erfgoed opnieuw kunt ervaren.

VERBLIJVEN

Een plek met nieuwe gebouwen en parken voor bewoners, studenten en bezoekers.

VERKOELEN

Een plek die Leuven beschermt tegen wateroverlast en droogte.

VERKOELEN

Een plek waar iedereen kan sporten, spelen en ontspannen in een park met veel water.

VERKOELEN

Een plek waar bewoners en dieren verkoeling kunnen vinden onder hoge bomen en voorbijstromend water.

Criteria voor het afwegen van scenario's zijn lokale leefbaarheid, leesbaarheid en vermijden impact op woonstraten

Er worden **veel vragen gesteld over het uitgangspunt om te werken met een 2x1 rijstroken**. Ondanks de aanwezige duiding, is er nood aan meer informatie over o.a. de bestaande data, de effecten op de doorstroming, de wachttijden aan de verkeerslichten en wat dit betekent voor hulpdiensten.

Men vond het moeilijk om een goede vergelijking tussen de scenario's te maken. Voor elk van de scenario's zijn er voor- en nadelen op het gebied van duidelijkheid, omrijfactoren en lokale leefbaarheid.

Om de scenario's te kunnen afwegen vragen de bewoners **meer informatie over de wijzigingen in geluidsoverlast en luchtkwaliteit, het effect van de scenario's op de circulatie en verkeersintensiteiten op de wegen die aansluiten op de R23 en het sluipverkeer**.

Veel wegen die aansluiten op de ring worden vandaag **steeds meer ingericht voor de fiets**. Er is vanuit deze straten de expliciete vraag om dit **niet terug te draaien**.

Bij de verdere uitwerking van de scenario's moet aandacht zijn voor:

- Het betrekken van de ruimere omgeving omwille van impact op straten daar (bv. Remi Vandervaerenlaan).
- De effecten op verkeer van toekomstig programma. Dit zal mee de druk op verkeer bepalen. Ook de wijze van aansluiting op het wegverkeer is belangrijk.
- De relatie met parkeermogelijkheden in het gebied. Gewezen is op het belang van parking Bodart en de bestaande parking aan de binnenzijde van de R23. Voor parking Bodart is aan verschillende tafels de nood geuit voor een parkeeraanbod voor het collectief en aparte leerlingenvervoer, schoolvervoer in het algemeen en toerisme.

Bezorgdheid voor een programma dat (bijkomend) druk legt op de park- en leefomgeving

In het algemeen apprecieert men dat de leefbaarheid langs de ring wordt verbeterd. **De scenario's die het meeste ruimte creëren, scoren het best.** Men is algemeen **positief** over de grote verbetering van de **veiligheid en doorstroming voor fietsers en voetgangers door het vermijden van gelijkvloerse oversteekplaatsen** in de verschillende scenario's. Een gelijkgrondse verbinding cfr. in scenario 'kruispunt centraal' ter hoogte van de Dijle moet vermeden worden.

Algemeen vraagt men **meer aandacht voor fietsinfrastructuur langs de ring**. Ook vraagt men meer duidelijkheid over de inrichting van de **fietsroutes stadinwaarts**. Men vreest een te grote druk op (niet aangepaste) straten.

De oversteekbaarheid tussen Heilige Geeststraat en IJzerenmolenstraat is een zwak punt in elk scenario. Het voelt als een knip. Men vraagt toch een directe verbinding, voornamelijk voor voetgangers.

Bij de verdere uitwerking van het masterplan en detaillering van de fiets- en voetgangersinfrastructuur moet aandacht zijn voor:

- Het ontwerp van de fiets- en voetgangersinfrastructuur in de brede omgeving zodat vervoersstromen kunnen opgevangen worden.
- Het voorzien van voldoende gescheiden fiets- en voetgangersinfrastructuur (in het bijzonder binnen de parkomgeving en tunnels) die rekening houdt met verschil in type gebruik en snelheid (van fietsers).
- Het voorzien van voldoende en verspreide fietsstallingen en stallen van fietsen op voetpaden tegengaan.
- Het onderzoeken naar de haalbaarheid van een fietser- en voetgangersverbinding ter hoogte van de Heilige Geeststraat.

