



## **10 Fietsprioriteiten voor 3010**

*Reactie Fietsersbond Leuven  
op finale versie mobiliteitsplan Kessel-Lo*

- 27 juni 2022 -

Op 20 april 2022 maakte het Leuvense stadsbestuur het ontwerp van mobiliteitsplan voor Kessel-Lo bekend. In onze reactie van 4 mei drukten we onze bezorgdheid uit over de impact van het plan op de verkeersveiligheid in de omgeving van enkele van de Kesselse scholen, en op belangrijke fiets- en wandelroutes naar deze scholen. Op 17 juni communiceerde het stadsbestuur over aanpassingen aan het mobiliteitsplan. Deze versie ligt vandaag ter goedkeuring voor op de Leuvense gemeenteraad. In het eindrapport worden verschillende acties voor fietsers aangekondigd, op korte, middellange en lange termijn. Op een aantal van deze plannen willen we graag reageren. We identificeren tien belangrijke verbeterpunten voor het fietsbeleid in Kessel-Lo (en omgeving), waarvan we er vijf als prioritair aanstippen. We ronden af met een algemene evaluatie van het mobiliteitsplan.

## Prioriteiten voor het fietsbeleid in Kessel-Lo

- 1. Veilige schoolomgevingen en -routes.** In schoolomgevingen en op schoolroutes wensen we zo weinig (en traag) mogelijk gemotoriseerd verkeer. Bieden de aanpassingen in het finale mobiliteitsplan afdoende antwoorden op de knelpunten die we in onze eerste reactie identificeerden? In bijlage overlopen we de betrokken straten opnieuw. De algemene conclusie is dat het aangepaste plan voor een paar straten beterschap zal brengen, maar dat de meeste bezorgdheden overeind blijven. De in het eindrapport opgenomen lijst met “specifieke aandachtslocaties” bevat nog dezelfde vier schoolomgevingen (Liemingenstraat, Elfnovemberlaan, Molenstraat en Zavelstraat) die ook in het eerste plan via een monitoringsymbool als “op te volgen” gemarkeerd stonden. Daarnaast staan er op de monitoringlijst nog andere straten waar scholen gelegen zijn (Jozef Pierrestraat, Rerum Novarumlaan, Koning Albertlaan, Oudebaan), alsook straten die voor veel kinderen deel uitmaken van hun schoolroute (bv. Werkhuizenstraat, Mellaertsstraat). Het is goed dat de verkeersintensiteiten in deze straten strikter gemonitord zullen worden, maar tegelijk bewijst deze lijst voor ons dat in de opmaak van het circulatieplan onvoldoende rekening is gehouden met de inplanting van de Kesselse scholen. We vragen dan ook dat de stad snel en effectief ingrijpt op plaatsen waar de veilige en vlotte doorstroming van jonge trappers en stappers na de invoering van het plan in het gedrang komt.
- 2. Gehandhaafde zone 30.** De uitrol van de uitgebreide zone 30 in Kessel-Lo ligt al bijna een half jaar achter ons. “De komende jaren zal ingezet worden op het verder verlagen van de gemiddelde snelheid door het verduidelijken van de recent ingevoerde algemene zone 30”, lezen we in het eindrapport. We vinden het een gemiste kans dat de stad zolang wacht met bijkomende signalisatie (bv. thermoplasten) en met extra communicatie en sensibilisering (bv. een stadsbrede campagne in lijn met de eerdere “Dertig doet deugd”-campagne, veel bredere inzet van digitale snelheidsborden). We betreuren ook sterk de boodschap die het stadsbestuur herhaaldelijk bracht dat er pas gehandhaafd zal worden in nieuwe zone 30-straten na het nemen van snelheidsremmende maatregelen. Een deel van de bestuurders ziet hier duidelijk een vrijgeleide in om (veel) sneller dan 30 te rijden. We rekenen erop dat er deze bestuursperiode nog acties volgen om de naleving te verbeteren, want die is in veel Leuvense straten (ook in de “oude” zone 30) ondermaats. Voor veilig fietsen bij gemengd verkeer is een gerespecteerde zone 30 cruciaal.

