

# Fietsen in Kessel-Lo

## Adviesnota van Fietsersbond Leuven in het kader van Vorm 3010

Als belangenbehartiger van de fietser werkt Fietsersbond Leuven graag mee aan de mobiliteitsplannen die de stad samen met haar bewoners voor de verschillende Leuvense deelgemeenten zal uitwerken. Met deze eerste, beknopte nota vragen we aandacht voor de fietser. We lichten ook enkele prioriteiten toe voor een fietsvriendelijk mobiliteitsplan voor Kessel-Lo.

### Troeven van de fiets

De fiets als dagelijks vervoermiddel biedt heel wat voordelen. Voor de fietser zelf, voor zijn of haar directe omgeving en voor de samenleving als geheel. We sommen tien fietstroeven op.

1. Fietsen is **gezond**. Uit onderzoek blijkt dat één uur fietsen een gezondheidswinst oplevert die ongeveer overeenstemt met één uur langer leven. Wie regelmatig fietst, leeft gemiddeld niet enkel langer, maar wordt ook gezonder oud.
2. Fietsen is een goede manier om **fit** te worden en te blijven. De moderne mens heeft een zittende levensstijl. Om dit te compenseren, moeten we voldoende bewegen. Fietsen is een toegankelijke activiteit, die iedereen op het eigen tempo kan beoefenen. Sportief of rustig trappend op een elektrische fiets: het belangrijkste is dat je actief beweegt.
3. De fiets bevordert het **sociaal contact**. Wie fietst, kan spontaan even halt houden en een praatje slaan met een buur of kennis. Waar je zij aan zij mag fietsen, kan je ook gezellig babbelen. Ouders kunnen ook fijner met hun kinderen communiceren als die voor hen in de bakfiets zitten dan achteraan in de wagen.

4. Een fiets is **compact**. Je kan er in je garage of berging makkelijk enkele kwijt. Op een autoparkeerplaats kunnen tot acht fietsen gestald worden. Een fietspad heeft een veel grotere capaciteit (aantal bestuurders per uur) dan een autorijstrook. De fiets maakt dus optimaal gebruik van de schaarse openbare ruimte.
5. Een fiets is **wendbaar**. Met de fiets kom je op plaatsen die voor motorvoertuigen verboden terrein zijn. In de meeste enkelrichtingsstraten mag je ook in tegenrichting fietsen. Knips om doorgaand verkeer te weren, gelden niet voor fietsers. Fietsverkeer is ook nauwelijks filegevoelig.
6. Een fiets is relatief **goedkoop** en dus een toegankelijke vervoersoptie. De fiets biedt ook mensen met een beperkt budget de kans om zich zelfstandig te verplaatsen. De Leuvense Fietsschool leert bijvoorbeeld elk jaar ruim honderd volwassenen fietsen, onder wie veel mensen met een migratie-achtergrond en nieuwkomers.
7. De fiets draagt bij aan de ontwikkeling van onze **kinderen**. Aan hun motorische vaardigheden, hun fit- en gezondheid, hun verkeersinzicht én aan hun groei naar volwassenheid. Zelfstandig kunnen fietsen vergroot de bewegingsvrijheid en de leefwereld van jongeren. Met een fiets zijn school, sportclub, hobby en vrienden veel makkelijker bereikbaar, zonder dat men van een volwassene afhankelijk is.
8. Een rijdende fiets produceert **geen CO<sub>2</sub>** en draagt dus niet bij aan de klimaatopwarming. De productie van een fiets gaat in vergelijking met de productie van een auto ook met veel minder CO<sub>2</sub>-uitstoot gepaard. Meer fietsen en wandelen past dus helemaal binnen de ambitie van Leuven om klimaatneutraal te worden, en breder, in de strijd tegen de klimaatverandering.
9. Een fiets stoot geen gassen of stoffen uit die de lucht vervuilen. Van een betere **luchtkwaliteit** profiteert iedereen. Voor kinderen en mensen met een zwakke gezondheid zijn smog en fijnstof (waaronder roetdeeltjes) erg schadelijk. In stedelijke gebieden is gemotoriseerd verkeer de grootste bron van fijnstof.
10. De fiets is een **stil** vervoermiddel. Zware voertuigen zoals auto's produceren geluid dat andere verkeersdeelnemers en omwonenden als storend of stresserend kunnen ervaren. Denk bijvoorbeeld aan de verstoorde nachtrust van mensen die aan een drukke baan wonen. Auto's en vrachtwagens zorgen bovendien voor trillingen die soms tot in de huizen voelbaar zijn. De fiets daarentegen heeft geen enkel nadelig effect op de woonkwaliteit.

