

Algemeen

Waarom is een herinrichting van de Diestsesteenweg nodig?

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 van en naar Leuven te verplaatsen.

Vandaag is het al erg druk – en die druk zal alleen maar toenemen. Met de heraanleg willen we de steenweg beter laten functioneren: vlotter en veiliger, voor voetgangers, fietsers, het openbaar vervoer én de auto.

Zijn er enkel in Kessel-Lo werken gepland?

Neen, de plannen op het Leuvense grondgebied maken deel uit van een groter project. In totaal zal **15 km steenweg** worden ingericht: vanaf de Kop van Kessel-Lo (Leuven) tot aan de stelplaats van De Lijn in Kraasbeek (Tielt-Winge).

Hoewel er ook in Lubbeek en Tielt-Winge langs bepaalde delen van de steenweg redelijk veel bebouwing is, is de context in Kessel-Lo toch wat anders. Er wonen, werken en vertoeven bijzonder veel mensen. En hoe dichter je bij de stadskern komt, hoe smaller de steenweg wordt.

Een belangrijke doelstelling van de ontwerpers was dan ook om in Kessel-Lo een goed **evenwicht** te vinden tussen vlot verkeer en een hoge verblijfskwaliteit. Dat is maatwerk en vaak een moeilijke oefening.

Er wordt gesproken over belangrijke ontwikkelingen langs de Diestsesteenweg. Over welke projecten gaat het?

Langs de Diestsesteenweg liggen verschillende bijzondere plekken in Kessel-Lo die op elkaar aansluiten. Het gaat om plaatsen waar vandaag al veel gebeurt en waarvan de stad Leuven de levendigheid in de toekomst verder wil versterken.

De **vijf strategische plekken** langs de Diestsesteenweg:

- de knoop van Kessel-Lo
- de Centrale Werkplaatsen
- het knooppunt Heuvelhofpark en sportcomplex Boudewijnsite
- het knooppunt Buurtspoorwegen
- de Eastech-site (voormalige CommScope-site, of daarvoor de Tyco fabriek)

Door de activiteiten op deze plekken te bundelen, ontstaat een **duidelijke meerwaarde voor heel Kessel-Lo**. Dankzij de concentratie en de centrale ligging langs de steenweg kunnen mensen er comfortabel wonen, werken, winkelen of elkaar ontmoeten, met alle soorten vervoer. Dit wordt nog comfortabeler en veiliger zodra het openbaar vervoer betrouwbaarder

is dankzij de busbaan, de fietspaden breder zijn en de voetgangersdoorgangen beter beveiligd zijn.

Daarom werken de **stad Leuven en het Agentschap Wegen en Verkeer** de komende jaren nauw samen, zodat de herinrichting van de Diestsesteenweg en de ontwikkeling van de omliggende sites één samenhangend geheel vormen.

Knoop

Wat is de Knoop van Kessel-Lo?

De Knoop van Kessel-Lo is het gebied ten noorden van het treinstation van Leuven, rond de Diestsepoort, de Blauwputbrug en de Diestsesteenweg. Het is een **toegangspoort naar Leuven en een belangrijk knooppunt** tussen verschillende Leuvense wijken, waaronder:

- de Kop van Kessel-Lo
- de Diestsesteenweg en omgeving
- de stationsomgeving
- het toekomstige wetenschapspark Leuven-Noord

De komende jaren zal deze hele omgeving grondig veranderen. De basis van die verandering is een nieuwe wegenstructuur. Op termijn zullen ook de andere infrastructuur, het landschap en de publieke ruimte ingrijpend veranderen.

Momenteel loopt er hiervoor een Open Oproep bij de Vlaamse Bouwmeester. Met deze procedure kiest de stad, samen met de Vlaamse Bouwmeester, ontwerpers die de Knoop van Kessel-Lo zullen herinrichten en toekomstbestendig maken: niet alleen de wegenstructuur maar ook de inrichting van de hele omgeving.

Hoe zal de weginrichting aan de knoop eruit zien?

Vandaag zijn er twee kruispunten die schuin tegenover elkaar liggen. Dat zorgt voor onoverzichtelijke en minder veilige situaties. Daarom stelt het huidige ontwerp voor om die twee kruispunten samen te voegen tot **één overzichtelijk kruispunt**.

De Martelarenlaan schuift daarbij op naar de zone waar nu de IJzerenwegstraat ligt. In het nieuwe ontwerp kunnen voetgangers en fietsers zich comfortabel en veilig in alle richtingen verplaatsen, zonder omwegen en zonder af te stappen. De rest van het verkeer gaat ook vlotter doorstromen.