3. **Veilig fietsen langs de N2 en N3.** Fietsen langs de Diestsesteenweg (N2) en Tiensesteenweg (N3) is vandaag een hachelijke onderneming. De fietspaden zijn te smal, waardoor veilig inhalen moeilijk of zelfs onmogelijk is. Je riskeert ook door een portier of door een in- of uitparkerend voertuig geveld te worden, want de fietspaden liggen tussen de rijbaan en de parkeerstrook en de schuwafstanden zijn onvoldoende. Uit bevragingen die de stad organiseerde kwam ook naar voor dat fietsers en voetgangers de oversteekbaarheid van de steenwegen, zeker van de N2, als problematisch ervaren. We beseffen dat dit gewestwegen zijn en dat er verschillende studies en projecten lopende zijn over de herinrichting. Samen met de stad zullen we blijven ijveren voor voldoende brede, conforme fietspaden langs beide steenwegen, met minimale conflictkansen. Ter hoogte van de Kop van Kessel-Lo, een knooppunt voor de fietssnelwegen F3, F8, F24 en F25, zouden fietsers op termijn ook veilig en vlot (bv. ongelijkgronds) de Diestsesteenweg moeten kunnen kruisen.
4. **Verdere uitbouw fietssnelwegen.** Er is dringend nood aan een volwaardig en toekomstgericht dubbelrichtingsfietspad langs de Kesseldallaan en Eenmeilaan. De plannen hiervoor zijn getekend in het kader van de F25 (fietssnelweg Leuven-Aarschot), maar de uitvoering loopt vertraging op. De stad geeft in het mobiliteitsplan ook aan dat het deel van de Eenmeilaan tussen het Becker Remyplein en de Achturenstraat "op middellange termijn" een nieuw fietspad zal krijgen dat wel geschikt is voor dubbelrichtingsfietsverkeer. Deze heraanleg is nodig om het centrum van Kessel-Lo veilig met de F25 te verbinden. Het huidige enkelrichtingsfietspad wordt vandaag in beide richtingen gebruikt, met alle risico's van dien. De F24 (fietssnelweg Leuven-Tienen) is voltooid op Kessels grondgebied (fietsstraat Martelarenlaan), maar oostwaarts nog in volle ontwikkeling. De fietssnelweg tussen Leuven en Diest (F9) is helaas een stille dood gestorven. We rekenen er op dat Leuven en de buurgemeenten binnen regionet en de vervoersregio ook zonder F9 werk maken van een kwalitatieve oost-west fietsroute door het Hageland (met een aangenamer tracé dan aanliggend aan de N2). De geplande doortrekking van het Jan Vranckxpad tot aan de Jan Davidtsstraat en de Zavelstraat kan hiertoe een aanzet zijn. Om het autoverkeer vanuit de oostelijke buurgemeenten richting Leuven te verminderen, zijn duurzame alternatieven essentieel. Behalve hoogwaardig openbaar vervoer horen daar ook goede, speed pedelec-waardige fietsverbindingen bij.
5. **Realisatie van belangrijke missing links.** Het (wensbeeld) fietsnetwerk dat in het kader van het mobiliteitsplan is uitgewerkt, identificeert een reeks ontbrekende fietsverbindingen. We steunen de ambitie van de stad om te werken aan noord-zuid fietsroutes doorheen de centrale (en hogergelegen) delen van Kessel-Lo, die Wilsel-Putkapel en Holsbeek directer moeten verbinden met o.a. de Spaanse Kroon en