Duidelijkheid programma noodzakelijk om verdere stappen te zetten

Er is vanuit de buurt een **duidelijke steun voor een groene & aangesloten parkstructuur die toegankelijk, doorwaadbaar en rustig is**. Het open en **beleefbaar maken van de waterlopen** en/of het integreren van water, wordt positief onthaald. Het voorzien van een **gebouw onder de weginfrastructuur** biedt interessante mogelijkheden om het **park levendig te houden**.

Een **voldoende en divers parkeeraanbod vormt een essentiële programmavraag**. Het huidig aanbod in het gebied langs de ring en ter hoogte van Bodart geldt als referentie.

Vanuit de buurt is er vraag om zicht te krijgen op het programma-aanbod. Er zijn verschillende en grote vragen naar een aanbod van **ontmoetingsmogelijkheden op maat van de wijk**. Dit moet zorgen voor levendigheid en sociale controle.

Een sterke **bezorgdheid** wordt geuit over het extra **bovenlokaal programma dat bijkomend drukte en hinder aantrekt**.

Bij de uitwerking van het programma zou met volgende elementen rekening gehouden kunnen worden:

- Voldoende aandacht bij uitwerking van het programma voor lokale behoeften m.b.t. (bebouwde) ontmoetingsruimte voor de omliggende wijken, straten en scholen.
- De ruimtelijke locatie van stedelijke programma situeren aan de buitenzijde en de ring en koppelen aan een multifunctioneel parkeeraanbod voor bezoekers en bewoners. Bij voorkeur op een locatie verder weg van de bewoning.
- Extra suggesties om eerder al uit te voeren:
 - Fietzers uit parking Bodart houden om de veiligheid te verbeteren, door bv. een hek rond de parking of beschildering van waar de fietsers moeten fietsen.
 - Hondenloopzone voorzien tussen de Dijle en parking Groot Begijnhof.

Deel 2: Samenvatting pro's en con's per scenario

Vanuit voetgangers, fietsers en openbaar vervoer



KRUISPUNT CENTRAAL

RONDWEG

KRUISPUNT WEST



ALGEMEEN VOETGANGERS

In het algemeen apprecieert men dat de leefbaarheid langs de ring wordt verbeterd. De scenario's die het meeste ruimte creëren, scoren het best. Men is positief over de grote verbetering van de verkeersveiligheid en doorstroming door het vermijden van gelijkvloerse oversteekplaatsen. Men is ook tevreden over het scheiden van de voetgangers en fietsers.

Men vraagt bijkomende aandacht voor de vele potentiële conflictpunten voor fietsers en moedigt het ontwerpteam aan om verder verkeersstromen zoveel mogelijk te blijven scheiden. Op die manier brengen de verschillende fietsers (met diverse snelheden en formaten) elkaar en voetgangers minder in gevaar. Deze zorg is zeker van toepassing op de doorsteken doorheen het park. Het gevoel bestaat dat dit vooral in variant kruispunt west het geval is.

Ook benadrukt men de nood aan voldoende ruimte voor voetgangers die vandaag vaak op erg smalle voetpaden tussen gestalde fietsen hun weg moeten banen. Voldoende fietsparkings gespreid voorzien, kan dit misschien voorkomen

ALGEMEEN OPENBAAR VERVOER

In de verschillende scenario's zijn er geen verschillen m.b.t de bereikbaarheid van het openbaar vervoer. Door het afschaffen van een aantal bushaltes denkt men verder te moeten stappen tot aan de halte van de ringbus. Doordat de ringbus zijn haltes aan de binnenzijde van de ring verliest, zullen deze voor de bewoners van Kapucijnenvoer verder liggen. De afstand tussen bushaltes en de belangrijkste bestemmingen in het gebied ligt ook hoog.

Algemene vragen over het openbaar vervoer zijn nog:

- Is het mogelijk om met kleinere lijnbussen te werken?
- Zal de bus halt houden op de baan?



ALGEMEEN FIETSERS

Het spreiden van het fietsverkeer krijgt veel positieve reacties. De scenario's die hier het sterkst op scoren krijgen de meeste appreciatie. Tegelijkertijd zijn er algemene bedenkingen en bezorgdheden.

