

Het nieuwe verkeerscirculatieplan van de wijk
achter de Martelarenlaan in Kessel-Lo.
Situatie na de aanleg van het park Belle Vue (+/-2014).

Deze brochure geeft een overzicht van het conceptplan voor de fietsverbinding naar de Abdij van Park én het voorstel voor de inrichting van het park Belle Vue langs de Martelarenlaan. De realisatie van beide plannen moet wel wachten op de afwerking van de gebouwen van de Kop van Kessel-Lo. Toch willen we je graag nu reeds op de hoogte brengen van deze ambitieuze en coherente plannen, omdat ze zonder twijfel invloed zullen hebben op jouw leefomgeving.

Vriendelijke groeten
Communicatie Stadsvernieuwing
Leuven

Concept en realisatie brochure
Communicatie stadsvernieuwing juni 2009
Redactie en lay-out
Geert Antonissen, Wendy Maes, Karlien Stroeykens
Schepen van communicatie
Els Van Hoof
Directeur communicatie
Alfons Verdyck
Fotografie
Geert Antonissen, Wendy Maes
Met dank aan
Stad Leuven: technische dienst ruimtelijke planning en wegen, college van burgemeester en schepenen
H+N+S landschapsarchitecten, Artgineering, DHV
Verantwoordelijke uitgever
College van burgemeester en schepenen
Contactgegevens
Communicatie stadsvernieuwing
Stadskantoor
Professor Van Overstraetenplein 1
B-3000 Leuven
infohuis@leuven.be
tel. 016 22 22 72

Alle afbeeldingen in deze brochure komen oorspronkelijk van H+N+S en Artgineering

Het verkeer in Kessel-Lo: een korte historische intro

De huidige verkeersproblemen in Kessel-Lo vinden hun oorsprong in het verleden.

Vooraf tijdens de decennia na de Tweede wereldoorlog raakte Kessel-Lo bijzonder snel dichtbevolkt. Jammer genoeg was "het skelet van de stad" - het stratenpatroon - hier niet aan aangepast. De straten waren met name niet ontworpen voor een stedelijke ontwikkeling, maar hadden een agrarisch patroon. Als klap op de vuurpijl was het Kesselse stratennetwerk slechts via twee flessenhalzen verbonden met Leuven: de Tiensepoot en de Blauwputbrug. Tot vandaag beïnvloedt dit de woonkwaliteit van Kessel-Lo. Zeker omdat ook randgemeenten als Lubbeek en Bierbeek snel bevolkt raakten met mensen die massaal de auto nodig hadden om zich te verplaatsen.

Parkeren

Hét uitgangspunt voor het parkeren in de buurt is helder: het langparkeren in de buurt wordt exclusief voor de bewoners.

Pendelaars moeten hun wagens op andere plaatsen zetten. Op vrij korte termijn is er de grote parking onder de in opbouw zijnde gebouwen van de Kop van Kessel-Lo. Op iets langere termijn (waarschijnlijk rond 2013) komt er een grote parking achter de Blauwputbrug met een snelle verbinding naar het station.

De buurtbewoners kunnen hun wagens parkeren langs de parkweg aan de huizen of in de nieuwe parking onder de gebouwen van de Kop van Kessel-Lo.

Op de twee invalswegen van Kessel-Lo - de Diestse- en Tiensesteenweg - ontstonden files en automobilisten zochten al gauw sluiptwegen door de woonstraten tussen beide steenwegen. Deze kregen steeds meer verkeer te verwerken en de (vaak interne) discussies over bereikbaarheid en (-on)veiligheid begonnen welig te tieren. De voorbije jaren gebeurden al heel wat aanpassingen. Naar aanleiding van de nieuwe invulling van de Martelarenlaan, wil men het autoverkeer in de achterliggende wijken op een logische manier heroriënteren.

Door de historische opbouw bestaat er echter geen mirakeloplossing. Vandaar dat de voorstellen ook niet revolutionair zijn, maar deels in het verlengde liggen van eerder getroffen maatregelen.



Nieuw verkeerscirculatieplan

Naar aanleiding van de Kop van Kessel-Lo en het park langs de Martelarenlaan, komt er een nieuw verkeerscirculatieplan voor de omgeving van de Martelarenlaan. Het plan is gebaseerd op de bestaande uitgangspunten van het Leuvense structuurplan en integreert de plannen van park Belle Vue en omgeving. Deze ingrepen maken de hele omgeving bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig.