Haasrode. Het geplande wetenschapspark 'Leuven noord' ten westen van de Eenmeilaan maakt de nood aan een fietsdoorsteek over of onder de spoorwegbundel, een ander voorstel uit het mobiliteitsplan, een stuk urgenter. Vandaag moet je als fietser omrijden via de Vunt of de Brugberg. Ook in Kessel-Lo zuid zou een extra fietsdoorsteek over de spoorwegbundel welkom zijn, als aanrijroute vanuit Leuven centrum naar de F24. In het fietsnetwerk worden nog andere wensroutes aangeduid waar we potentieel in zien, zoals een nieuwe fietsroute door het provinciedomein. In het kader van het algemeen mobiliteitsplan spreekt Leuven de ambitie uit om het aantal fietsverplaatsingen met 144% te doen toenemen tegen 2035. Zo'n sprong vereist niet alleen verbeteringen en capaciteitstoename van bestaande fietsinfrastructuur en -routes, maar ook het stelselmatig invullen van missing links, al is het maar om vandaag al bijna verzadigde assen (zoals het Brugbergpad en de passerelle tussen de fietsspiraal en het Bovenplein) te ontlasten.

## Verbeterpunten voor het fietsbeleid in Kessel-Lo

6. **Trage wegen en recreatieve routes.** In onze nota Fietsen in Kessel-Lo haalden we de tientallen (autovrije of zeer autoluwe) wegjes, paadjes, steegjes en doorsteken aan als een belangrijke troef voor het fietsen en wandelen in Kessel-Lo. Het mobiliteitsplan stelt nu dat "trage wegen die fungeren als bovenlokale fietsverbinding onderzocht zullen worden naar voldoende breedte (...) en de behoefte voor verlichting". We zien veel potentieel in het infrastructureel opwaarderen van trage wegen waarop veel gefietst wordt. Uiteraard wel met respect voor de omgeving, dus enkel extra verharding en verlichting waar dit echt noodzakelijk is. Het mobiliteitsplan meldt ook de uitbreiding van het bovenlokaal recreatief fietsroutenetwerk (BRN). Recreatieve routes vormen een mooie aanvulling, maar we vragen dat beleidsprioriteit wordt gegeven aan functionele fietsroutes (doorgaans fietspaden of straten met gemengd verkeer), met veel hogere (potentiële) volumes aan dagelijkse fietsers.
7. **Fietsers in de voorrang.** Principieel zijn we er zeker voorstander van om het verkeer op belangrijke fietsassen in de voorrang te zetten. Enkele voorstellen uit het rapport: voorrang van de Pierrestraat (alternatieve doorfietsroute) op de Kerkstraat, van de Valvekensstraat (fietsstraat) op de Mellaertsstraat en van de Locomotievenstraat (autovrij fiets- en wandelpad) op de Werkhuizenstraat. Uiteraard moeten de kruispunten wel veilig zijn, wat bijvoorbeeld in dit laatste voorstel zeker een herinrichting (verkeersplateau, wegversmalling, ...) vereist. Leesbaarheid, consistentie en voorspelbaarheid zijn ook van belang. In het huidige voorstel krijgen fietsers op het

Jan Vranckxpad op de meeste kruisingen voorrang, maar blijven ze op andere kruispunten (Heidebergstraat, Mellaertsstraat) uit de voorrang.