Algemeen vraagt men meer aandacht voor fietsinfrastructuur langs de ring bv. dubbelrichtingsfietspaden aan de binnenring. Men ervaart dat er veel aandacht besteed wordt aan hoe de fietsers door het projectgebied gaan van de KUL naar de Kapucijnenvoer maar minder hoe de fietsers/voetgangers langs het projectgebied - mee met de ring - circuleren

Er zijn bedenkingen bij de grote omweg tussen Heilige Geeststraat en Ijzerenmolenstraat. Het voelt als een knip. Men vraagt toch een directe verbinding, voornamelijk voor voetgangers.

Er zijn verschillende signalen over de verhoogde ligging van de weginfrastructuur. Sommigen menen dat dit de beleving voor fietsers en voetgangers zal verbeteren. Anderen vrezen dan weer de geluidshinder.

De bezorgdheid wordt geuit over het verschil in intensiteiten van fietsverkeer stadinwaarts en staduitwaarts. De infrastructuur moet hiermee rekening houden. Men vraagt meer duidelijkheid over de inrichting van de fietsroutes stadinwaarts. Deze voelen vandaag beperkt aan. Er wordt gevraagd of deze fietsverbindingen mee opgenomen kunnen worden in de uitwerking van het masterplan. Specifiek vreest men dat de Schapenstraat nog meer fietsverkeer te verwerken krijgt dan vandaag. Men vraagt zich ook af of de rustige straten rondom al dat fietsverkeer wel zullen kunnen dragen bv. Ooiendonk.

Tunnels voelen vaak krap, donker, vies en onveilig. Men verwijst vaak naar slechte ervaringen met huidig tunneltje, waar tegenwoordig vaak waterproblemen zijn. In de tunnel stelt men de combinatie van (snelle) fietsers en (trage) voetgangers in vraag. Verder zien sommigen eerder een oplossing in niveauverschillen.

Bij het ontwerp van de fietsinfrastructuur vraagt men aandacht voor:

- De verschillende snelheden en types fietsers,
- Voldoende ruimte voor kruisende bewegingen, en
- Zichtbaarheid, verlichting en veiligheidsgevoel bij fietskruispunten en tunnels.

KRUISPUNT CENTRAAL → weinig voorkeurstemmen

Con's

De gelijkgrondse oversteekplaats voor voetgangers en fietsers over de R23 ter hoogte van de bestaande fietstunnel wordt als een heel slecht idee ervaren. Men schat in dat het niet gerespecteerd zal worden. Verkeerslicht voor overstekende fietsers aan de Q8 is not done. Voor ontsluiting wagens en stad heeft dit ook voordelen.

Men ziet grotere omwegen dan bij andere scenario's. Het gaat bijvoorbeeld over de grotere omweg tussen het centrum en de Koning Boudewijnlaan. Fietsverkeer van Arenbergcampus kan niet gemakkelijk de binnenstad bereiken.

Daarnaast wordt ook gewezen op:

- Geen doorsteek thv Sportkot maar andere kant van de Dijle
- De best wel grote omweg van / naar de Heilige Geeststraat voor voetgangers en fietsers bij bepaalde bewegingen (richting IJzerenmolenstraat)
- Vrees voor extra chaos door keuze(stress) -> onveiligheid
- Minder vloeiende fietsbewegingen (meerdere haakse bochten).

Pro's

Er is gescheiden verkeer voor voetgangers en fietsers t.o.v. het gemotoriseerd verkeer. Hierbij wordt verwezen naar de vier fietstunnels.

Daarnaast is er ook scheiding van de voetgangers en fietsers onderling (geen voetgangers waar fietsers rijden en omgekeerd). Vlot fietsverkeer langsheen de ring.

Komende uit het westen (Tervuursepoort) is de oversteekplaats voor fiets- en voetgangers het dichtste bij.

De gevaarlijke oversteekplaats t.h.v. de Heilige Geeststraat verdwijnt.

Oversteek ter hoogte van Groot Begijnhof/Dijle ontlast fietsoversteken aan de Naamsepoort (= volwaardig of zelfs beter alternatief, afhankelijk van de bestemming)

Een suggestie is een extra fietspad naast het Begijnhof ter vervanging van het fietstraject door de Volmolenlaan.

RONDGANG → meer voorkeurstemmen

Con's

Men raad gelijkgrondse oversteken af.

