



Vlaanderen
is veilig onderweg

Welkom op de infomarkt

Het ontwerp voor de herinrichting van de Diestsesteenweg in Kessel-Lo is klaar. Een belangrijke mijlpaal, maar er volgen nog heel wat stappen voor de eerste schop in de grond kan. Toch vinden we het belangrijk om het ontwerp nu al met u te delen.

Wie investeert?

De Diestsesteenweg is een gewestweg en valt onder het beheer van het Agentschap Wegen en Verkeer (Vlaamse overheid), dat ook verantwoordelijk is voor de herinrichting. De stad Leuven investeert mee.

Afstemming met stadsprojecten langs de Diestsesteenweg

Langs de Diestsesteenweg in Kessel-Lo werkt de stad Leuven aan verschillende nieuwe stadsprojecten, zoals de Centrale Werkplaatsen en de Knoop van Kessel-Lo. Elk project wordt stap voor stap voorbereid in aparte trajecten.

Deel van een groter plan

De plannen zijn een onderdeel van een groter project. In totaal zal 15 km gewestweg worden ingericht: vanaf de Kop van Kessel-Lo (Leuven) tot aan de stelplaats van De Lijn in Kraasbeek (Tielt-Winge). De belangrijkste doelen zijn de verbetering van fietspaden en het openbaar vervoer op deze verbinding.



De uitdagingen en oplossingen voor de Diestsesteenweg



Vlaanderen
is veilig onderweg

Uitdagingen

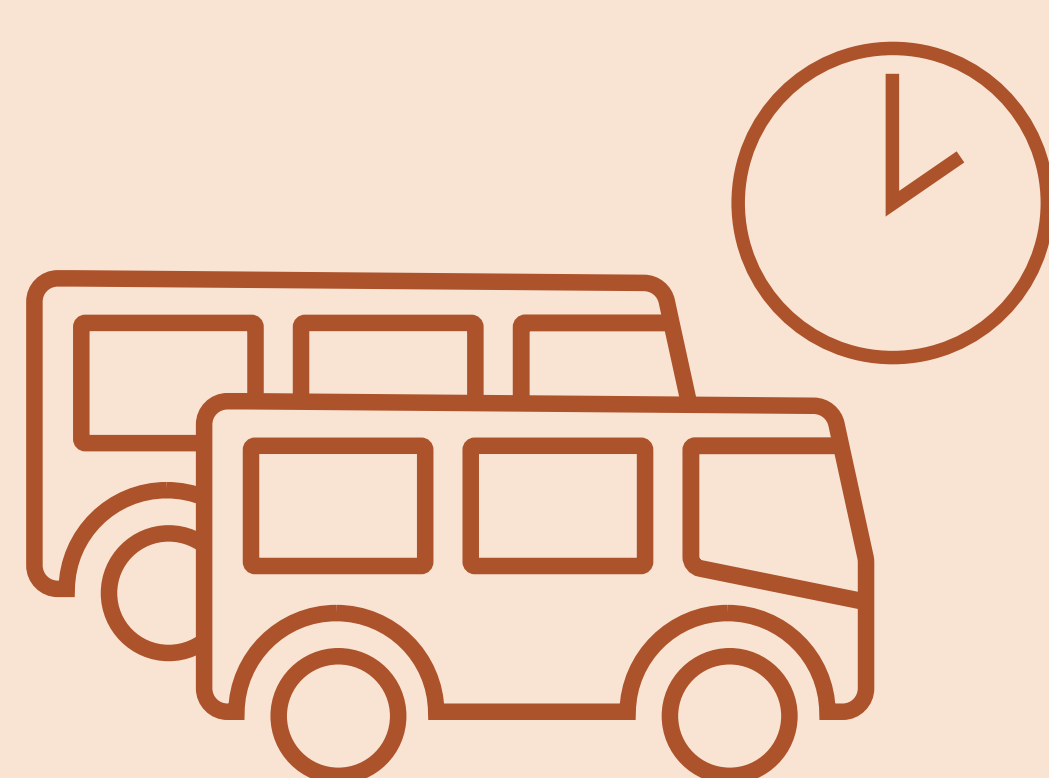
De Diestsesteenweg is een van de belangrijkste toegangswegen naar Leuven. Hij loopt door een groot gebied met woonwijken en dorpen waar geen spoorlijn in de buurt is. Veel mensen zijn dus aangewezen op deze steenweg om zich te verplaatsen. Vandaag is het al erg druk – en die druk zal alleen maar toenemen.

Wat willen we bereiken?

Met dit ontwerp willen we de steenweg beter laten functioneren als toegangsweg: vlotter en veiliger, voor voetgangers, fietsers, het openbaar vervoer én de auto. Dit ontwerp gaat over een traject van het station van Leuven tot het kruispunt met de Platte-Lostraat, samen 2,7 km.

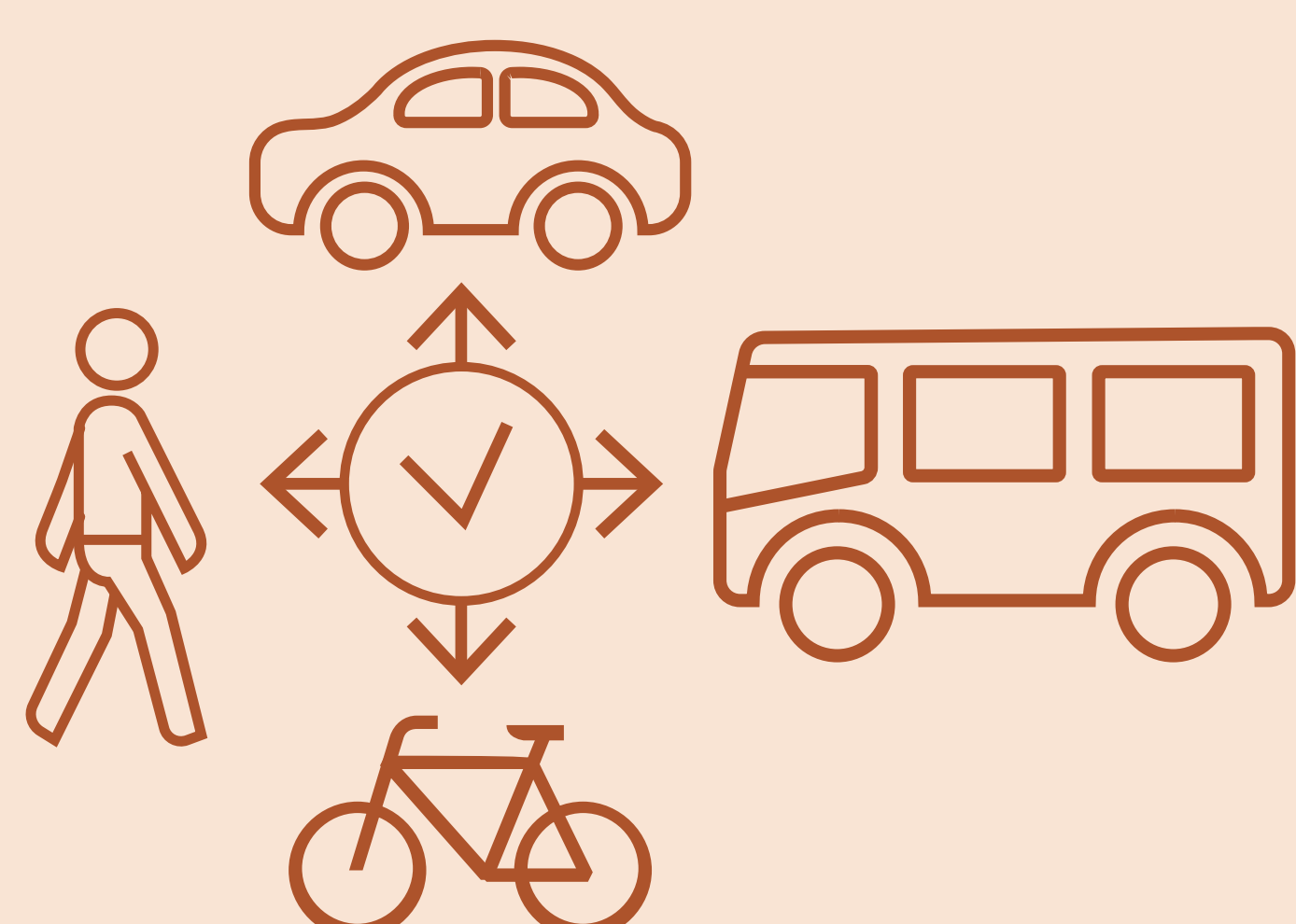
Op het overige deel van de steenweg op Leuvens grondgebied blijft de weginrichting voorlopig ongewijzigd. Het wegdek krijgt wel een onderhoudsbeurt en de fietspaden krijgen asfaltverharding.