8. **Rugdekking voor fietsers.** We zijn blij dat de stad rugdekking voor fietsers expliciet vermeldt in het hoofdstuk infrastructurele aanpassingen. Het is inderdaad belangrijk dat fietsers bij het verlaten van de vele fiets- en wandelpaadjes in Kessel-Lo een zekere vorm van bescherming krijgen bij het oprijden van het formele wegennet, via bijvoorbeeld een stoepuitbouw of wegversmalling. Rugdekking is niet enkel van belang bij het verlaten van trage wegen, maar ook op plaatsen waar fietspaden eindigen en overgaan in de rijbaan.
9. **Strategische inzet van fietsstraten.** We kunnen ons zeker vinden in de opvatting van de stad dat fietsstraten best ingezet worden op eerder smalle straten met veel fietsverkeer en een belangrijke (bovenlokale) functie in het fietsnetwerk. De eerder besliste of al uitgevoerde fietsstraten in Kessel-Lo en Spaanse Kroon passen in dit plaatje: de Martelarenlaan en Hoegaardesestraat zijn deel van een fietssnelweg, de Valvekensstraat en de Kortrijksestraat zijn alternatieve doorfietsroutes. We zien zeker nog andere straten die in de toekomst fietsstraat zouden kunnen worden. De Elfnovemberlaan is op dit moment een ander verhaal. De stad erkent dat de verkeersdruk in deze straat nog zal toenemen, maar maakt er toch een fietsstraat van. We vrezen dat een fietsstraat hier met de geprojecteerde verkeersintensiteiten eerder tot meer (subjectieve) onveiligheid voor fietsers zal leiden. We zien een fietsstraat als het sluitstuk van een autoluwe fietsroute, maar dan moet je die autoluwheid wel eerst realiseren. We verzetten ons alleszins tegen de inzet van fietsers als verkeersremmers of om autobestuurders aan te moedigen een andere route te nemen.
10. **Spaarzaam met fietssuggestiestroken.** Het eindrapport lijst een groot aantal straten op die in aanmerking komen voor fietssuggestiestroken. We zijn een eerder koele minnaar van deze stroken. Zeker in smalle straten hebben ze volgens ons weinig tot geen meerwaarde (bv. de pas heraangelegde straten in Vlierbeek, of de Jan Davidtsstraat). Een beperkte rijbaanbreedte laat niet toe om de stroken conform het fietsvademecum aan te leggen, en dan doe je het beter niet. Een recente (zij het kleinschalige) studie van Fietsberaad suggereert bovendien dat suggestiestroken niet tot meer verkeersveiligheid leiden. Kortom: fietssuggestiestroken zijn fietsbudget dat voor ons doorgaans zinvoller besteed kan worden. In bredere straten met veel gemotoriseerd verkeer (zoals de Lange Lostraat) kunnen suggestiestroken wel nuttig zijn, om bestuurders te wijzen op de aanwezigheid van fietsers en fietsers zelf een houvast te bieden.

## Algemene evaluatie en vooruitblik

Wat is nu het bilan van dit plan? Hoewel we hier en daar van mening verschillen, enig voorbehoud maken of andere accenten of prioriteiten zouden leggen, zijn we over het **fietsluik** van het mobiliteitsplan wel te spreken. Voor fietsers in Kessel-Lo bevat het plan een reeks nodige en nuttige maatregelen, en aanzetten tot belangrijke verbeteringen op langere termijn. Goede intenties en veelbelovende actieplannen zijn natuurlijk maar het begin. Wat telt, is de uitvoering op het terrein. Dat kan volgens ons soms wat sneller. Al beseffen we dat veel ingrepen technisch complex zijn en de nodige voorbereiding vragen. En natuurlijk ook dat Leuven in grotere dossiers vaak afhankelijk is van de goodwill, timing en financiële inbreng van andere overheden (gewest, provincie, buurgemeenten).

Het “**autoluik**” in het mobiliteitsplan had ambitieuzer mogen zijn. Het is onze indruk dat bepaalde politieke bezorgdheden, zoals die om een vlotte autobereikbaarheid voor de Kesselaren zelf, een ingrijpender en vergaander plan in de weg hebben gestaan. Het circulatieplan voor Kessel-Lo is alleszins niet de *big bang* die het circulatieplan voor Leuven centrum was. Kessel-Lo zal in alle richtingen voor iedereen met de auto doorrijdbaar blijven. Het is afwachten in welke mate de gecreëerde omrijfactoren voldoende incentive zullen zijn om intern autoverkeer snel naar de verbindingswegen te leiden en extern autoverkeer op deze assen te houden. Zoals we in het eerste punt rond de scholen al benadrukten, wordt het zaak om de verkeersstromen en de verkeersveiligheid na implementatie goed te monitoren, en kordaat in te grijpen waar er zich problemen voordoen.