Vraag naar meer doorsteken. Men mist een oversteek aan Dijle/Groot Begijnhof.

De toegang tot de campus voor fietsers is niet vloeiend, komende vanuit de binnenstad. Is dit de bedoeling?

Het fietsverkeer langs de ring moet omrijden of aan verkeerslichten stoppen.

In de binnenstad wil de fietser langs de Kapucijnenvoer rijden en zal zich niet naar de ventweg laten leiden op de linkeroever van de Voer.

Verder om lopen naar Heilige Geeststraat vanuit IJzerenmolenstraat, maar wel minder dan in scenario kruispunt centraal.

Pro's

Men is positief over de gescheiden verkeersstromen, vloeiende en logische fietsverbindingen (specifiek vanuit de IJzerenmolenstraat en Kapucijnenvoer) en conflictvrije oversteken en knooppunten en veiligheid voor fietsers en voetganger.

De route voor de fietser tussen de fietssnelweg en de binnenstad is logischer dan in kruispunt centraal. Ook benoemt men dat de Arenbergcampus beter bereikbaar is voor fietsverkeer.

Men is erg positief over de ruimte die voetgangers krijgen en de vele voetgangersverbindingen. In het bijzonder de vele doorsteken in het park en de meest aangename en vloeiende fietsoversteek ter hoogte van de Dijle/Groot Begijnhof. Ook benoemt men de fietstunnel aan parking Bodart als positief. Toch vraagt men hier meer doorsteken.

Men is fan van het ruimtegevoel en de aangename beleving langs de Dijle, Spuyse en park voor fietsers en voetgangers. De fietsdoorsteek rechts van de Dijle zou ook in de andere scenario's moeten worden geïntegreerd. Of eventueel een fietsbrug.

Men is positief over de spreiding van fietsers en voetgangers, zodat er verkeersdruk op kruispunten wordt verdeeld en er minder frustratie zal zijn. Het verdwijnen van de gevaarlijke oversteek aan de Heilige Geeststraat is een plus

KRUISPUNT WEST → meeste voorkeursstemmen

Con's

Men mist directe fietsverbindingen vanaf Kapucijnenvoer naar Heverlee en vanaf oversteek Dijle / Groot Begijnhof naar binnenstad (bv. Via Volmolenlaan, Groot Begijnhof ...)

Bedenkingen bij de grote omweg tussen Heilige Geeststraat en Ijzerenmolenstraat. Het voelt als een knip. Men vraagt toch een directe verbinding, voornamelijk voor voetgangers.

Men vreest dat de fietser langs de Kapucijnenvoer zal rijden en niet langs de ventweg op de linkeroever van de Voer.

Pro's

Men is positief over de gescheiden verkeersstromen, vloeiende en logische fietsverbindingen (specifiek vanuit de Ijzerenmolenstraat en Kapucijnenvoer) en conflictvrije oversteken en knooppunten en veiligheid voor fietsers en voetganger.

Men is erg positief over de ruimte die voetgangers krijgen en de vele voetgangersverbindingen.

Men is positief over de spreiding van fietsers en voetgangers, zodat er verkeersdruk op kruispunten wordt verdeeld en er minder frustratie zal zijn. Vooral de passage vanaf de ring via Ooiendonk naar de Schapenstraat wordt positief benoemd. Men is positief over het verdwijnen van de gevaarlijke oversteek aan de Heilige Geeststraat en is tevreden met het extra fietskruispunt onder de ring door (aan de oostkant).

Fietsers worden geleid langs de linkerkant van de Dijle en niet via Ooiendonk of Schapenstraat.

Deel 2: Samenvatting pro's en con's per scenario

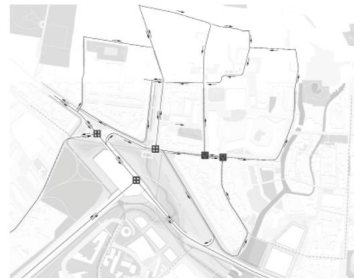
Vanuit gemotoriseerd verkeer



KRUISPUNT CENTRAAL



RONDWEG



KRUISPUNT WEST



ALGEMEEN

Er worden veel vragen gesteld over het uitgangspunt om te werken met een 2x1 rijstrook. Ondanks de duiding ter plaatse is er nood aan meer informatie over o.a. de effecten op de doorstroming, de wachttijden aan de verkeerslichten en wat dit betekent voor hulpdiensten. Er is een vraag naar meer data (tellingen, simulaties, ...) rond dit uitgangspunt.