De oplossingen in een notendop



Meer en stipter openbaar vervoer

- Op de drukste stukken rijdt de bus op zijn eigen bedding (busbaan).
- Slimme verkeerslichten springen op groen wanneer de bus nadert.
- Er komen toegankelijke en comfortabele bushaltes.



Kruispunten veilig voor alle weggebruikers

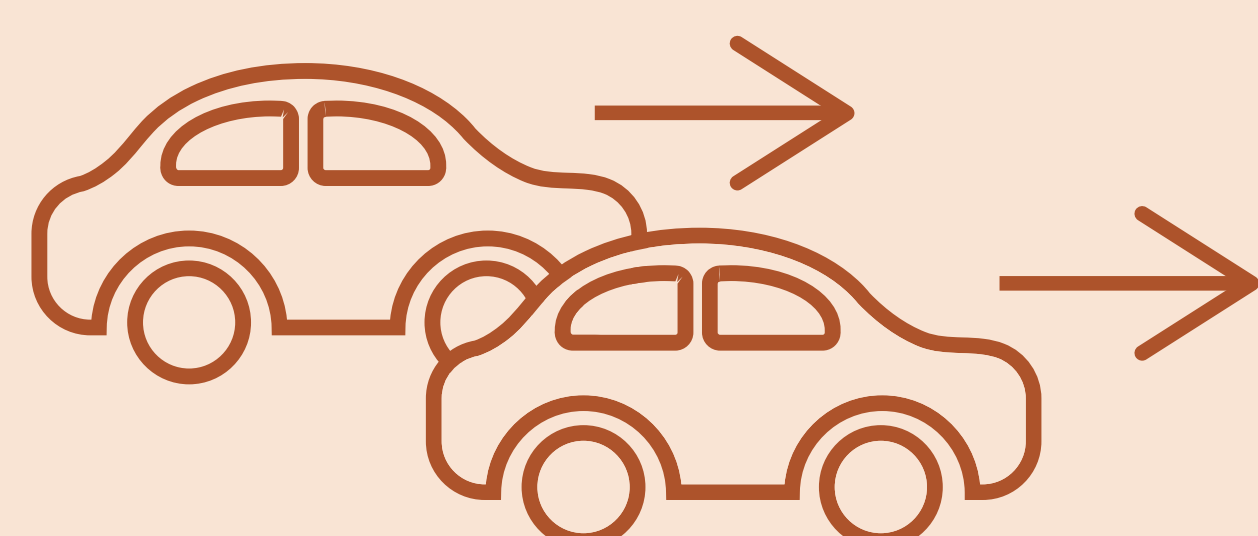
- We maken kruispunten zo conflictvrij mogelijk. Fietsers en voetgangers krijgen daarom niet tegelijk groen met afslaand gemotoriseerd verkeer. Kan dat niet, dan zorgen we voor extra veiligheid, bijvoorbeeld met een voorstart of een fietsopstelstrook voor de auto's.

Meer weten over veilige kruispunten? Scan deze QR-code.



Comfortabele en veilige fietspaden

- Fietspaden van minstens 1.75m breed en zo vaak mogelijk 2m. (De openbare ruimte is op veel plaatsen te smal voor 2m).
- Fietspaden worden in asfalt aangelegd.
- Tussen fietspad en de weg voorzien we een veiligheidsstrook.

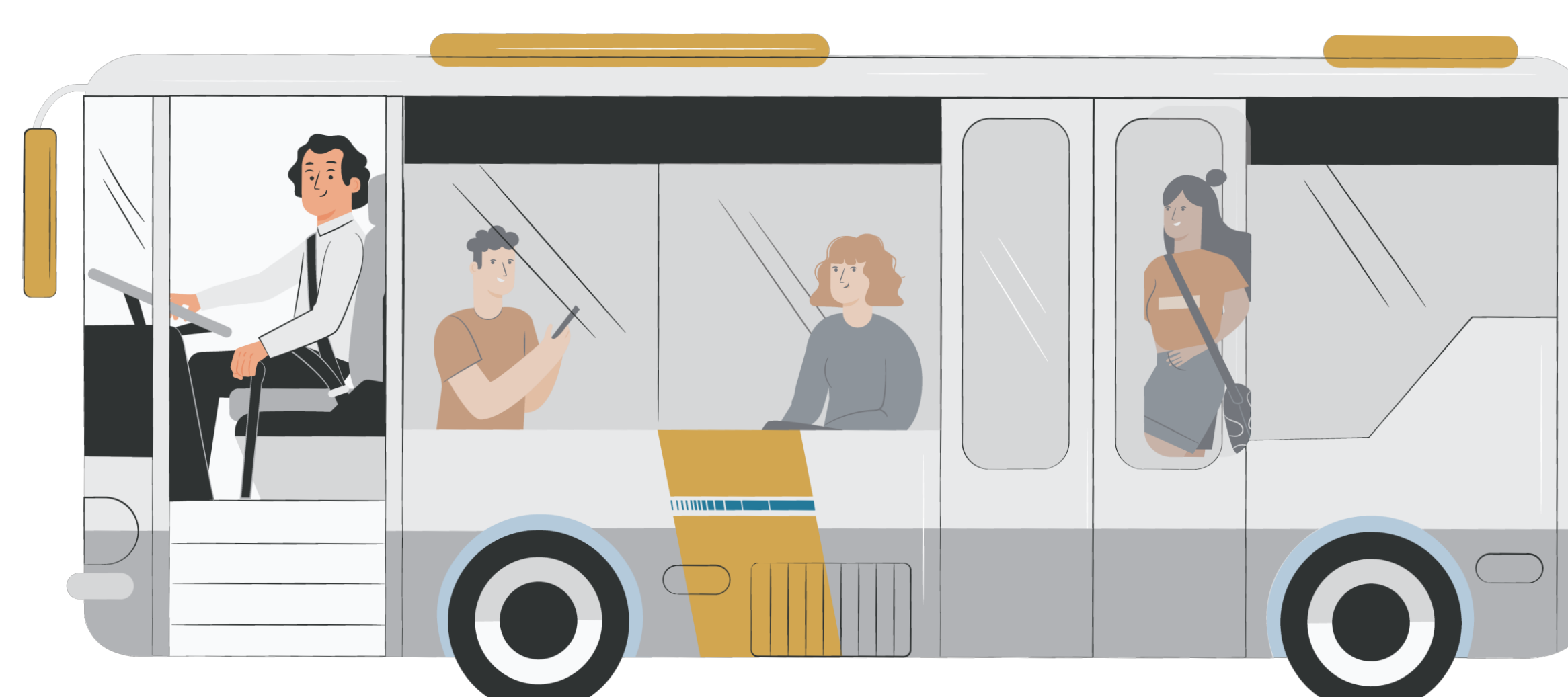
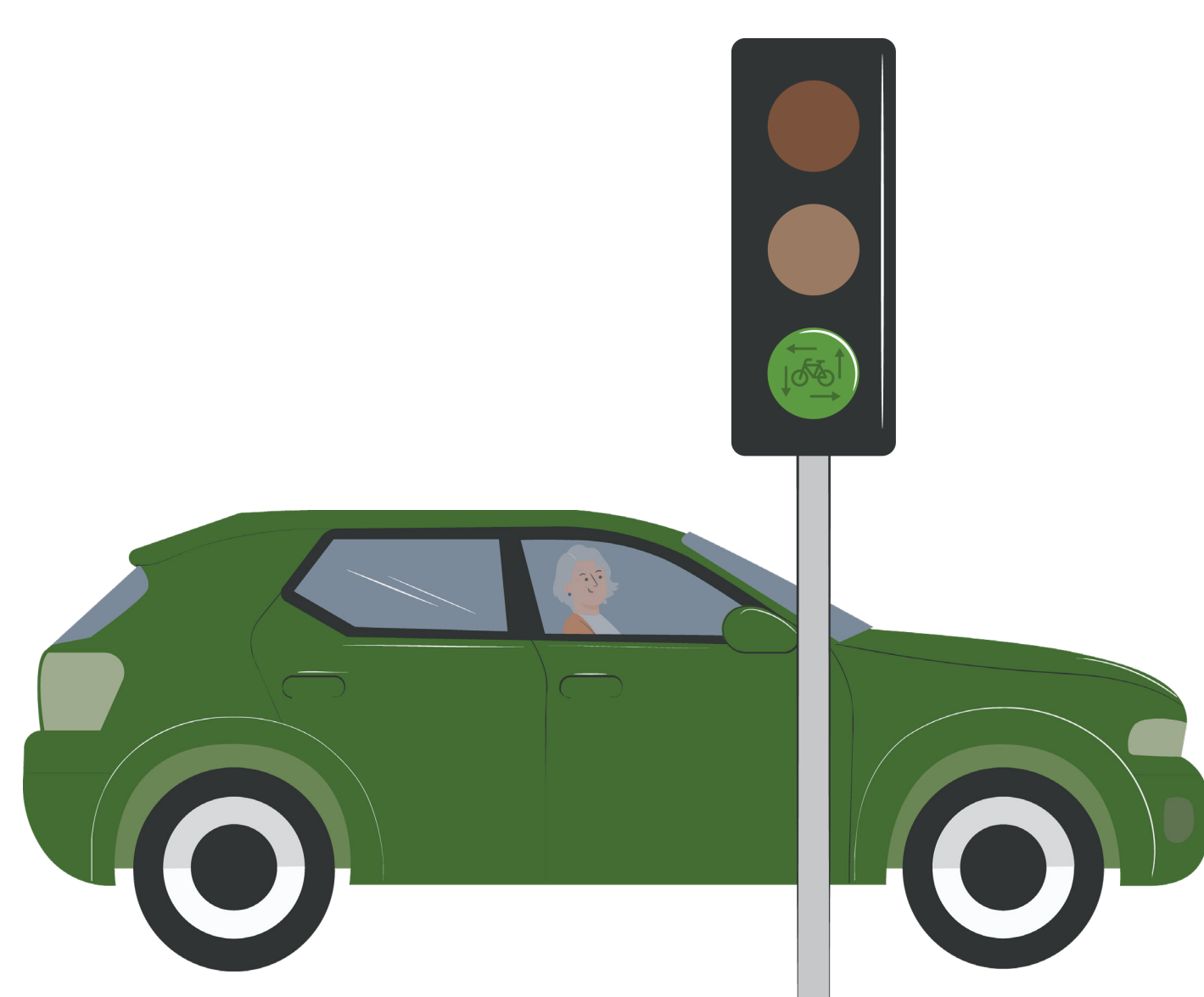