Waarom zijn er huizen opgekocht en afgebroken aan de Knoop van Kessel-Lo?

Om het kruispunt en de openbare ruimte eromheen een nieuwe inrichting te geven, hebben we ruimte nodig. Grondverwervingen en onteigeningen vragen tijd. Daarom zijn we daar de laatste jaren al mee begonnen - om te vermijden dat de verwervings- en onteigeningsprocedures in het verdere traject vertragingen met zich meebrengen.

Waarom veranderen de snelheidslimieten op de steenweg?

De zone 50 stadinwaarts zal iets vroeger beginnen dan vandaag: ter hoogte van het kruispunt met de Platte Lostraat. De zone 30 wordt uitgebreid van aan de Blauwputkerk tot voorbij de Werkhuizenstraat. 50 km/u is de standaard snelheidsbeperving in bebouwde kommen en dichtbewoonde gebieden, 30 km/u aan scholen en bepaalde trekpleisters. Dat is de **standaardregeling in heel Vlaanderen**.

Gaan auto's vlotter kunnen rijden en zal er minder file zijn?

We doen er alles aan om naast de bussen ook het autoverkeer zo vlot mogelijk te laten rijden. Zo zal het grote **kruispunt van de Martelarenlaan een veel grotere capaciteit** hebben en meer wagens kunnen verwerken.

Ook met technologie zullen we een verschil maken. Door bijvoorbeeld de **detectie aan de kruispunten** uit te breiden: met verkeerslussen en andere vormen van detectie (bijv. camera's), 'zien' de verkeerslichten op welke takken van een kruispunt het druk is en waar het verkeerslicht langer op groen moet blijven.

Op bepaalde kruispunten zullen we '**conflictvrije regelingen**' installeren. Daar krijgen de weggebruikers op de verschillende takken van het kruispunt elk apart groen licht. Als voetganger of fietser zal je daardoor niet meer tegelijk met afslaande auto's of bussen een kruispunt moeten oversteken. Dat is veel veiliger, zeker voor kwetsbare weggebruikers.

Een conflictvrije regeling heeft als nadeel dat de volledige cyclus van een verkeerslicht langer wordt. Daardoor moet iedereen soms wat langer wachten.

Tegelijk doen we er alles aan **om het verkeer zo vlot mogelijk te laten rijden**. We doen dat ook om te vermijden dat automobilisten in de verleiding komen om de file te vermijden via de woonstraten.

Fietspaden

Wat verandert er aan de fietspaden?

De fietspaden worden minstens 1.75 meter breed - waar mogelijk 2 meter. Het grote verschil zit hem in de veiligheidszone. Waar je vandaag op 30 cm naast een rijdende vrachtwagen aan de ene kant en een geparkeerde wagen aan de andere kant moet rijden, zal er in de toekomst 80 cm tussen het doorgaande verkeer en het fietspad zijn. Er zullen ook geen geparkeerde wagens meer langs de andere kant staan. Het zal een **veel meer 'open' gevoel geven, minder conflictpunten en betere zichtassen** op opritten en zijstraten.

De fietspaden zullen in asfalt worden aangelegd.

Bussen

Zijn die vrije busbanen wel nodig?

Ja. We willen bovenal een klokvaster en betrouwbaar openbaar vervoer. Wanneer de bus niet in de file hoeft te staan, wordt hij een volwaardig en sneller alternatief voor de auto. Dankzij de vrije busbanen zal de bus vlotter door Kessel-Lo kunnen rijden.

De Vlaamse regering legt in stedelijk gebied ook criteria op voor betrouwbaarheid en efficiëntie aan De Lijn. Waar vandaag een busbaan ligt, komen we aardig in de buurt van de beleidsdoelstellingen. Op andere plaatsen niet.

Ook hulpdiensten mogen gebruikmaken van de busbanen. In een dichtbevolkt gebied als Kessel-Lo is het zeer belangrijk dat de hulpdiensten niet opgehouden worden door druk verkeer.

Er zal onderzocht worden of de busbaan ook gebruikt kan worden door speedpedelecs. Verkeersveiligheid zal daarbij het belangrijkste aandachtspunt zijn. De wetgeving i.v.m. het gebruik van busbanen door gebruikers van speedpedelecs, en i.v.m. snelheidsbeperkingen voor speedpedelecs op fietspaden, is momenteel in volle ontwikkeling. Wegen en Verkeer volgt dit uiteraard van nabij op. Afhankelijk van de uiteindelijke wetgeving kan de oplossing op de Diestsesteenweg variëren.

Door de busbaan wordt de steenweg op sommige plaatsen breder. Daardoor moeten voetgangers over langere afstanden oversteken. Is dat wel veilig?