Er is een appreciatie dat de bussen van OHL, of supporters van de tegenstander in alle scenario's rechtstreeks van de ring de Koning Boudewijnlaan kunnen op/af rijden.

Men vond het moeilijk om een goede vergelijking tussen de scenario's te maken vanuit het perspectief van gemotoriseerd verkeer. Vragen werden gesteld over meer informatie over de wijzigingen in geluidsoverlast en luchtkwaliteit. Ook was er een algemene bezorgdheid over het effect van de scenario's op de circulatie, verkeersintensiteiten op de wegen die aansluiten op de R23 en impact op sluipverkeer.

Voor het inschatten van de effecten is er nood aan meer duidelijkheid over het programma en de effecten op verkeer hiervan. Dit zal mee de druk op verkeer bepalen. Ook de wijze van aansluiting op het wegverkeer is belangrijk.

Men vreest een impact op deze wegen. Belangrijk is de ruimere omgeving te betrekken omwille van impact op straten daar (bv. Remi Vandervaerenlaan)

Veel wegen die aansluiten op de ring worden vandaag meer en meer ingericht voor de fiets. Er is een vrees voor conflicten als verkeer op deze wegen toeneemt. Het gebruik van de zijweg van de Kapucijnenvoer geeft nu al veel conflicten tussen fietsers, auto's dus is het geen goed idee om hier nog meer autoverkeer op te leiden. Momenteel zijn er gesprekken tussen stad en buurtcomité Kapucijnenvoer om de dubbele rijrichting te veranderen. Helaas zien we op de plannen steeds de Kapucijnenvoer als dubbele richting.

Men mist in het verhaal duidelijkheid over hoe het parkeren in de toekomst georganiseerd zal worden. De relatie met parkeermogelijkheden in het gebied. Gewezen is op het belang van de bestaande parking aan de binnenzijde van de ring en parking Bodart. Voor deze laatste is aan verschillende tafels de nood van parking Bodart geuit voor het collectief en aangepast leerlingenvervoer, schoolvervoer in het algemeen en toerisme.

KRUISPUNT CENTRAAL

Con's

Aanvoelen van ingewikkeld, contra-intuïtief met de vele eenrichtingsstraten en meer omrijkilometers om uit de stad te geraken.

Door daling van kruispunt richting Kapucijnenvoer gaan mensen spontaan snelheid maken richting binnenstad.

Nut van keerlus t.h.v. van OHL wordt in twijfel getrokken? Het neemt ook onnodig veel plaats in. Vragen worden gesteld naar toegang van campus. Ongelijkgrondse kruising voor voetgangers en fietsers is gevaarlijk en zal niet gebruikt worden.

Gevoel bestaat dat meer inwoners belast worden met verkeer. Er zijn uiteenlopende bezorgdheden over gevaarlijke verkeerssituaties en conflicten zoals:

- Afslag van ring vanuit Gasthuisberg naar IJzerenmolenstraat.
- IJzerenmolenstraat blijft sluipteg voor Boudewijnlaan en expresweg.
- Meer autoverkeer via woonerf/ventweg Kapucijnenvoer om woningen Tervuursevest (tussen knooppunt en Heilig Geeststraat) te bereiken. Meer verkeer in de Heilige Geeststraat.
- Volmolenlaan loopt niet langer dood. Ze verliest kwaliteit als fietsroute als je hier doorgaand verkeer opzet en wordt de afzetroute voor Redingenhof.
- Tweerichtingsverkeer in de Redinghenstraat.

Pro's

Aanvoelen van efficiënt en logisch, gemakkelijker dan de andere scenario's. Het is weinig of niet omrijden met de auto en er zijn minder verkeerslichten (1 ipv 2 vandaag).

Vlottere uitstroom uit de binnenstad. Verkeersknooppunt blijft ver weg van de bewoning.

Mogelijk om te keren voor Naamsepoort als je komt van Carrefour.

Sluipverkeer van ring naar IJzerenmolenstraat wordt vermeden.