Uitgangspunten structuurplan Leuven

Er zijn drie verschillende categorieën wegen in het gebied, die elk een eigen inrichting hebben of krijgen:

1. **Verbindingswegen** voor de regio, voor het verkeer van buiten de wijk:
2. Straten met een **woonfunctie** zonder doorgaand verkeer (30km/u): ondermeer
3. **Verzamelingen** die het verkeer binnen de wijk verzamelen:



Uitgangspunten ontwerp park Belle Vue en omgeving

Extra maatregelen om sluiptverkeer in de wijken te voorkomen

1. De Stijn Streuvelslaant en de Koningin Astridlaant blijven alleen bereikbaar voor bestemmingsverkeer.
2. Er komt geen aansluiting voor auto's tussen de Ernest Solvaystraat en de Martelarenlaan.



3. De huidige éénrichtingsstraten blijven behouden. Het gaat concreet over de:
 - > Smidsestraat
 - > Karel Schurmansstraat
 - > Ontvoogdingsstraat
 - > August Vermeylenlaan
 - > Jan Vandeveldeaan
 - > deel Plattelstraat
4. De Martelarenlaan gaat grotendeels veranderen in:
 - > een lokale weg voor de huizen
 - > een weg voor doorgaand verkeer tegen de sporen

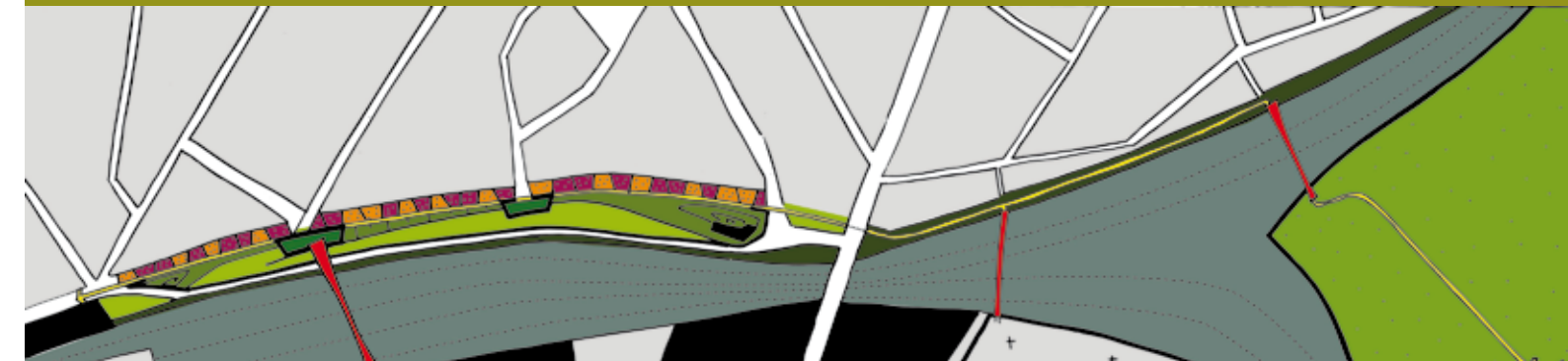
De concrete uitleg hierover staat op de andere zijde van deze brochure.

De belangrijkste doelstelling van het verkeerscirculatieplan is het onmogelijk maken van sluiptverkeer door de wijk richting Martelarenlaan. Gecombineerd met de verbeterde verkeersafwikkeling op het kruispunt Martelarenlaan/Albertlaan zorgt dit ervoor dat de andere straten in de wijk autoluw worden. Zo zal de parkweg ook op het knooppunt Coosemansstraat/Schurmansstraat niet aansluiten op de Martelarenlaan. Deze knip voorkomt niet alleen doorgaand verkeer, maar ook een zeer complex kruispunt met vijf wegen die bij elkaar komen.



Het park Belle Vue en omgeving

juni 2009



- > Park Belle Vue op zich
- > Knooppunt Martelarenlaan/Koning Albertlaan
- > Fiets- en voetgangerstunnel
- > Fiets- en voetpad door spoorwegtalud naar de Abdij van Park
- > Nieuw verkeerscirculatieplan



Park Belle Vue op zich

Het Park Belle Vue komt in het verlengde van de Kop van Kessel-Lo. Door de gebouwen op de kop zelf te concentreren, kan men een park aanleggen langs het grootste deel van de Martelarenlaan.

Door zijn open (landschappelijk) ontwerp zal het park aantrekkelijke zichten bieden op de spoorwegrivier en beide oevers.

In het park komen twee ankerpunten, de zogenaamde bastions. De Martelarenlaan zelf zal in twee splitsen: één deel voor doorgaand verkeer en één deel voor bestemmingsverkeer, de zogenaamde parkweg.

Het ontwerp voor het park is getekend door H+N+S landschapsarchitecten, die deze opdracht kregen na een 'open oproep' van de Vlaamse bouwmeester.