Kortom, er zijn veel goede redenen om te fietsen, en om het fietsen in onze stad actief te promoten en te stimuleren!

## Fietstroeven van Kessel-Lo

De fiets als vervoermiddel heeft dus heel wat troeven. Kessel-Lo heeft zelf ook een aantal uitgesproken fietstroeven: zaken die het extra aantrekkelijk – en vaak zelfs evident – maken om te fietsen. We lijsten er vijf op.

1. De belangrijkste troef is misschien wel dat er zo **veel gefietst** wordt in Kessel-Lo, en bij uitbreiding, in heel Leuven. In het stadscentrum gebeurt de helft van de verplaatsingen met de fiets. En zien fietsen, doet ook fietsen. Bovendien wordt fietsen – en het verkeer in het algemeen – veiliger naarmate er meer fietsers zijn. Hoe meer fietsers, hoe meer andere weggebruikers rekening houden met hun aanwezigheid. De kans op een (ernstig) ongeval neemt hierdoor af. En meer fietsveiligheid stimuleert op haar beurt het fietsgebruik. Een positieve spiraal dus.
2. Leuven is een compacte stad, helemaal **op maat van de fietser**. Recent wordt er veel gesproken over de “15-minuten-stad”: de ambitie om steden zo in te richten dat je alle voorzieningen binnen 15 minuten op een duurzame manier kan bereiken. Leuven voldoet vandaag eigenlijk al helemaal aan deze omschrijving. Handel en tewerkstelling, scholen en universiteit, ziekenhuizen en zorginstellingen, sport en ontspanning, cultuur en natuur: op een kwartiertje ben je er in Leuven met de fiets. En vaak sneller dan met de auto, omdat je de kortste weg kan nemen, niet mee in de file staat en meestal tot vlak bij je bestemming kan fietsen.
3. Leuven heeft veel **mooie plekken**. Ook in Kessel-Lo heb je veel groen en cultureel erfgoed: het provinciedomein, de kasteelparken, de abdij van Vlierbeek, de natuur op onze “bergen”, ... Een aantrekkelijke omgeving stimuleert niet enkel het recreatieve maar ook het functionele fietsen en wandelen (naar bijvoorbeeld school, werk of de supermarkt). De streek rond Leuven, het Hageland en Dijleland, nodigt ook uit tot fietsen.
4. Kessel-Lo kent enkele populaire **“fietsassen”**: trajecten waar geen of heel weinig auto’s rijden. Denk aan het Jan Vranckx-pad, het Locomotievenpad, de Genadeweg of de fietspaden door het provinciaal domein. Deze assen bieden fietsers een veilig en aantrekkelijk alternatief voor de wegen met (veel) autoverkeer. Behalve grotere assen zijn er in Kessel-Lo ook tientallen wegjes, paadjes en steegjes die voetgangers en fietsers toelaten om vlot “door te steken” naar een andere straat of wijk.
5. In Kessel-Lo starten of passeren enkele **fiets snelwegen**. Een fietssnelweg is een traject tussen twee steden dat onze overheid zo fietsvriendelijk mogelijk probeert te maken. Binnen enkele jaren zal de Kesselaar vlot toegang hebben tot de fietssnelwegen naar Brussel, Mechelen, Tienen, Aarschot en Diest. Dit netwerk aan fietssnelwegen opent veel perspectieven, vooral voor woon-werkverkeer over iets langere afstanden.

## Fietsprioriteiten voor Kessel-Lo

Wat zien wij nu als prioriteiten voor het Vorm 3010-project en het mobiliteitsplan voor Kessel-Lo dat er deel van uitmaakt? Voor ons moet de ambitie en de doelstelling zijn dat elke Kesselaar, jong of oud, **overall in Kessel-Lo veilig, vlot, comfortabel en ontspannen fietsen** kan. Wat houden deze vier fietsprioriteiten concreet in?