Vlottere doorstroming van auto's, ook om sluipverkeer te vermijden.

- We realiseren dit door meer voorsorteerstroken in te voegen,
- en slimme lichten aan de kruispunten te voorzien.

Parkeren en bomen

De Diestsesteenweg is smal. Op de meeste plaatsen is er niet genoeg ruimte voor het doorgaande verkeer, parkeren, veilige fietspaden, voetpaden én aparte busbanen. Daarom verschuiven we de parkeerplaatsen van de steenweg naar nieuwe gegroepeerde parkeerplaatsen in de buurt. Zo onderzoekt de stad Leuven bijvoorbeeld een parking onder het Blauwputplein en bij het sportcomplex van de Boudewijnsite. De bomen die nu tussen de parkeervakken staan, zullen verdwijnen. We compenseren dat door nieuwe bomen aan te planten langs de steenweg en in de onmiddellijke omgeving van de steenweg.





De plannen voor de herinrichting

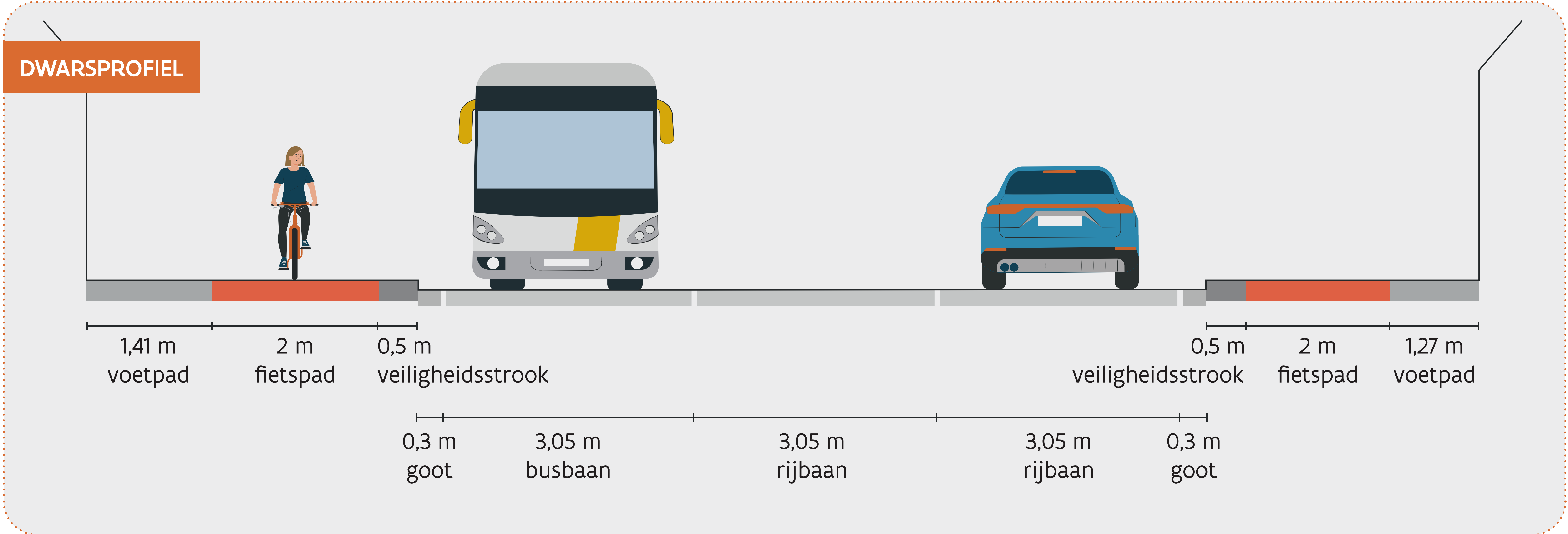
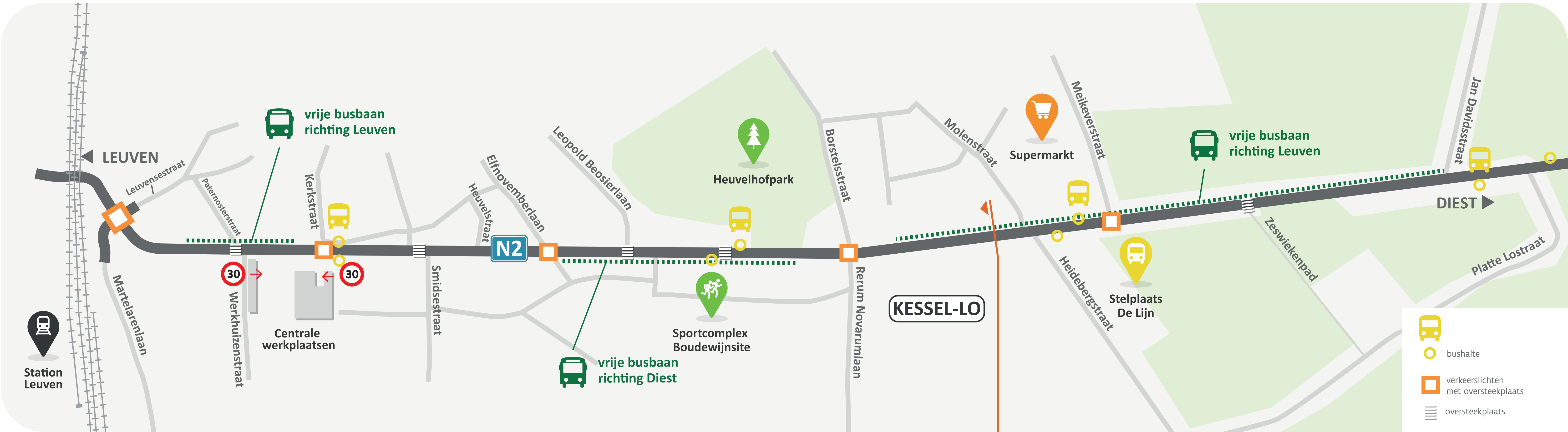
Omdat er langs de steenweg veel voorzieningen liggen, is maatwerk nodig. We bestudeerden de noden van elke plek. Voor verschillende delen van het traject worden daarom oplossingen op maat voorzien. Op dit paneel ziet u het ontwerp voor het hele traject. Op de volgende panelen krijgt u de wegdelen in detail.



Wilt u de technische plannen zien, kom gerust langs aan de tafel.



Heeft u vragen? Contacteer gerust een medewerker.