“Werk maken van de **modal shift**” is een van de centrale doelstellingen van dit mobiliteitsplan. Bepaalde acties in dit plan, maar ook de al eerder ingevoerde algemene zone 30, zullen hier zeker toe bijdragen. Voor bijkomende impulsen voor de modal shift rekenen we op het algemene mobiliteitsplan voor Leuven, o.a. op het vlak van (fiets)parkeren, deelmobiliteit en openbaar vervoer. Intussen wordt er in Kessel-Lo en elders in Leuven natuurlijk al massaal veel gefietst. En elke dag meer, zo lijkt het wel. Fietsers wachten niet tot het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk gerealiseerd is, hun buurt autoluw is of alle knelpunten op hun fietsroute opgelost zijn. Daarvoor zijn de troeven van de fiets, en de fietstroeven van Leuven, veel te groot. Aan het stadsbestuur om die troeven maximaal te verzilveren, en de Leuvenaars alle kansen en ruimte te bieden om overal veilig, vlot, comfortabel en ontspannen te fietsen.

## Bijlage - Impact van aangepast mobiliteitsplan op schoolomgevingen en schoolroutes in Kessel-Lo (toevoegingen in oranje)

We overlopen de scholen in Kessel-Lo, van noord naar zuid.

- De harde knip in de Wilselsesteenweg tussen de Domeinstraat en de Bergstraat is een goede beslissing, maar houdt het risico in dat er extra verkeer richting E314 door de **Liemingenstraat** zal rijden. In deze straat ligt een **kleuterschool (vrije basisschool Vlierbeek)**. Een schoolstraat kan de verkeersdruk in deze straat bij het begin en einde van de schooldag wegnemen. Maar de kinderen die de school via de nu al gevaarlijke **Bergstraat** benaderen, zullen door de knip in de Wilselsesteenweg vermoedelijk met nog meer autoverkeer geconfronteerd worden.

**Geen wijzigingen in deze omgeving in het nieuwe plan. Onze vrees voor een te hoge verkeersdruk in de Liemingenstraat en de Bergstraat wordt door de doorrekeningen van het mobiliteitsplan bevestigd (gesimuleerde toenames van +100 voertuigen per uur in de ochtendspits). Het college antwoordde tijdens de AV commissie dat een schoolstraat in de Liemingenstraat een optie is, maar niet meteen wordt ingevoerd uit vrees voor een verschuiving van de verkeersdruk naar bv. de Holsbeeksesteenweg.**

- De **Kortrijksestraat** is een belangrijke fiets- en wandelroute naar de andere scholen in Kessel-Lo noord: de **Abdijschool** (Molenstraat) en **de Heffel** (Vlierbeeklaan) in Vlierbeek, **De Speelkriebel** (Pierrestraat), **De Mozaïek** (Patroonschapstraat) en **Heilig Hart Kessel-Lo** (Pierrestraat) in Blauwput. Het mobiliteitsplan bevat geen ingreep om doorgaand verkeer in de Kortrijksestraat te weren. Dit hypothekeert het autoluw alternatief dat deze straat zou kunnen vormen voor de drukke parallelle wegen en de toekomstige fietsstraat.

**Het segment van de Kortrijksestraat tussen de Borstelsstraat en de Nackaertsstraat wordt enkelrichting richting Linden, wat de verkeersdruk op het westelijk deel van de Kortrijksestraat (en ook op andere straten in deze buurt) zal verminderen, door het ontmoedigen van oost-west doorgaand verkeer parallel met de N2.**

- De geplande maatregelen in de Beosierlaan (knip en omkering van rijrichting) dreigen extra druk te zetten op de reeds overbelaste **Elfnovemberlaan**, die deel uitmaakt van de schoolroute van alle kinderen die de **Blauwputscholen** vanuit oostelijke richting benaderen.

**In de omgeving Blauwput/Heuvelhof wordt de Elfnovemberlaan de enige doorgangsweg tussen de N2 en de Gemeentestraat, als gevolg van de knips in de Kerkstraat en de Beosierlaan. Enkele van de wijzigingen in het nieuwe plan (enkelrichting in deel Kortrijksestraat, behoud rijrichting in zuidelijk deel Beosierlaan)**

kunnen een milderend effect hebben op de autovolumes in de Elfnummerlaan, maar we blijven bezorgd over de verkeersdruk en -onveiligheid (vooral aan de kruispunten) in deze straat.