1. **Veilig.** Veiligheid is in de eerste plaats objectieve verkeersveiligheid: niet in een botsing met een andere weggebruiker betrokken geraken en niet (eenzijdig) ten val komen met je fiets. Maar het gaat ook om subjectieve verkeersveiligheid: je voldoende veilig voelen op de fiets. En voor ouders: de inschatting dat onze straten veilig genoeg zijn om hun kinderen naar school, de jeugdbeweging of de sportclub te laten fietsen.
2. **Vlot.** Vlotheid betekent dat je efficiënt van A naar B kan fietsen, via de kortste of snelste route. Dit veronderstelt dat alle straten voldoende veilig zijn, zodat je als fietser niet verplicht bent om omwegen te maken. Vlotheid houdt ook in dat je kan “doorfietsen” en je fietsweg niet nodeloos versperd of vertraagd wordt door allerlei obstakels of belemmeringen, zoals paaltjes, hoge borduren of scherpe bochten.
3. **Comfortabel.** Op de fiets ondervind je meer hinder van slechte weginfrastructuur dan iemand die in een auto zit. Een put of scheur in het wegdek kan een fietser zelfs ten val brengen. Ook in Leuven heb je nog straten waar de rijbaan perfect geasfalteerd is, maar waar het fietspad bestaat uit slecht aangelegde of onderhouden betonplaten, of schots en scheef liggende klinkers. Als Fietsersbond verwachten we dat fietsinfrastructuur minstens van dezelfde kwaliteit en hetzelfde uitvoeringsniveau is als auto-infrastructuur.
4. **Ontspannen.** We verwachten ook dat fietsen zo aantrekkelijk mogelijk wordt gemaakt. Dat je aangenaam, rustig en relaxed kan fietsen. Dat je als fietser kan genieten van je omgeving, het gezelschap van je medefietsers en van het fietsen op zich. Ontspannen fietsen kan enkel als je niet voortdurend op je hoede moet zijn voor gevaar en je fietstraject geen hindernissenparcours is.

Om veilig, vlot, comfortabel en ontspannen te kunnen fietsen, moet aan een reeks **voorwaarden** voldaan zijn. Er is in elk geval nood aan een mobiliteitsbeleid dat de behoeften en verwachtingen van actieve weggebruikers (voetgangers en fietsers) als uitgangspunt neemt (het STOP-principe). Een fietsvriendelijk mobiliteitsbeleid omvat heel wat maatregelen, zoals de uitbouw van een fietsroutenetwerk, voldoende en kwalitatieve fietsenstallingen, veilige oversteekplaatsen, conflictvrije kruispunten, de aanpak van fietsdiefstal en een goed onderhoud van fietsinfrastructuur. In deze nota beperken we ons tot een algemeen antwoord op de vraag wat nodig is om fietsen in Kessel-Lo veiliger te maken. We kijken daarbij vooral naar het soort fietsinfrastructuur.

## Veilig fietsen in Kessel-Lo en de rol van fietspaden

In tegenstelling tot wat soms gedacht wordt, is de Fietsersbond geen vragende partij om overal in Vlaanderen fietspaden aan te leggen. Niet omdat we tegen fietspaden zijn, maar omdat er op de meeste wegen – zeker in woonstraten – onvoldoende ruimte is om goede fietspaden aan te leggen. En omdat een fietspad soms echt niet en vaak niet echt nodig is. We zijn eerder voorstander van het principe **'scheiden waar het moet, mengen waar het kan'**. Scheiden impliceert de aanleg van fietspaden of van aparte tracés voor fietsers. Menging betekent dat fietsers samen met het gemotoriseerd verkeer op de rijbaan rijden.<sup>1</sup>

Of een **fietspad** langs een bepaalde weg **wenselijk of noodzakelijk** is, hangt voornamelijk samen met het autoverkeer: hoeveel auto's rijden er en hoe snel rijden ze?<sup>2</sup> Op wegen met veel autoverkeer waar sneller dan 30 km per uur mag gereden worden, zijn fietspaden in elk geval noodzakelijk. In Kessel-Lo gaat het dan om de grote verbindingswegen, zoals de Tiense- en de Diestsesteenweg. In straten waar maximaal 30 gereden mag worden en met weinig of matig autoverkeer, is een fietspad doorgaans niet noodzakelijk. Hier kan het auto- en fietsverkeer gemengd verlopen. We zien dus twee voorwaarden voor veilig gemengd verkeer: een lage snelheid en niet te veel auto's.

Starten we met de **snelheid**. Over het snelheidsregime nam het stadsbestuur vorig jaar een beslissing: de zone 30 zal in Kessel-Lo fors uitgebreid worden.<sup>3</sup> In een groot aantal straten zal de maximumsnelheid dus verlaagd worden van 50 naar 30 km per uur. In theorie wordt het in deze straten veiliger om op de rijbaan te fietsen. Uiteraard moet de snelheidslimiet wel gerespecteerd worden. Aan een zone 30 die niet wordt nageleefd, hebben fietsers niets.