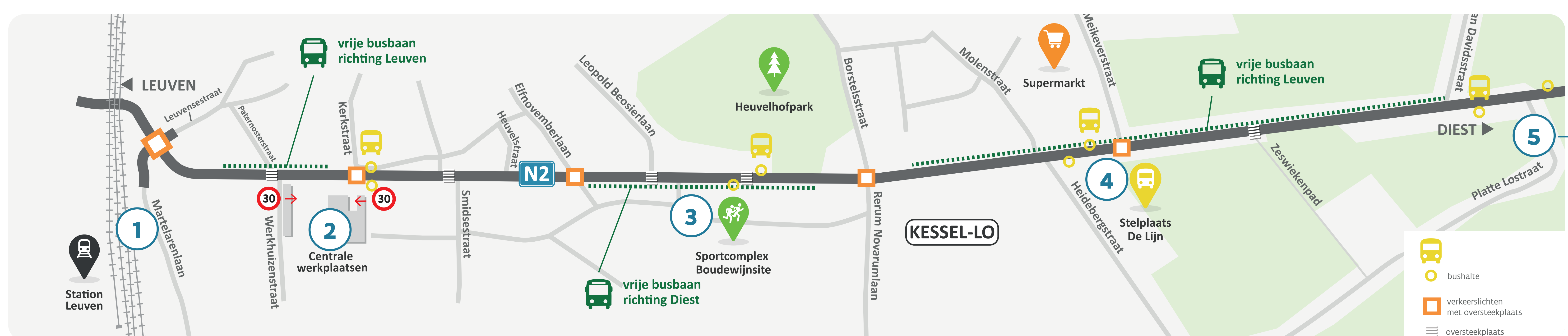
Dwarsprofiel van de Diestsesteenweg op een plek waar een vrije busbaan komt.





Vijf stadsprojecten langs de Diestsesteenweg

Op vijf bijzondere plekken langs de Diestsesteenweg in Kessel-Lo is het extra levendig: je kan er wonen, werken, winkelen, sporten en mensen ontmoeten. Door deze plekken verder te versterken en de steenweg en het openbaar vervoer hierop af te stemmen, wil **Stad Leuven** het hier aangenamer, levendiger en beter bereikbaar maken. De stad en het Agentschap Wegen en Verkeer stemmen hun plannen goed op elkaar af. Zo vormt de herinrichting van de steenweg en de ontwikkeling van deze sites samen één logisch geheel.



① Knoop van Kessel-Lo

Bij de Knoop van Kessel-Lo komt een nieuwe, duidelijke toegang tot de stad, met een overzichtelijke verkeersorganisatie, veilige fietspaden en ruimte voor nieuwe gebouwen en publieke ruimtes. Hiervoor loopt momenteel een herinrichtingsstudie via een Open Oproep van de Vlaamse Bouwmeester en stad Leuven.

② Centrale Werkplaatsen

De Centrale Werkplaatsen groeien verder. Met in de toekomst nog een jeugdcentrum in hal 9, plaats voor betaalbare woningen, een nieuwe plek voor de deelwerking Kessel-Lo van het conservatorium en economische activiteiten en sociale en buurtgerichte functies in hallen 4 en 5.

③ Knooppunt Heuvelhofpark en Boudewijnsite

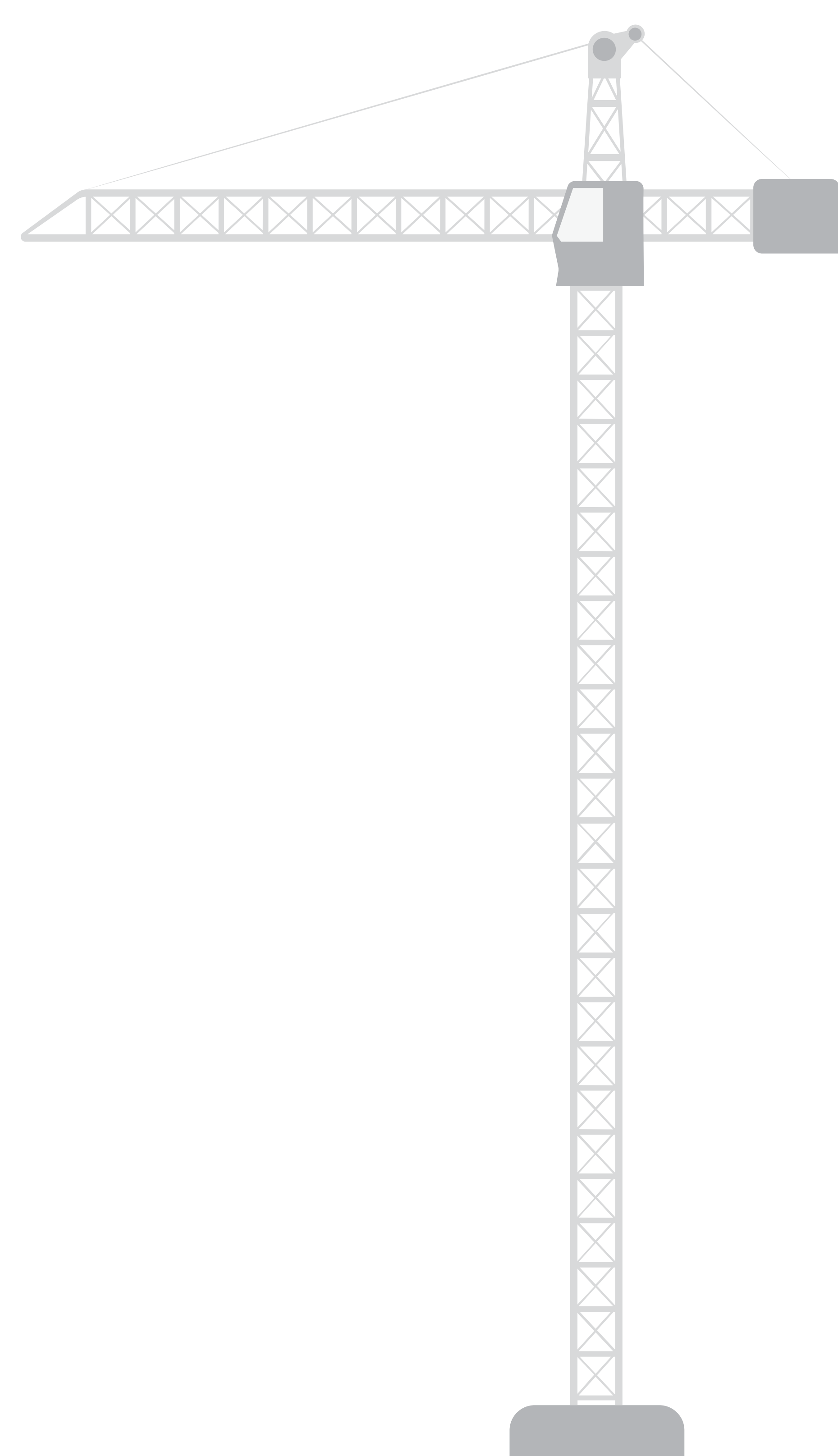
Het Heuvelhofpark wordt vernieuwd. Op de Boudewijnsite komt mogelijk een nieuw zwembad en sportcomplex. De beide plekken worden beter verbonden met elkaar en er komt een bushalte.

④ Knooppunt Buurtspoorwegen

Rond het knooppunt Buurtspoorwegen kan een levendige buurt groeien. Er is in de plannen plaats voorzien voor woningen, handel, zorgdiensten, creatieve bedrijven en buurtvoorzieningen – en een toekomstige nieuwe school als daar nood aan is.

⑤ Eastech-site (voormalige CommScope-site)

De vroegere CommScope-site wordt omgevormd tot Eastech Park: een modern bedrijvenpark voor hightechbedrijven. Het wordt ook toegankelijk voor de buurt. Er komen groene doorsteken, nieuwe verbindingen en een mobiliteitshub.