Na de herinrichting wordt de algemene zichtbaarheid op de steenweg significant beter. Daardoor wordt het oversteken veiliger, zelfs op die plaatsen waar de steenweg breder wordt. Op plaatsen waar veel mensen oversteken, komen bovendien verkeerslichten (bijv. aan de Blauwputkerk) of een middeneiland (bijv. aan de Boudewijnsite) voor betere zichtbaarheid.

Waar komen er busbanen?

Volgens het ontwerp dat nu op tafel ligt zou er in totaal een 700-tal meter nieuwe busbaan bij komen. Dankzij die busbaan en de slimme verkeerslichten die aanrijdende bussen groen licht geven, zullen de vele buslijnen die Leuven verbinden met de ruime regio een stuk stipter rijden.

In deze zones waar vandaag geen busbaan ligt, komt er in de toekomst wel een:

- rijrichting Leuven, een 300-tal meter ter hoogte van het Blauwputplein
- rijrichting Diest, een 400-tal ter hoogte van de Boudewijnsite

De busbanen die er vandaag al liggen, zullen ook na de herinrichting blijven.

Verdwijnen er bushaltes?

Om de doorstroming van het verkeer te verbeteren, zullen we de haltes beter spreiden. Daardoor zullen er twee bushaltes verdwijnen. Het gaat om de halte Klooster, ter hoogte van het Zeswiekenpad en de gelijknamige straat, en om de halte Kessel-Lo Valvekenstraat, aan de Valvekenstraat.

Een tweede reden waarom we de haltes schrappen, is dat we door de privé-opritten daar geen toegankelijke haltes kunnen aanleggen.

De haltes Heilig-Hartkerk en Park Heuvelhof zullen iets dichterbij elkaar komen.

De overige haltes, aan Park Heuvelhof, Heidebergstraat en Linden Jan Davidtsstraat (aan de Eastech/CommScope-site), blijven behouden. Ze worden bovendien volledig toegankelijk, veiliger en comfortabeler ingericht.

Hoeveel tijdwinst zal de bus maken?

De tijdwinst per rit zal **sterk variëren afhankelijk van het moment** van de dag. In de spitsuren zal het meer dan een minuut zijn, op minder drukke momenten zal de tijdwinst beperkter zijn.

Een minuut winst kan op het eerste zicht weinig lijken, maar de bedoeling is vooral dat de gebruikers op tijd komen en hun aansluitingen (bijvoorbeeld aan het station van Leuven) halen. We willen de mensen verleiden om minder de wagen te nemen en vaker de bus te nemen voor hun dagelijkse verplaatsingen. Kortom, we willen het **openbaar vervoer betrouwbaarder** maken.

Belangrijk om weten:

- Dit is geen vrijblijvende keuze, maar **uitvoering van beleid**. De Vlaamse Regering heeft duidelijke normen vastgelegd: ook in steden moeten bussen vlot en stipt rijden. Op de Diestsesteenweg halen we die vandaag niet. Deze herinrichting is nodig om aan die kwaliteitsdoelstellingen te voldoen.
- De vrije busbanen zijn ook belangrijk voor de **hulpdiensten**. Ambulances, brandweer en politie kunnen ze gebruiken om sneller ter plaatse te raken bij noodgevallen – zeker in een dichtbebouwde omgeving als Kessel-Lo draagt dat bij aan snellere en veiligere hulpverlening.

De herinrichting zal niet alleen voor een betrouwbare busverbinding zorgen, maar ook voor veiligere fietspaden en een fraaiër straatbeeld. De busbanen zijn dus maar een onderdeel van een **breder mobiliteitsbeleid**, gericht op de toekomst van Kessel-Lo en de hele regio. Het debat over ‘secondenwinst’ mist het bredere plaatje.

Parkeren

Moeten de parkeerstroken langs de steenweg weg voor de busbaan?

De parkeerplaatsen verdwijnen niet zomaar, en ook niet alleen voor de busbaan. De Diestsesteenweg is smal. Ook zonder busbaan zouden er plaatsen verdwijnen, bijvoorbeeld om veilige en conforme fietspaden aan te leggen.

Waar moeten bewoners en gebruikers na de herinrichting parkeren?

Er worden alternatieven voorzien op korte wandelafstand, zoals onder het Blauwputplein en bij de Boudewijnsite. Er worden ook laad- en loszones voorzien voor handelaars en ondernemers, en parkeerplaatsen voor personen met een handicap.

Waarom verdwijnen er parkeerplaatsen langs een deel van de steenweg?