Martelarenlaan spoorzijde

De weg voor doorgaand verkeer verhuist van voor de huizen naar de rand van het spoorwegtalud en ligt half verzonken. Zo krijg je vanuit het park interessante vergezichten op en over de spoorweg en krijgen de automobilisten op de laan zelf een uniek beeld, ondermeer dankzij de twee meter hoge natuurstenen muur en het zicht op de spoorwegrivier.



Martelarenlaan Parkweg

Omdat de Martelarenlaan voor doorgaand verkeer tussen de Coosemansstraat en de Albertlaan verschuift naar het spoor, komt er voor de huizen een bijzondere lokale weg: de parkweg. Deze weg is een unieke combinatie tussen een fietspad in twee richtingen en een éénrichtingsweg voor lokaal autoverkeer. Concreet krijgt de weg langs de huizen een opmerkelijke aanleg. Voor de fietsers komen er twee asfaltstro-



Bastions

Het park zal erg open zijn met verschillende ligweiden en vlakke speelweiden. Opvallend zijn de twee stevige stenen accenten in het gebied, de zogenaamde bastions. Deze ontmoetingsplekken liggen op de kruispunten van de verschillende routes. Het brugbastion ligt op de plaats waar de nieuwe fietsbrug zal landen. Het wijkbastion komt waar de Stijn Streuvelsstraat op het park uitkomt. Deze zone sluit vooral aan op de achterliggende wijk. Beide bastions zijn iets hoger gelegen waardoor ze structuur geven aan het park. Ze bieden ondermeer een interessant uitzicht over het lange rechtlijnige park met zijn verschillende hoogtes en zijn centrale wandelas die er doorheen slingert.

Knooppunt Martelarenlaan/Albertlaan

Op geen 100 meter van het kruispunt Martelarenlaan – Tiensesteenweg, mondt de eveneens drukke Albertlaan uit in de Martelarenlaan. Hierdoor verloopt het verkeer daar soms moeilijk. Automobilisten staan er vaak lang aan te schuiven, terwijl voetgangers en fietsers vrij gemakkelijk de Martelarenlaan en de Tiensesteenweg (moeten) kruisen. Om deze situatie te verbeteren wordt de hele omgeving heraanlegd met ondermeer een fietstunnel onder de Tiensesteenweg.



1. Fietsoversteek Albertlaan

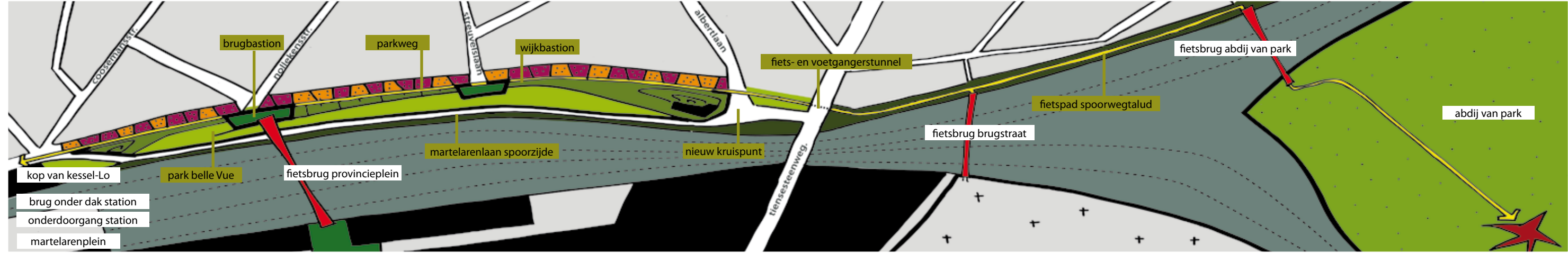
De fietsoversteek van de parkweg over de Albertlaan wordt specifiek ingericht. De fietsers kruisen de straat op een verhoogd, ingekleurd plateau met een middenbegeleider. Samen met de huidige snelheidsbeperking (30 km/uur) op het eerste deel van de Albertlaan moet dit de kruising veilig maken. Door de inrichting van het kruispunt zullen zowel de fietsers als de auto-

2. Verkeerslichten

Het kruispunt Martelarenlaan/Albertlaan zelf zal geregeld worden met verkeerslichten. Dat is niet enkel veilig, maar ook handig om de verkeersafwikkeling te sturen en de filetijden vanuit bepaalde richtingen te beïnvloeden.