De Knoop van Kessel-Lo

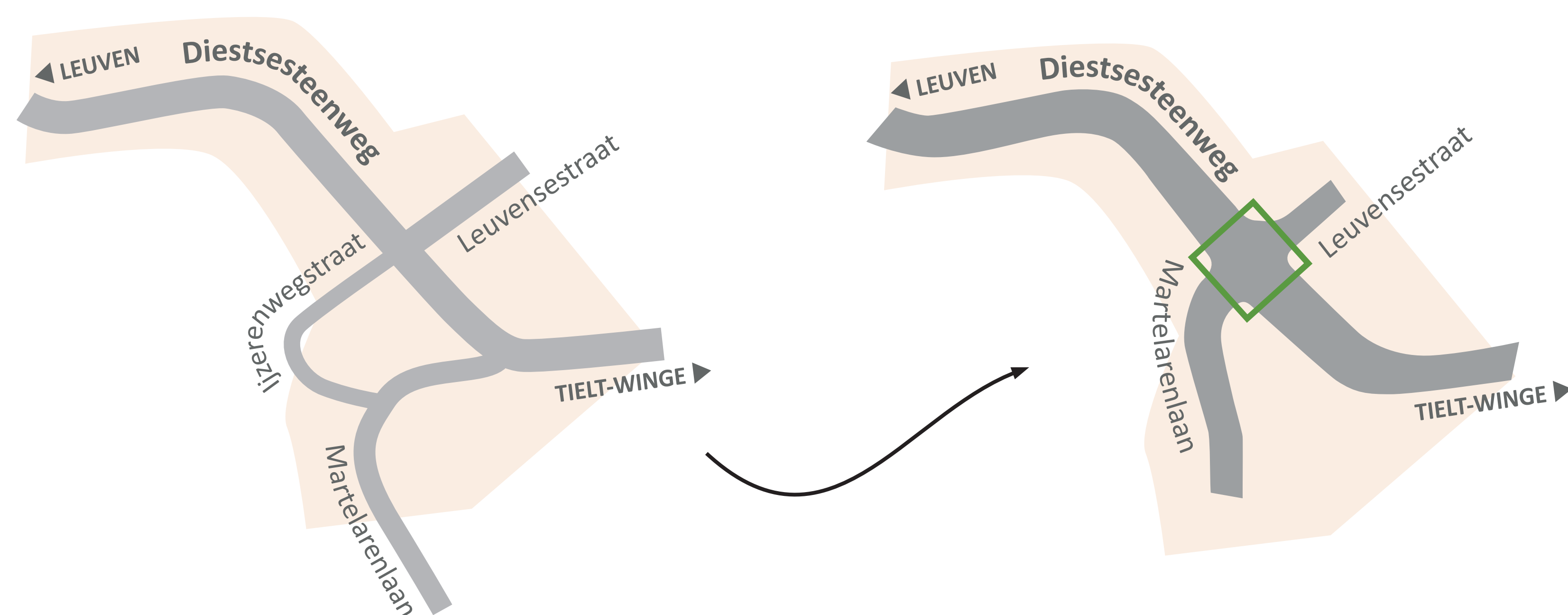
Uitdaging

De 'Knoop van Kessel-Lo' is een belangrijke toegangspoort naar de stad. Dagelijks passeren er duizenden voetgangers, fietsers, bussen en automobilisten. Het doorgaand en lokaal verkeer komen samen in deze flessenhals. Op drukke momenten ontstaan daardoor lange wachtrijen. De huidige inrichting van deze verkeersknoop is bovendien niet overzichtelijk en daardoor ook onveilig.

Doelstelling

In dit deel willen we alle verkeersstromen overzichtelijker organiseren, minder wachttijden en veilige oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers. Door de twee kruispunten samen te voegen, vereenvoudigen we de lichtenregeling en verhogen we de capaciteit. Dit zorgt voor minder file wat dus invloed zal hebben op de volledige steenweg.

Verkeersoplossing



Van 2 kruispunten naar 1 overzichtelijk kruispunt.
Concreet schuift de Martelarenlaan op naar de zone waar vandaag de Ijzerenwegstraat ligt.