RONDGANG

Con's

Aanvoelen van ingewikkeld. Men vreest verwarring naar de Kapucijnenvoer toe doordat de bus dubbele richting mag en wagens enkel uitwaarts mogen.

Impact van meer en verschillende verkeerslichten op korte afstand van elkaar op wachttijden, geluidshinder door optrekken wagens, meer file aan Ijzerenmolenstraat, ... Kruisende beweging uitgaand verkeer Kapucijnenvoer en ingaand verkeer via de Tervuursevest.

Autoverkeer van/naar Kapucijnenvoer rijdt dicht bij de huizen in de Tervuursevest (richting Naamsepoort).

Omrijden nodig naar bv. Colruyt, naar Kapucijnenvoer vanuit Ijzerenmolenstraat, vanuit de Kapucijnenvoer kan je niet naar de Naamsepoort.

Vrees vanuit sommige straten voor extra verkeer op Kapucijnenvoer richting de ring, H. Geeststraat, zijstraten Kapucijnenvoer zoals de Remi Vandervaerenlaan en Volmolenlaan, Ijzerenmolenstraat. Voor Volmolenlaan wordt in het bijzonder gewezen op druk wanneer school uit is. Extra verkeer door deze straat sturen is op dit tijdstip gevaarlijk.

Vanuit Heilige Geeststraat en Ijzerenmolenstraat is er vraag naar vergroening & herinrichting weg voor vergroten leefbaarheid.

Pro's

Groter park dan centraal. Toertje rond (rondgang) kan als het vlot gaat en het zorgt voor een aangename omgeving.

Het scenario zorgt voor grotere scheiding tussen modi. Dat kan positief effect hebben op afwikkeling van het verkeer.

Meest eenvoudig om de weg te vinden. Het lijkt voor veel ook meer leesbaar.

Inschatting van geen sluipverkeer.

Men is positief over het omdraaien van de rijrichting in de Heilige Geeststraat (dit was eerder al gevraagd aan de stad). Er is vraag om van de Heilige Geeststraat een woonerf te maken of enkel toegang toe te laten voor bewoners.

KRUISPUNT WEST

Con's

Toename van het aantal verkeerslichtengeregelde kruispunten tav kruispunt centraal. Vraag wordt gesteld of dit scenario voor auto's verkeerstechnisch wel realistisch is.

Groot verkeersknooppunt wordt verschoven naar Ijzerenmolenstraat / Heilige Geeststraat en komt dus dichterbij bewoning te liggen t.o.v. kruispunt centraal.

Extra verkeerslicht aan de Ijzerenmolenstraat.

Het is nodig om om te rijden cfr. 'Scenario rondgang' naar o.a. Kapucijnenvoer. Het in-, uit- en omrijden gebeurt langs dezelfde straten die dus meer druk krijgen (= minder spreiding).

Vrees vanuit sommige straten voor extra verkeer Heilige Geeststraat, Volmolenlaan en Remi Vandervaerenlaan. Voor Volmolenlaan wordt in het bijzonder gewezen op druk wanneer school uit is. Extra verkeer door deze straat sturen is op dit tijdstip gevaarlijk.

Vanuit Heilige Geeststraat en Ijzerenmolenstraat is er vraag naar vergroening en herinrichting weg voor vergroten leefbaarheid.

Pro's

Het scenario zorgt voor grotere scheiding tussen modi. Dat kan positief effect hebben op afwikkeling van het verkeer.

Het geeft een autoluwe binnenring/Tervuursevest.






Er zijn minder kruisingen, minder lichten en meer ruimtegevoel. Verandering is niet zo groot. Enkel mensen die de stad in- en uitrijden zullen zich moeten aanpassen. Er is een betere verbinding (dan in andere scenarios) vanuit Ijzerenmolenstraat naar centrum.

Het gevoel is dat bewoners minder belast worden en er minder sluipverkeer (bv. Ijzerenmolenstraat, Volmolenlaan) zal zijn. Het verkeer wordt verdeeld, maar het is moeilijk inschatten hoeveel verkeer er uiteindelijk zal passeren. (Voor inwoners van de Kapucijnenvoer is dit eerder positief, voor inwoners van de Heilige Geeststraat is dit eerder negatief.)