Het **beperken van het autoverkeer**, de tweede voorwaarde, is voor ons een belangrijke doelstelling van het mobiliteitsplan voor Kessel-Lo. Doorgaand verkeer moet via de autosnelwegen en andere verbindingswegen verlopen. Het autoverkeer in de woonbuurten moet zo veel mogelijk beperkt worden tot mensen die er echt moeten zijn: bewoners, bezoekers en diensten zoals vuilniswagens, hulpdiensten en leveranciers. In een autoluwe buurt kan je veel veiliger, aangenamer en rustiger fietsen, met twee naast elkaar als je dat wil, en in gezondere lucht.

We vragen dus goede fietspaden langs de grotere wegen met een verbindende functie. Voor de gebieden daartussen vragen we een actieplan om de zone 30 te doen naleven en circulatiemaatregelen die het autoverkeer beperken. In Kesselse buurten waar dit gerealiseerd is, kan fiets- en autoverkeer meestal perfect gemengd worden. Toch vanuit het oogpunt van de fietsveiligheid. Een fietspad kan ook wenselijk zijn omwille van de drie andere fietsprioriteiten. Maar als een fietspad niet zorgt voor meer veiligheid, een vlottere doorstroming, een verhoogd comfort of een fijnere

fietsbeleving, dan kan de ruimte beter anders benut worden, bijvoorbeeld voor bredere voetpaden of een groenstrook tussen de rijbaan en het voetpad.

Wat moet er gebeuren met de **bestaande fietspaden** in straten die al zone 30 zijn (bv. Rerum Novarumlaan, Dejonghestraat, Beemdenstraat) of dit binnenkort worden (bv. Domeinstraat)? Natuurlijk hoeven deze fietspaden niet te verdwijnen. En natuurlijk mogen er ook fietspaden bijkomen in de zone 30, als ze een meerwaarde bieden voor de fietser. Nieuwe fietspaden moeten in elk geval aan de officiële richtlijnen voldoen en breed genoeg zijn om naast elkaar te kunnen fietsen en veilig te kunnen inhalen.

Eerder noemden we de autovrije **fietsassen** een van de fietstroeven van Kessel-Lo. We vragen dan ook om hier verder in te investeren. Sommige van deze assen kunnen worden verlengd, zodat ze voor nog meer fietsers een bruikbare verbinding vormen. Waar wenselijk en mogelijk kunnen deze assen ook verbreed worden, wat het gedeeld gebruik van deze wegen (voetgangers en fietsers) ten goede zou komen. Het bestaan van deze fietsassen mag echter geen reden of excuus zijn om fietsers te weren uit bepaalde straten. Fietsen moet overal in Kessel-Lo veilig kunnen, ook in de straten met iets drukker verkeer.

Fietsersbond Leuven  
april 2021

---

<sup>1</sup> Bij gemengd verkeer kunnen er eventueel fietssuggestiestroken voorzien worden. Een fietssuggestiestrook is een (okergele) strook aan de rand van de rijbaan om autobestuurders te wijzen op de aanwezigheid van fietsers. Op een fietssuggestiestrook mag je met de auto rijden, stilstaan en parkeren, wat op een fietspad niet mag.

<sup>2</sup> Het aantal fietsers is veel minder relevant voor de beslissing om een fietspad aan te leggen. Als veilig fietsen niet mogelijk is, moet er een fietspad komen, ongeacht het aantal fietsers. Een weg die veilig of onveilig is voor weinig fietsers, is dat ook voor veel fietsers. Het gevaar voor fietsers wordt namelijk niet veroorzaakt door de fietsers zelfs, maar door zwaarder en sneller verkeer.

<sup>3</sup> Heel Kessel-Lo wordt in de loop van 2021 zone 30, met uitzondering van beide steenwegen (behalve aan de scholen waar het nu zone 30 is), de Spoordijk en de as van de Eenmeilaan (vanaf de Wipstraat), de Kesseldallaan en het Vuntcomplex. Zie kaartje in het [persbericht](#) van stad Leuven.

## Over Fietsersbond Leuven

**Fietsersbond Leuven** is een lokale afdeling van de Fietsersbond. Onze vrijwilligers behartigen al sinds 1996 de belangen van de Leuvense fietser.

**De Fietsersbond** is een onafhankelijke vereniging die in naam van alle fietsers ijvert voor een fietsvriendelijk Vlaanderen en Brussel: waar fietsen vanzelfsprekend is.

## Vragen of opmerkingen?

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

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

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

<https://twitter.com/FBLeuven>