VOORONTWERP

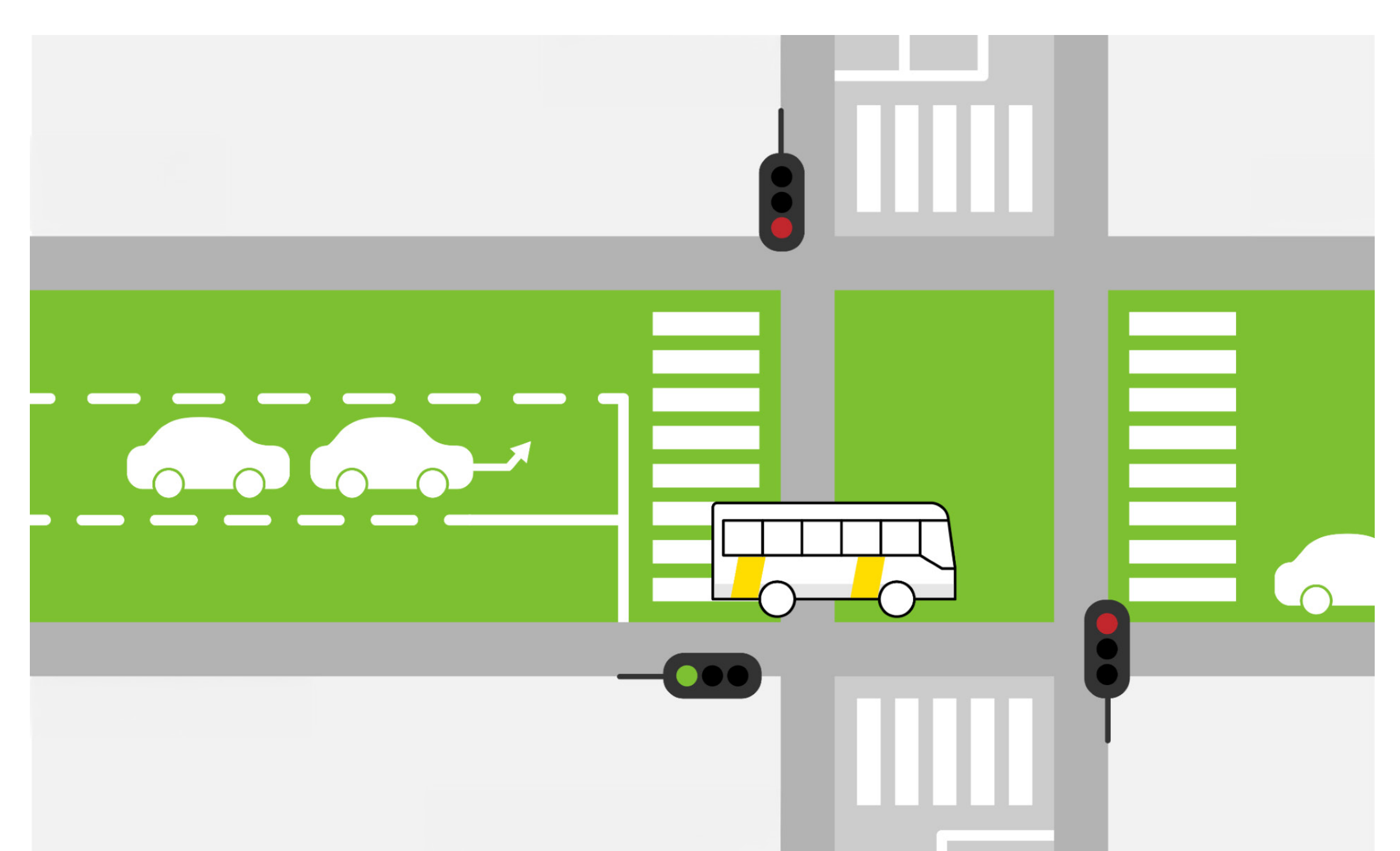
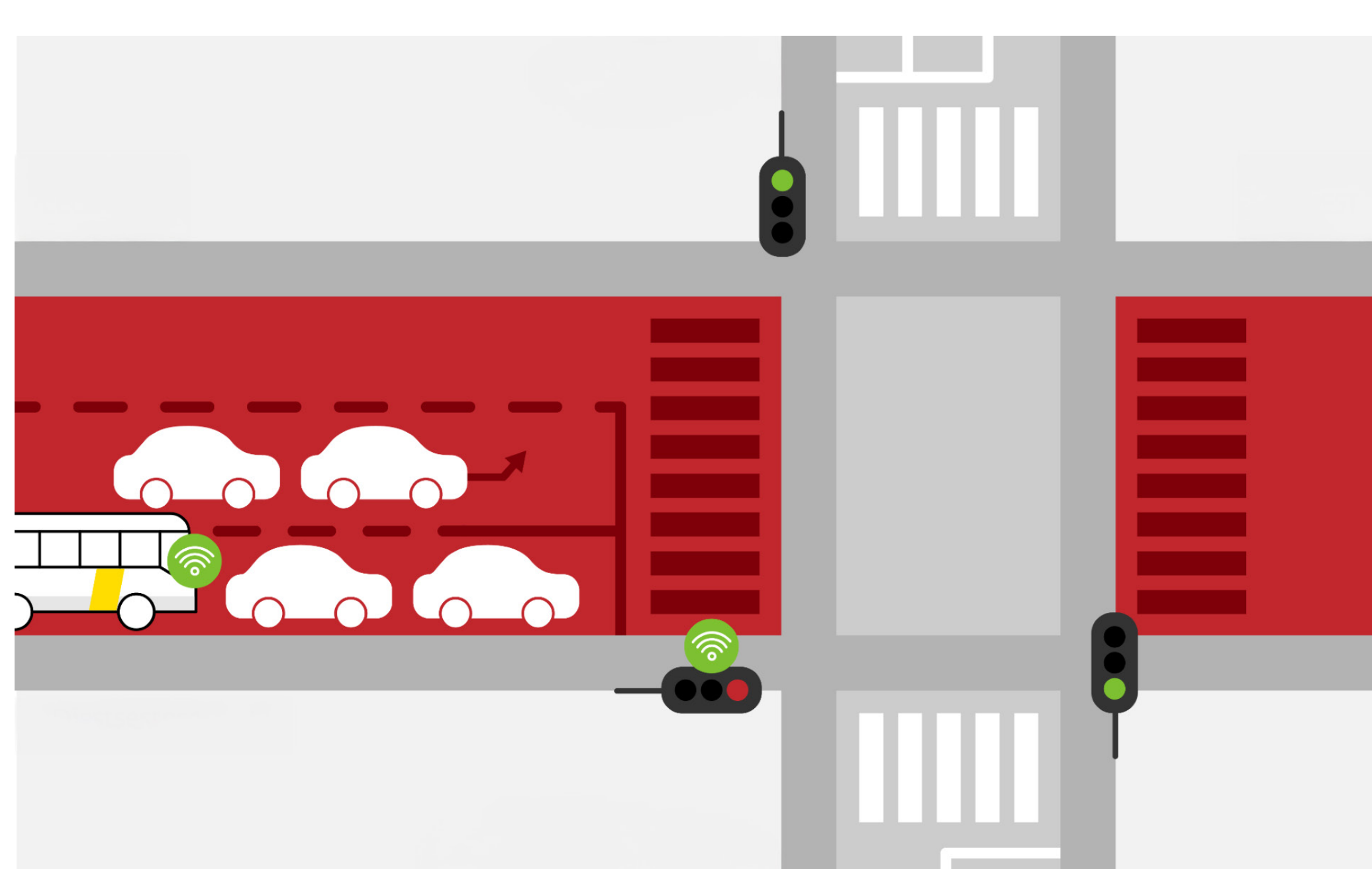
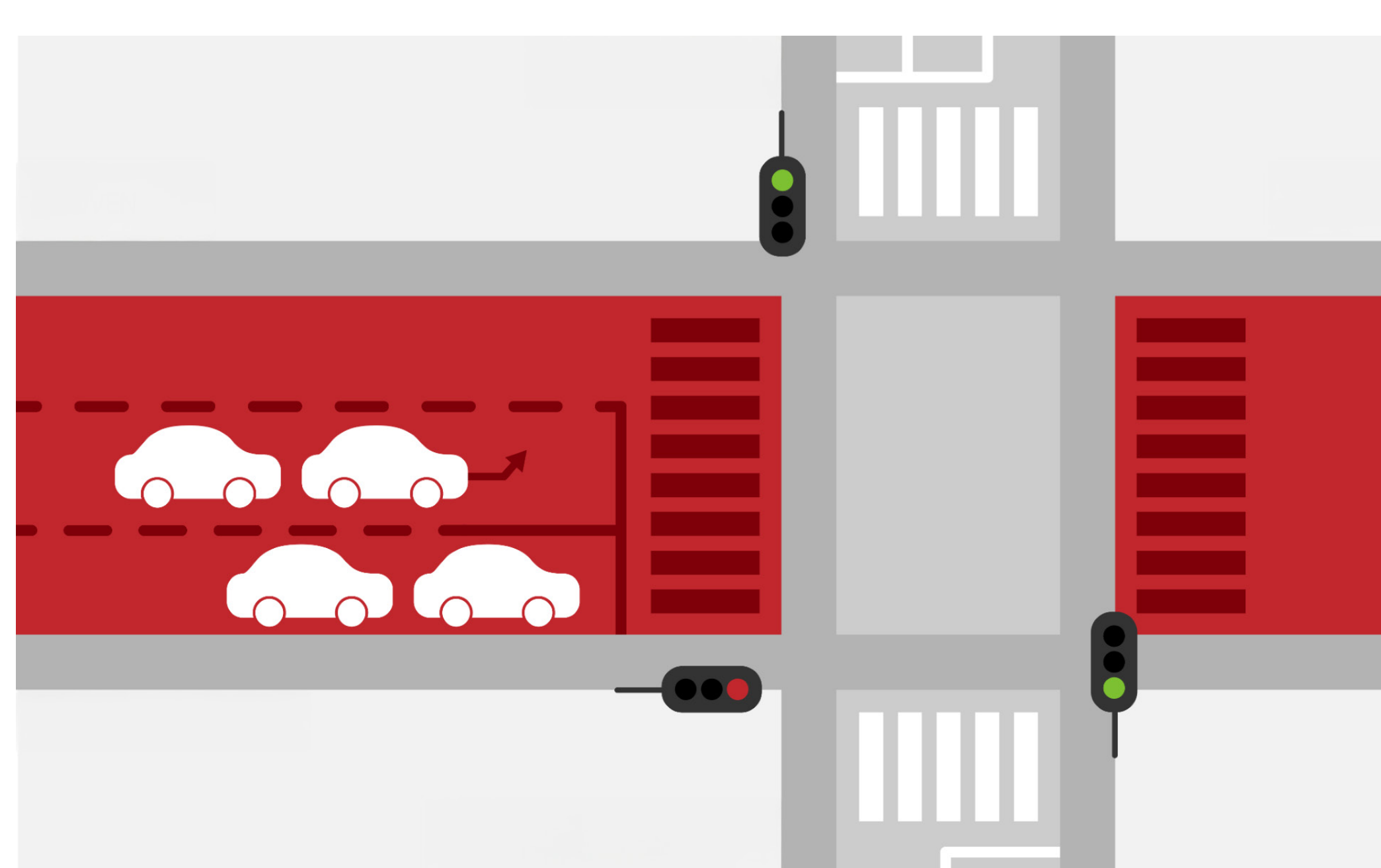


- Slimme verkeerslichten zorgen voor vlotter verkeer en prioriteit voor openbaar vervoer en hulpdiensten.

Er komen brede en comfortabele fietspaden. Het concreet ontwerp voor deze omgeving met onder meer de voet- en fietspaden wordt bestudeerd in het stadsproject via een Open Oproep bij de Vlaams Bouwmeester.

HOE WERKEN SLIMME VERKEERSLICHTEN

Wanneer de bus het kruispunt nadert, springt het verkeerslicht op groen. Zo kan de bus vlot doorrijden.





De Centrale Werkplaatsen

Uitdaging

In dit wegdeel komen veel dingen samen. Beide kanten van de steenweg worden hier nu al druk bezocht. Met de uitbreiding van de Centrale werkplaatsen zal dit toenemen. Laden en lossen gebeurt nu op de steenweg.