Men is positief over het omdraaien van de rijrichting in de Heilige Geeststraat (dit was eerder al gevraagd aan de stad). Er is vraag om van de Heilige Geeststraat een woonerf te maken of enkel toegang toe te laten voor bewoners.

Deel 3: Samenvatting troeven, suggesties en bezorgdheden per scenario

Vanuit groen, water en erfgoed

	 KRUISPUNT CENTRAAL	RONDWEG	 KRUISPUNT WEST
 <i>kansen om de troeven verder uit te breiden</i>			
 <i>kansen voor nieuw gebruik van de publieke ruimte</i>			
 <i>bezorgdheden en risico's die naar boven komen</i>			

ALGEMEEN

Men is tevreden dat omgeving Bodartsite niet alleen een verkeersknooppunt blijft, maar ook een rustpunt.

Men is positief over het open ruimtelijk karakter, de waterlopen die meer worden opengelegd en het bos Bodart dat toegankelijker wordt gemaakt.

Men vraagt een kwaliteitsvolle en gevarieerde invulling van de parkruimtes zodat men ook tot rust kan komen in het park naast het doorgaande verkeer. Men ziet linken met een workshop die eerder aan de KUL werd gegeven, rond [Groen & blauw op de KU Leuven campussen – over de aanwezigheid, diensten en versterking van biodiversiteit.](#)

Men hoopt ook de aanwezigheid van de Voer tastbaarder is dan langs de Kapucijnenvoer, waar de beek erg diep ligt en de balustrades ondoorzichtig zijn.

Over de verschillende scenario's heen is er vraag om voldoende parkeerruimte te voorzien. Noden zijn:

- Men stelt voor om parking Bodart uit te breiden zodat bezoekers er kunnen parkeren en overstappen op andere vervoersmodus om naar de binnenstad te reizen.
- Daarnaast is nood aan een vertrek-, aankomst- en overstapplaats voor school- en reisbussen. Belangrijk is hierbij dat er een voldoende toegangen zijn en een vlotte verbinding met snel- en steenwegen. Men denkt ook aan dubbel gebruik van deze overstapplaats, gezien er periodiek nood is aan veel ruimte.
- Men benoemt een hoge nood aan parkeerruimte voor bewoners en bezoekers (zeker bij thuiswedstrijden OHL). Voor bewonersparkeren aan de binnenring vraagt men om een gelijkaardige oplossing als aan de Martelarenlaan toe te passen.

Verder vraagt men de parking toekomstgericht te ontwerpen, wat o.a. betekent met voldoende oplaadpunten voor elektrische wagens, zonnepanelen en eventueel de mogelijkheid tot een warmtenet.

ALGEMEEN

Men gaf tal van suggesties voor de invulling van zoekzones en parkruimtes, nl. geen woontorens, openbare toiletten (en douche), fontein, hondenzwemzone, een groot kunstwerk, volkstuintjes, imker, wilde bloementuin, drinkfonteinje(s), petanquebaan, fietsenstallingen, grote speeltuin, open zones voor recreatie en voldoende banken.

Voor de invulling van de zoekzones en parkruimtes, vraagt men voldoende aandacht voor (sociale) veiligheid en plaats voor ouderen. Men stelt slimme verlichting en/of SOS-palen voor om het veiligheidsgevoel te verbeteren. Ook vraagt men maatregelen om eventuele extra hinder (hoogbouw zoals woontorens, meer ratten, zwerfvuil, geluidsoverlast) te beperken door ontwerpmatig al een antwoord te bieden, bv. speelplekken, bankjes ... aan de buitenzijde van de ring voorzien, weg van de woningen. Verder vraagt men tijdens de werken maatregelen om de woningen te beschermen tegen trillingen.

Er zijn vragen over het belang van een vismigratiekanaal en de impact hiervan op het debiet van de Voer (dat nu al vaak laag staat).

Verder geven deelnemers Park Belle Vue aan als een mooi voorbeeld waar doorgaand verkeer wordt weggestoken en een aangename omgeving voor lokaal verkeer en bewoners wordt gecreëerd. Ook verwijst men ter inspiratie naar een [oefening van Leuven overmorgen](#) (2011).

Men stelt voor om de grote Spuyse als buurthuis in te richten.