Op verschillende plaatsen is de Diestsesteenweg te smal om alle functies — auto's, voetgangers, fietsers, openbaar vervoer én parkeren — veilig naast elkaar te laten functioneren. Daarom is er geen plaats meer om ook parkeerplaatsen te voorzien.

Dat betekent niet dat parkeerplaatsen verdwijnen of dat bewoners hun wagen niet meer in de buurt zullen kunnen parkeren. De parkeerplaatsen worden verplaatst naar de directe omgeving van de steenweg. We zoeken bewust naar oplossingen dicht bij de woningen, zodat parkeren haalbaar en comfortabel blijft voor bewoners.

Concreet voorzien we bijkomende parkeermogelijkheden, onder andere onder het Blauwputplein en bij het sportcomplex aan de Boudewijnsite. Daarnaast blijven langs de steenweg op gerichte locaties parkeerplaatsen behouden voor laden en lossen en voor personen met een handicap.

Zo zorgen we ervoor dat de Diestsesteenweg veiliger en aangenamer wordt, zonder het parkeren voor bewoners uit het oog te verliezen.

Worden de parkeerplaatsen onder Blauwputplein betalend?

Hoe het parkeren precies geregeld wordt, werkt de stad de komende tijd verder uit.

Waar kunnen mensen die moeilijk te voet zijn parkeren?

Er blijven op een aantal plaatsen parkeerplaatsen voor personen met een handicap langs de steenweg.

Deze bevinden zich bij:

- de Centrale Werkplaatsen (Carrefour)
- de Heuvelstraat
- in de omgeving van de Valvekenstraat
- aan het Heuvelhofpark
- op de parking van de sportsite

Wat met laden en lossen?

In deze zones plannen we laad- en loszones langs de steenweg:

Waar?

- Martelarenlaan (exacte locaties worden bepaald in de ontwerpstudie van de Knoop van Kessel-Lo)
- Centrale Werkplaatsen (aan de supermarkt Carrefour)
- Heuvelstraat

Op het stuk van de steenweg richting Diest vanaf de Borstelsstraat blijft de parkeercapaciteit ongeveer dezelfde als vandaag.

Groen en ontharding

Waarom moeten er bomen verdwijnen?

De Diestsesteenweg is smal. We willen er **veilige fietspaden, vlot openbaar vervoer en voldoende ruimte voor voetgangers**. Tegelijk vernieuwen we de riolering en voorzien we plaats voor water-, elektriciteits- en telecomleidingen. Daardoor blijft er langs én onder de steenweg te weinig ruimte over voor grote bomen die gezond kunnen groeien.

We maken de **riolering ook duurzamer**. In de toekomst voeren we regenwater en afvalwater apart af. Dat is beter voor het milieu en past binnen de regels die vandaag gelden.

Daarnaast zijn de **eisen voor waterbuffering** strenger geworden. We moeten regenwater meer ter plaatse opvangen en zoveel mogelijk in de bodem laten infiltreren. Zo gaan we duurzamer om met water en verkleinen we de kans op wateroverlast. Daarvoor zijn extra infiltratievoorzieningen nodig onder de grond.

Al die ingrepen vragen bijkomende ruimte. Hoewel de verharde oppervlakte in het nieuwe ontwerp licht toeneemt, moet regenwater lokaal kunnen infiltreren, terwijl het vandaag vooral wordt afgevoerd. Ook de nutsleidingen nemen ondergronds veel plaats in. Daardoor blijft er minder ruimte over voor bomen om sterk en gezond te wortelen.

Dat is jammer, maar **we compenseren het groen zoveel mogelijk** in de nabijheid van de steenweg. Samen met de stad zoeken we naar plekken waar nieuwe bomen en groenzones wél voldoende ruimte krijgen. Waar het kan, ontharden we ook. Zo kiezen we voor sterker en kwalitatiever groen, met op termijn meer ecologische waarde voor de buurt dan vandaag.

Ontwerp

Gaan de voetpaden overal breder worden?

Het is helaas niet haalbaar om overal voetpaden van anderhalve meter breed aan te leggen.

We doen er wel alles aan om ook de inrichting van de voetpaden zo veilig en comfortabel mogelijk te maken. De voetpaden zullen ook beter aangepast zijn aan personen met een handicap, bijvoorbeeld door het gebruik van blindengeleidetegels. En de zijstraten met weinig verkeer zullen een verhoogde inritconstructie krijgen: ze gaan dus naadloos op de fiets en voetpaden aansluiten - m.a.w. geen boordstenen voor fiets en voetganger als ze de steenweg gewoon volgen.