- o De omkering van de rijrichting in de Lindensestraat tussen de Heuvelstraat en de Patroonschapstraat creëert een nieuwe shortcut voor autobestuurders tussen de Elfnummerlaan en Diestsesteenweg, en dit in een nu nagenoeg autovrije straat, zonder (bruikbaar) voetpad, die door de leerlingen van De Mozaïek massaal wordt gebruikt als veilige toegang tot hun school.

Het risico op een sluiproute via de Lindensestraat is opgelost door de omkering van de rijrichting in het nieuwe plan (= behoud van huidige rijrichting). De bestaande shortcut van de Elfnummerlaan naar de N2 via de Lindensestraat en Heuvelstraat wordt ook afgesloten.

- o De toegangen tot De Speelkriebel en Heilig Hart Kessel-Lo in de Pierrestraat zullen met meer autoverkeer geconfronteerd worden, doordat dit straatdeel alle uitgaand verkeer uit de Kerkstraat en het eerste deel van de Pierrestraat moet opvangen, als gevolg van de gewijzigde rijrichtingen in deze straten.

Geen oplossing voor dit probleem. Het deel van de Jozef Pierrestraat met toegang tot de scholen blijft een trechter voor uitgaand verkeer uit de wijk. De Pierrestraat is wel toegevoegd aan de lijst met te monitoren straten. Een schoolstraat in de Pierrestraat (in combinatie met de bestaande schoolstraat in de Patroonschapstraat) kan een oplossing bieden voor het begin en einde van de schooldag, maar niet zonder een alternatieve uitrijroute.

- o Het instellen van enkelrichtingsverkeer in de Borstelsstraat en in de tegenrichting op de as Wilsonlaan-Nackaertsstraat-Eeckelaerslaan betekent dat het kiss-and-ride verkeer voor de Heffel en Abdijsschool vanuit het noorden dezelfde route moet volgen (via de Vlierbeeklaan), met extra autodrukke tijdens de schoolspits als gevolg.

Geen wijzigingen in deze omgeving in het nieuwe plan.

- o Starten we in Kessel-Lo zuid met De Met op de Scheutsite. Het verder reduceren van het (beperkte) verkeer in het Wimmershof zal voor kinderen die de school vanuit het zuiden benaderen een verbetering inhouden. Vanuit de Zavelstraat wordt het echter niet veiliger. Helaas is er nog geen akkoord met de buurgemeenten om de sluiproute tussen de N2 en N3 op de as met de Lange Lostraat aan te pakken. Maar ook voor de straten waar Leuven autonoom over kan beslissen en die het doorgaand verkeer richting o.a. Pellenberg en Bierbeek voeden – waaronder de Zavelstraat – worden er voorlopig geen maatregelen getroffen om niet-lokaal verkeer te ontmoedigen.

Geen wijzigingen in deze omgeving in het nieuwe plan.