KANSEN OM DE TROEVEN VERDER UIT TE BREIDEN

KRUISPUNT CENTRAAL

Water meer openleggen

Paadjes door bos Bodart

RONDGANG

Groter park t.o.v. scenario 'kruispunt centraal'

Rustigere wandelpaadjes

- Ondergrondse parkeergarage in plaats van bovengrondse parking Bodart.
- Nog meer paadjes door bos Bodart
- Je kan de Voer blijven volgen (vanaf Kapucijnenvoer).
- Suppen mogelijk maken op Dijle/Voer.
- Plaats voor erfgoed.
- Dit kan een echt bomenpark worden, met veel hoogstammig groen.

KRUISPUNT WEST

Nog meer groen en geen barrière van het kruispunt/ring.

Groter park tov scenario 'kruispunt centraal'.

Groene verbinding om te wandelen langs de Dijle.

Verbinding van bos Bodart met stad via nieuw parkje.

Veel groen en verkoeling.

Arenbergpark de stad in trekken.

Dit scenario biedt het meeste waterbuffering.



KANSEN VOOR NIEUW GEBRUIK VAN DE PUBLIEKE RUIMTE

KRUISPUNT CENTRAAL

Opportunities verkennen rond waterrecreatie, waterpartijen, stapstenen ... (zie Jardin d'O in Viroinval)

RONDGANG

Erfgoed wordt in ere hersteld, zoals opnieuw de Serpentinevijver creëren.

Vele doorgangen voor voetgangers door bos Bodart en park.

Suggesties rond invulling onder verhoogde ring:

- Ontmoetingsruimte en gemeenschapscentrum met cafetaria voor multifunctioneel gebruik (cultuur, jongeren, fuifzaal ...)
 - Parkeerruimte
- Levendigheid aan dit nieuwe gebouw zorgt voor sociale controle

KRUISPUNT WEST

Erfgoed wordt in ere hersteld, zoals opnieuw de Serpentinevijver creëren.

Hier zijn de meeste kansen voor waterbeleving, misschien een "studentenproof" waterspeeltuin?

Vraag om de groene ruimtes ook aangenaam in te richten om te verblijven en vertoeven.

Vraag naar een park voor de buurt en niet voor grote festiviteiten, studenten ...

Vraag naar een hondenlosloopzones (bv. tussen Dijle en vandaag parking Groot Begijnhof).

Vraag om de opening onder de ring toch nog te verbreden zodat er ook een verbinding langsheen de Dijle ontstaat.

Vraag naar een kiss-and-ride (met begeleiding tot aan schoolpoorten) voor alle scholen in de binnenstad.



BEZORGDHEDEN EN RISICO'S DIE NAAR BOVEN KOMEN

KRUISPUNT CENTRAAL

Gesloten gevoel.

Niet verbonden oostelijke ontwikkelingen.

Te veel versnippering van de groene ruimtes.

RONDGANG

Vrees dat tijdens de werken extra CO2 vrijkomt door veengebied dat komt boven te liggen.

Vraag naar kwaliteitsvolle en diverse invulling van de groenzones.

Vrees voor een achteruitgang van de wijkcohesie in de Heilige Geeststraat door meer verkeer en wijzigingen van de circulatie.

Vraag om in de zoekzone onder de ring parkeerruimte te voorzien.

KRUISPUNT WEST

Vrees dat tijdens de werken extra CO2 vrijkomt door veengebied dat komt boven te liggen.

Aandacht voor de wijkcohesie in de Heilige Geeststraat door wijzigingen van verkeer en circulatie.

Aandacht voor de veiligheid wanneer water en paden naast elkaar worden ingericht (kinderen, onoplettende fietsers, dronken studenten ...).

Aandacht voor een goede bereikbaarheid en aansluiting van de nieuwe ontwikkelingen in de omgeving (zoals bv. nieuwe campus psychologie op redingenhof, parking faculty club ...).

Wordt vervolgd

Er zullen nog info- en dialoogmomenten volgen, die iedere keer bekendgemaakt worden via bewonersbrieven.

Blijf op de hoogte van de laatste info via
wegenverkeer.be/werken/stadspoort-bodart
U kan er ook inschrijven op de nieuwsbrief.



Foto: Tim Van de Velde