3. In- en uitgang kopgebouw

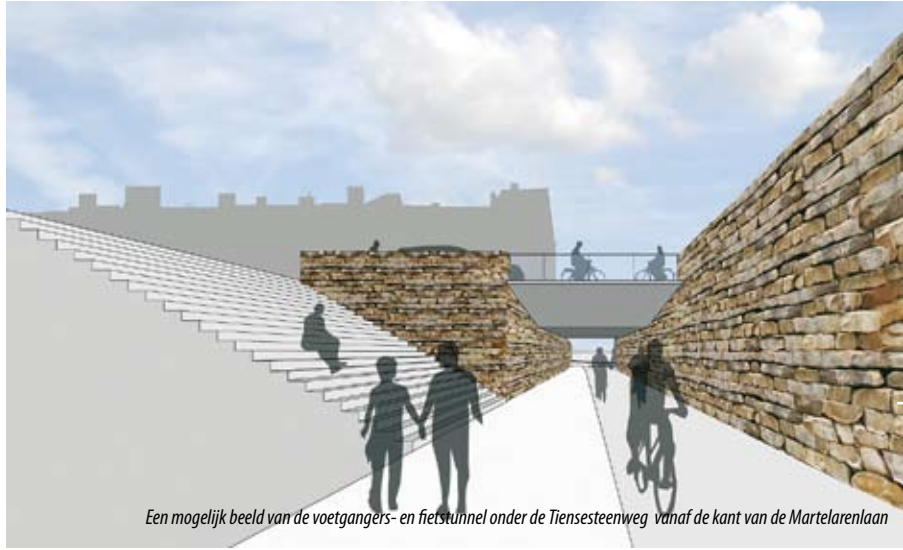
Om het park af te sluiten komt er een kopgebouw ter hoogte van de kruising Martelarenlaan/Albertlaan. De in- en uitritten van dit nieuwe gebouw, staan volledig los van beide kruispunten.



Fiets- en voetgangerstunnel (4)

Om fietsers en voetgangers veilig en comfortabel de Tiensesteenweg te laten kruisen, bouwt de stad een opvallend fiets- en voetgangerstunnel onder de steenweg.

Daarmee krijgen de fietsers een makkelijke en opvallende verbinding tussen de fietsvriendelijke parkweg in het park Belle Vue en het nieuwe fietspad in het spoorwegtalud richting Abdij van Park. Tegelijk zorgt de tunnel er ook voor dat bovengronds het autoverkeer iets vlotter kan verlopen omdat het minder vaak moet wachten op overstekende fietsers en voetgangers. Ondanks de aanleg van een fietstunnel, blijft er wel een oversteek voor langzaam verkeer op de Tiensesteenweg en een opstelstrook voor fietsers op het einde van de verlegde 'parkweg', langs de school De Ark. De precieze materialen van de tunnel liggen nog niet vast, maar waarschijnlijk zal de natuurstenen wand van de Martelarenlaan onderin doorlopen naar het fietspad in het talud.



Fietspad spoorwegtalud

Tussen de brug onder de Tiensesteenweg en de fietsbrug naar de Abdij van Park komt een nieuw, uniek pad. Niet alleen omdat het een veilige en snelle link zal bieden tussen verschillende stadswijken, maar ook omdat je als passant een uitzonderlijke ervaring zal opdoen.

Het bijna 5 meter brede voet- en fietspad biedt namelijk een uniek uitzicht over de enorme sporenbundel en omgeving. Het hele pad wordt met name 'ingesneden' in de steile helling van het spoorwegtalud en doorkruist een gebied dat vandaag grotendeels ontoegankelijk is. Hiervoor zal zelfs een deel van constructie op betonnen palen gebouwd worden. Het hele traject - dat volledig uitgetekend is op de gronden van de NMBS - loopt achter de tuinen van de huizen in de Adjudant Harboortstraat, de Brugstraat en de Hoegaardsestraat. Om de privacy van de bewoners te beschermen is er een bufferzone voorzien tussen de achterkant van de tuinen en het fietspad en komt er een stevige haag. Tegelijk ligt het pad onge-



veer één meter onder het maaiveld van de tuinen zodat de inwoners hun zicht over de sporenbundel behouden. Uiteraard wordt de hoogte van deze wand en de bufferzone kleiner wanneer men de aansluitingen van de twee bestaande fietsbruggen nadert. De hele constructie wordt een belangrijk onderdeel van het fietsnetwerk dat de stad steeds verder bedekt. Deze route biedt niet enkel een snelle en veilige link tussen Hever-

lee (Abdij van Park) en Kessel-Lo (het provinciaal domein), maar maakt ook snelle links naar het in opbouw zijnde Jan Vranckxtracé (een fietspad dat door Kessel-Lo gaat) en de toekomstige fietsbrug aan het Provincieplein richting binnenstad. Op een grotere schaal vormt het fietspad ook een belangrijk onderdeel van het provinciaal fietsnetwerk. Ontwerp fietslink: H+N+S Landschapsarchitecten en Artgeneering