- Eenzelfde verhaal geldt voor de **school Bovenlo** in de **Heidebergstraat**. Een doortastend plan om het doorgaand verkeer in het oostelijk deel van Kessel-Lo zuid te weren, zou deze schoolomgeving – en de hellende routes ernaartoe – een stuk autoluwder en dus veiliger maken. De voorgestelde ingrepen uit het eerste Vectrisplan (2017) hebben helaas geen vervolg gekregen in het mobiliteitsplan dat nu voorligt. **Geen wijzigingen in deze omgeving in het nieuwe plan.**
- De geplande doortrekking van het **Jan Vranckxtracé** tot aan de Zavelstraat voegt wel een veilige schakel toe aan (bepaalde) schoolroutes richting **De Met** en **Bovenlo**. In de nog uit te werken noord-zuid-fietsas schuilt mogelijk een hefboom voor veiliger fietsen in deze regio, maar dit zal niet kunnen zonder autocirculatiemaatregelen voor (en grondige herinrichting van) straten zoals de **Heidebergstraat**. **Geen wijzigingen in deze omgeving in het nieuwe plan.**
- Voor **De Nova** (Rerum Novarumlaan), **de Zonnebloem** (Ortolanenstraat) en **de Regenboog** (Schoolstraat) verandert er op het eerste gezicht weinig. **In de onmiddellijke omgeving van De Nova en de Zonnebloem geen wijzigingen in het nieuwe plan. De schoolomgeving in de Rerum Novarumlaan is toegevoegd aan de lijst met aandachtslocaties. De Ontvoogdingstraat die toegang biedt tot de Regenboog wordt hard geknipt met de Platte Lostraat en zal enkel nog via de Koning Albertlaan toegankelijk zijn. Positief dat er geen doorgaand verkeer meer mogelijk zal zijn in de Ontvoogdingstraat, maar de noodzakelijke keerbeweging voor voertuigen ter hoogte van de knip en het nieuwe dubbelrichtingsverkeer zijn aandachtspunten.**
- Voor de vestigingen van de Ark biedt het plan wel perspectief op verbetering. De zeer drukke **Koning Albertlaan** wordt opnieuw aangelegd en krijgt fietspaden. Deze fietspaden takken het Jan Vranckxtracé niet alleen aan op de fietssnelweg Leuven-Tienen (F24), maar bieden kinderen ook een veiligere noordelijke toegang tot de school **Ark 3** (Martelarenlaan). Voorwaarde is wel dat de fietspaden op de Koning Albertlaan, die een hoge intensiteit zullen kennen, worden aangelegd conform (de nieuwe editie van) het Fietsvademecum. Essentieel is dat de fietspaden breed genoeg zijn om naast elkaar te fietsen, dat er voldoende schuwafstand is tussen het fietspad en het passerende verkeer (waaronder veel zwaar verkeer) en tussen het fietspad en eventuele parkeerplaatsen, en dat de kruisingen met zijstraten en de oversteekplaatsen op de Martelarenlaan zelf veilig ingericht worden. **Het is duidelijk dat de Koning Albertlaan een belangrijke ontsluitende functie zal behouden, maar hoe de verkeersvolumes precies zullen evolueren (na uitrol van fase A van het mobiliteitsplan en later na de heraanleg en eventuele extra circulatiemaatregelen in Kessel-Lo zuid), blijft af te wachten. Een fietsvriendelijke heraanleg van de Koning Albertlaan, inclusief de kruising met de F24 (aansluiting**

fietsstraat Martelarenlaan met fietstunnel onder N3), blijft voor ons hoe dan ook een belangrijke prioriteit.

- o De geplande knips tussen de Koning Albertlaan en de **Platte-Lostraat** (en de in een 2<sup>e</sup> fase geplande ANPR-camera in de Grensstraat) zullen de autodruk in de Michottebuurt sterk verminderen, en dus zorgen voor veiligere toegangen en schoolroutes naar de **Ark 1** (Onafhankelijkheidsstraat), de **Ark 2** (Tiensesteenweg) en **Ark 3** (vanuit oostelijke richting).

In het nieuwe plan wordt de verkeerslus rond het Michottepark vergroot, wat normaal gezien tot iets meer lokaal verkeer vanaf de N3 zal leiden (maar globaal significant minder verkeer dan vandaag, dankzij de knips met de Koning Albertlaan). Om doorgaand verkeer vanuit noordelijke richting structureel uit deze buurt te weren en voldoende fietsvriendelijkheid te garanderen, is de plaatsing van de aangekondigde ANPR-camera (slimme knip) op het kruispunt van de Verenigingstraat en de Koetsweg essentieel. De modaliteiten van de doorgangsvergunning zullen bepalen hoe autoluw deze buurt (en schoolomgeving) op termijn kan worden.

**Fietsersbond Leuven**

[leuven@fietsersbond.be](mailto:leuven@fietsersbond.be)

<https://www.fietsersbond.be/leuven>

<https://www.facebook.com/Fietsersbond.Leuven/>

<https://twitter.com/FBLEuven>