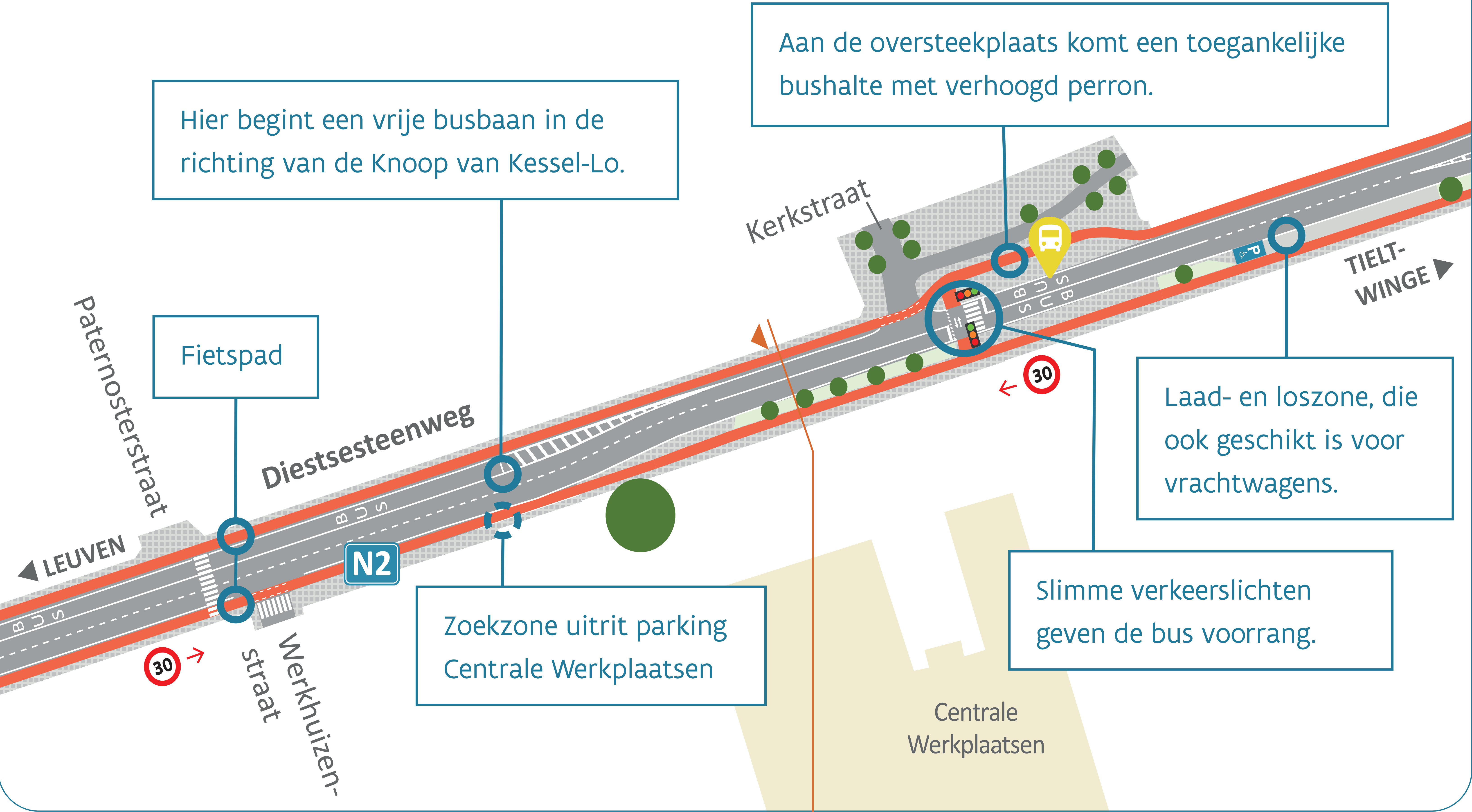
Doelstelling

We willen de verschillende verkeersstromen hier effectief organiseren. We vergemakkelijken de oversteek voor voetgangers en fietsers en herlokaliseren de bushaltes en het laden en lossen.

Verkeersoplossing

VOORONTWERP

- We vervangen de dynamische zone 30 naar een vaste zone 30, en breiden die uit tot voorbij de oversteek aan de Werkhuizenstraat.
- De 2 huidige oversteekplaatsen worden gebundeld tot één beveiligde oversteekplaats met voorrang voor de bus.
- Er komt een vrije busbaan.
- Er komen comfortabele fietspaden met een veiligheidsstrook ten aanzien van de weg.
- De huidige fietscentrale onder het Blauwputplein wordt ingericht als een parking. De uitrit van deze parking komt rechtstreeks uit op de steenweg. Zo moet het uitrijdende verkeer niet via de Werkhuizenstraat. Dat vermindert het geluid en verbetert de luchtkwaliteit. De inrit van de parking ligt wel in de Werkhuizenstraat.





Boudewijnsite en Heuvelhofpark

Uitdaging

Vandaag al verliest de bus richting Diest hier tijdens de avondspits veel tijd. We verwachten dat dit in de toekomst nog zal toenemen. Ook trekt het sportcomplex op piekmomenten veel verkeer aan.

Doelstelling

We willen de bus richting Diest zo vlot mogelijk voorbij dit drukke punt krijgen. We zorgen dat de afslaande bewegingen naar de Boudewijnsite de doorstroom niet hinderen.

Verkeersoplossing



DWARSPROFIEL





Vlaanderen
is veilig onderweg

Stipter en betrouwbaarder openbaar vervoer

De Diestsesteenweg is vandaag de **belangrijkste as voor openbaar vervoer tussen Leuven en het oosten van Vlaams-Brabant**. Vier buslijnen (40, 42, 406 en 426) verbinden de stad met Diest, Tienen, Tielt-Winge, Lubbeek en omliggende dorpen. Maar het traject is vaak overbelast. Daardoor halen reizigers hun aansluitingen op bus of trein niet of komen zij te laat op hun bestemming.

De Vlaamse Regering stelt duidelijke normen voorop: **ook in steden moeten bussen betrouwbaar, stipt en vlot kunnen rijden**. Op de Diestsesteenweg halen we die ambities vandaag nog niet.

Met deze herinrichting brengen we daar verandering in: vrije busbanen op de drukste stukken, slimme verkeerslichten die de bus voorrang geven, en veilige, toegankelijke haltes. Zo rijdt de bus vlotter door, ook tijdens de spits – en geraken **meer mensen op tijd op hun bestemming**.

Met het nieuwe ontwerp wordt **het openbaar vervoer** een betrouwbaarder alternatief voor de wagen.

Hoe helpen we de bus een handje?

In de praktijk blijken **busbanen de meest efficiënte oplossing** om in een stedelijke omgeving de reistijden van de bus betrouwbaar te maken.

Vrije busbanen

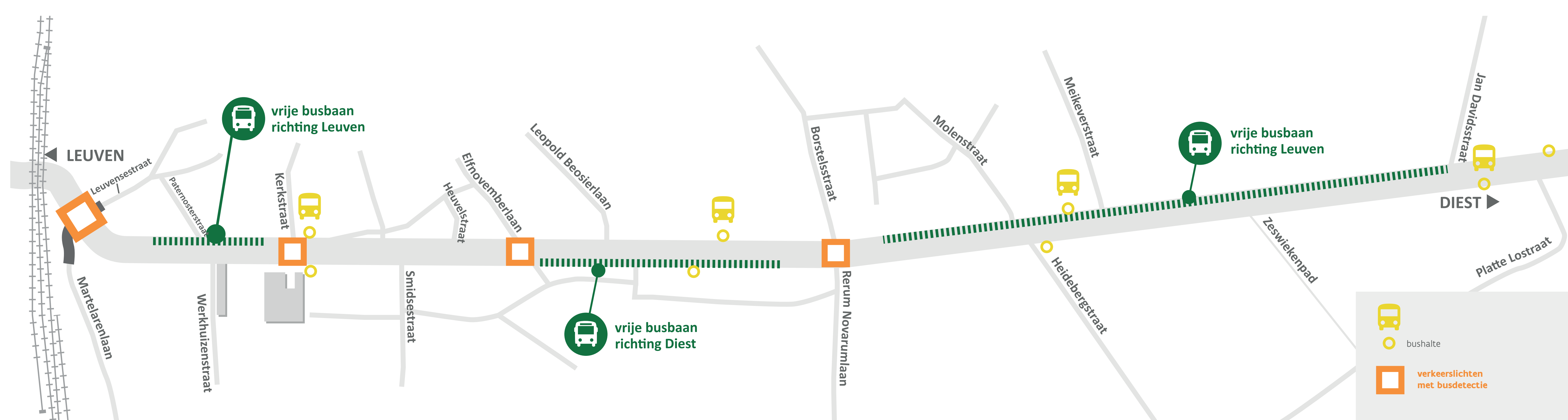
De volledige projectzone meet 2,7 kilometer. Er komen enkel busbanen waar het nodig is om de bus vlotte doorgang te geven:

- **richting Leuven** zal de bus **1,5 kilometer** over haar eigen bedding rijden
- **richting Diest** krijgt de bus **450 meter** vrije bedding - vandaag ligt daar nog geen busbaan

Busdetectie

De kruispunten worden uitgerust met verkeerslussen en/of camera's, zodat de **verkeerslichten de bussen 'zien' en voorrang kunnen geven** aan bussen. Als er een bus nadert, springt het verkeerslicht op groen (of blijft het langer groen).

De kruispunten die dat vandaag nog niet zijn, worden **'maximaal conflictvrij'** na de herinrichting. Dat betekent dat kruisende bewegingen tussen weggebruikers (in de eerste plaats overstekende voetgangers en fietsers) zoveel mogelijk beperkt worden. Dat is **veel veiliger**.