Een verschil met de situatie vandaag, is dat er geen geparkeerde wagens meer langs het voetpad zullen staan. Daardoor zal je als voetganger of als rolstoelgebruiker gemakkelijk kunnen uitwijken naar het fietspad, als er een hindernis op het voetpad is.

Hoe werken slimme verkeerslichten?

Slimme verkeerslichten **passen zich aan aan de drukte van het moment**. Ze kunnen bussen detecteren, groentijden aanpassen en waar nodig voorrang geven aan het openbaar vervoer. Zo verbetert de doorstroming en moet iedereen minder lang wachten.

Ze houden daarbij rekening met alle weggebruikers: voetgangers, fietsers, bussen en auto's.

Voetgangers en fietsers kunnen meestal met een drukknop aangeven dat ze willen oversteken. Op drukke plaatsen krijgen voetgangers en fietsers soms apart groen licht. Dan kunnen ze oversteken zonder dat ze afslaand verkeer hoeven te kruisen. Dat heet een 'conflictvrije regeling'.

Slimme verkeerslichten kunnen ook de aanwezigheid van weggebruikers en de lengte van wachtrijen detecteren, bijvoorbeeld met tellussen of camera's. Zo spelen ze in op de situatie op dat moment.

Slimme verkeerslichten geven dus niet altijd aan dezelfde weggebruiker voorrang. Ze zorgen ervoor dat het kruispunt zo veilig en vlot mogelijk werkt voor iedereen.

Handel

Wat betekenen de plannen voor de bereikbaarheid van de handelszaken?

We doen er alles aan om de handelaars optimaal bereikbaar te houden:

- Er komen laad- en loszones voor leveranciers.
- De parkeerplaatsen voor klanten verdwijnen niet allemaal. Er komen parkeerclusters op centrale plekken, met plekken speciaal voor handelaars, hun klanten en hun leveranciers. Dat is een verbetering ten opzichte van de huidige situatie, want vandaag kan iedereen (ook gebruikers die niet naar een handelszaak komen) alle parkeerplaatsen gebruiken.
- Wat ook niet mag vergeten worden: na de herinrichting van de steenweg zal iedereen die niet met de auto komt, maar met een ander vervoermiddel, zich vlotter kunnen verplaatsen op de Diestsesteenweg. Dat is ook in het voordeel van de handelaars. .

Laten we de handelaars aan hun lot over?

We leggen de plannen voor aan de omgeving nog voor we weten wanneer de werken effectief zullen starten, zodat iedereen tijdig op de hoogte is. Ook bij de volgende belangrijke stappen in het project, bijvoorbeeld bij de aanvraag van de vergunning of het afronden van de aanbesteding, zullen we iedereen tijdig informeren.

Naargelang de plannen concreter worden, voorzien we specifieke begeleiding voor de handelaars. We zullen bijvoorbeeld samen met hen nadenken over hoe ze tijdens de herinrichting toch nog zo bereikbaar mogelijk zullen blijven.

Een doordachte ‘minderhinder-aanpak’ is tegenwoordig standaard bij wegenwerken in drukke woon- en handelskernen zoals de Diestsesteenweg. Dat betekent dat we samen met de aannemer een planning uitwerken waarbij alle weggebruikers nog zo vlot mogelijk alle richtingen uit kunnen tijdens de werken. De handelaars en andere doelgroepen uit de omgeving zullen te gepasten tijde de kans krijgen om mee na te denken hierover.

Timing

Wanneer starten de werken?

De werken starten ten vroegste pas in 2030.

Waarom een informatiemoment in februari 2026 als de werken nog niet zeker zijn?

We willen iedereen op tijd en transparant op de hoogte brengen van wat er nu op tafel ligt. De contouren en uitgangspunten van het project liggen vast, al moeten er later nog heel wat details beslist worden.

Een steenweg is een zeer groot en complex gebied. Daarom moeten deze uitgangspunten nog vertaald worden in een uitgebreid technisch uitvoeringsdossier, met onder andere het rioleringsontwerp. Daarna moet er een aannemer gezocht worden en moeten vergunningen aangevraagd en goedgekeurd worden. Tenslotte moeten ook de budgetten vastgelegd worden.

Deze deelstappen zijn nodig om later tot een uitvoering te komen. Daardoor is het nu moeilijk om te zeggen wanneer de eerste schop in de grond kan gaan.

Hoe kan ik op de hoogte gehouden worden?

Het Agentschap Wegen en Verkeer en de stad Leuven zullen de buurtbewoners en geïnteresseerden op de hoogte houden van de volgende mijlpalen via de gewoonlijke kanalen. Iedereen kan zich alvast inschrijven voor een nieuwsbrief op de webpagina wegenenverkeer.be/diestsesteenweg-Kessel-lo.