Toegankelijke haltes

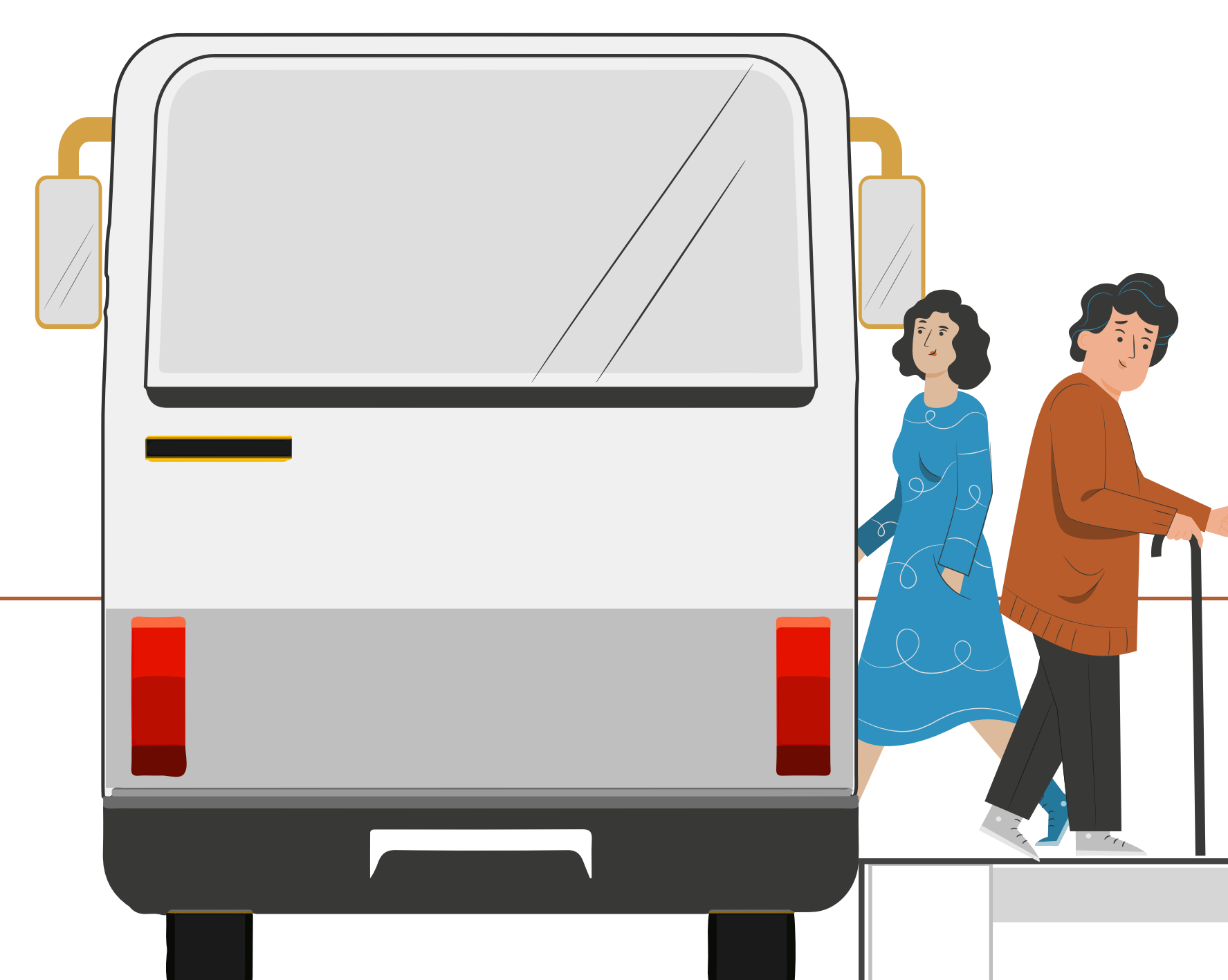
Ook de haltes zelf worden comfortabeler en veiliger. Op termijn worden alle haltes langs de Diestsesteenweg volledig toegankelijk gemaakt. Dat betekent onder meer:

- een verhoogd perron met aanrijdbare boordsteen
- vlakke, brede en drempelloze doorgangen
- opstapvlak met rubbertegels en geleidelijn
- genoeg plaats voor wachtruimte en fietsenstalling
- minder manoeuvres van de bus, dus meer reiscomfort

Zo kunnen ook **personen met een handicap, ouderen, kinderen of reizigers met buggy of bagage** vlot en zelfstandig de bus nemen.

Busbanen zijn soms ook van levensbelang

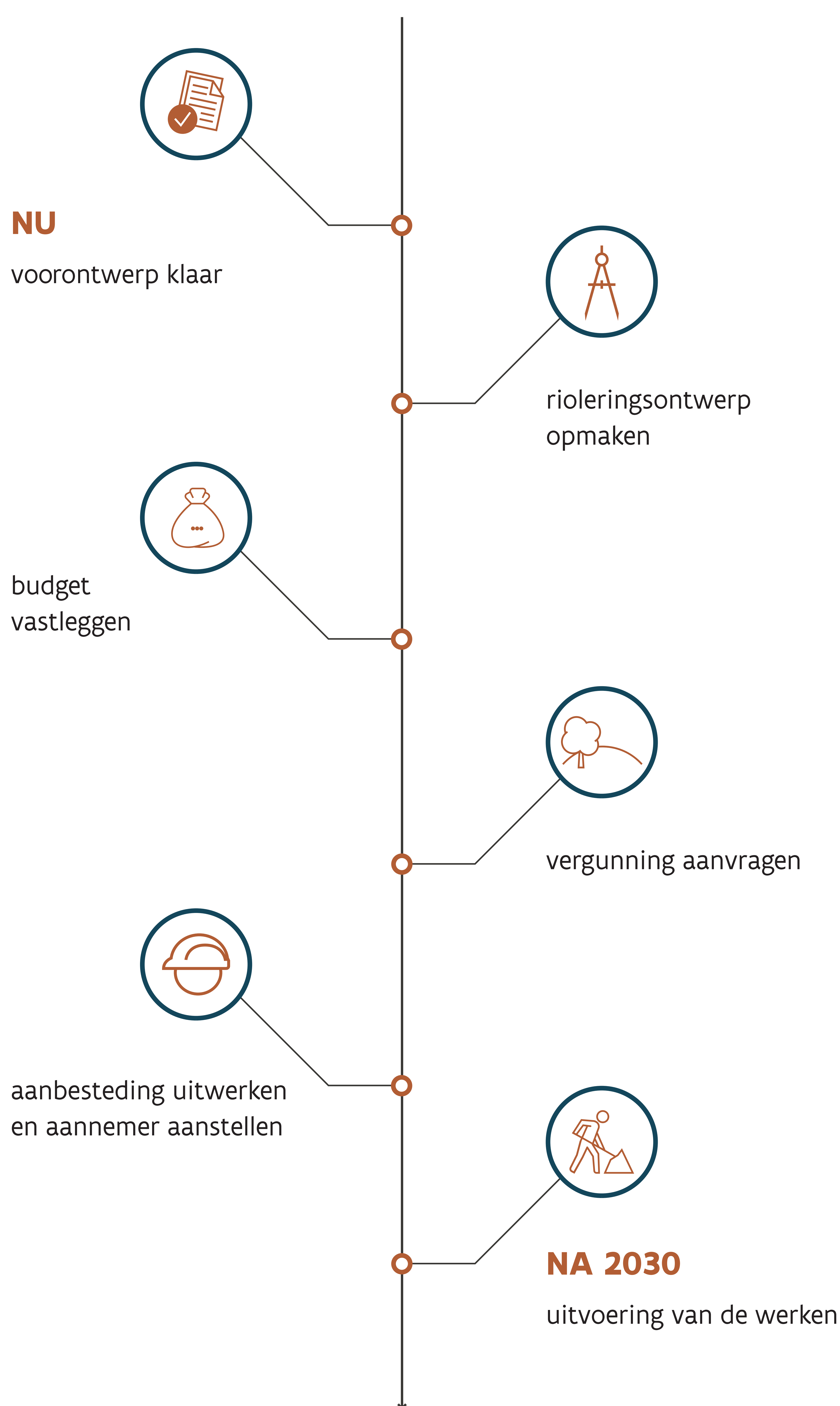
De vrije busbanen zijn niet alleen voor de bus. Ook ambulances, brandweer en politie mogen er gebruik van maken. Dat is belangrijk in een dichtbebouwde buurt zoals Kessel-Lo, waar elke seconde telt. Dankzij deze aparte rijstroken kunnen hulpdiensten vlotter door het verkeer, ook tijdens de spits of bij incidenten. Zo dragen de busbanen bij aan een snellere en veiligere hulpverlening.





Volgende stappen

Het ontwerp voor de Diestsesteenweg is klaar, maar we kunnen nog geen concrete timing meegeven voor de volgende stappen. Er werd nog geen budget vastgelegd voor de uitvoering van de werken. Dit schema toont waar we nu staan en welke stappen er nog volgen.



Meer weten?

Het volledige plan van de herinrichting kunt u bekijken op de website van het Agentschap Wegen en Verkeer: wegenenverkeer.be/diestsesteenweg-kessel-lo

Schrijf je in op de nieuwsbrief!



Nog vragen?

Meldpuntwegen.be