

GEMEENTE ROTSELAAR

VERKEERSLEEFBAARHEIDS- ONDERZOEK

29.04.2021

01

SITUERING EN PROBLEEMSTELLING

PROBLEEMSTELLING

- Sluipverkeer in het studiegebied, onaangepaste snelheid, vrachtverkeer → overlast
- Straten waarvoor klachten binnengekomen zijn van te snel en sluipverkeer zijn voornamelijk de Molenstraat, Kwellenbergstraat en Astridstraat.

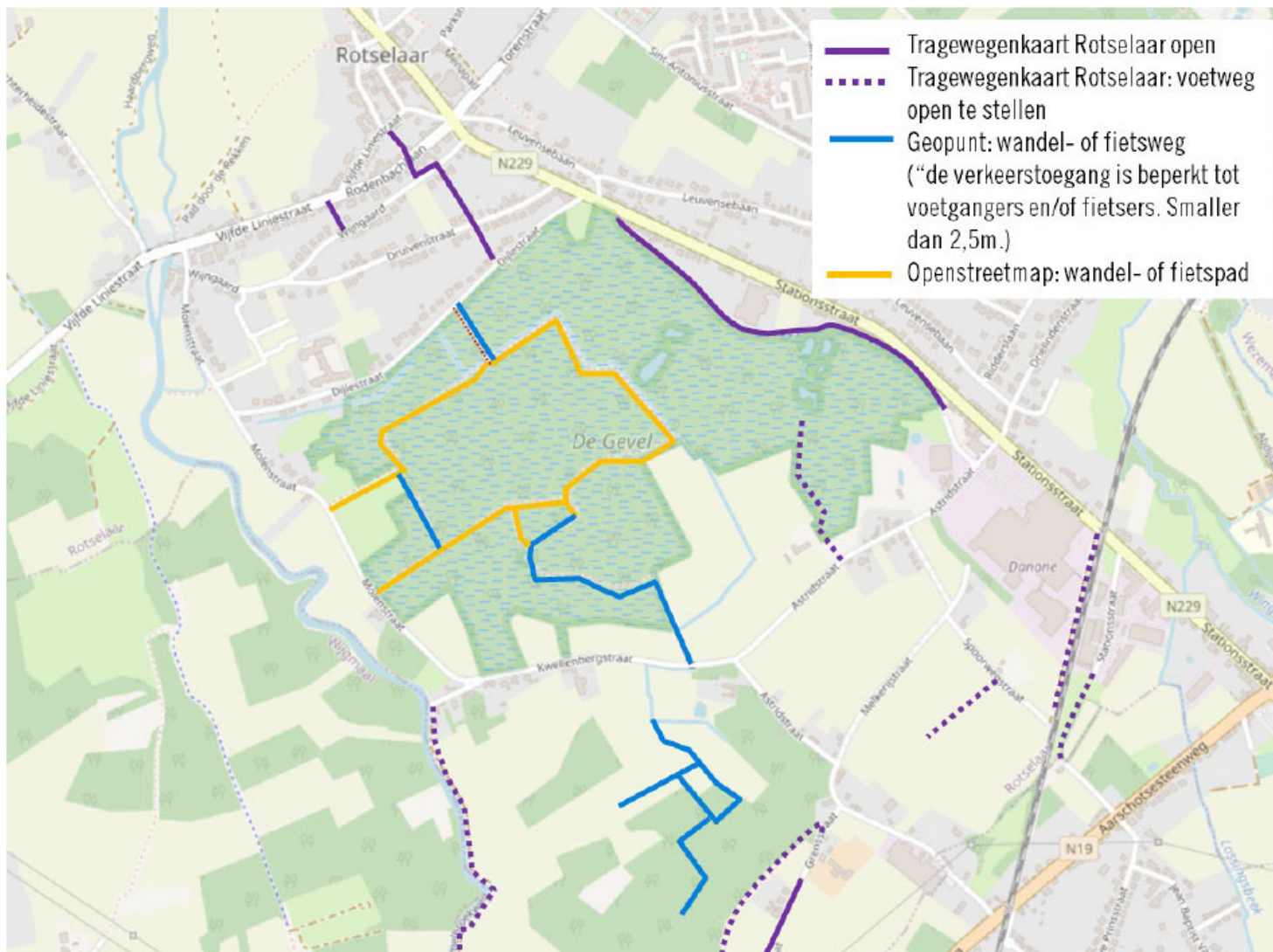


02



ANALYSE NETWERKEN

VOETGANGERS



- Wandelpaden in De Gevel
- Wandelpaden langs de Dijle
- Doorsteek tussen De Gevel en Rodenbachlaan
- Doorsteek tussen Vrije Liniestraat en Wijngaard

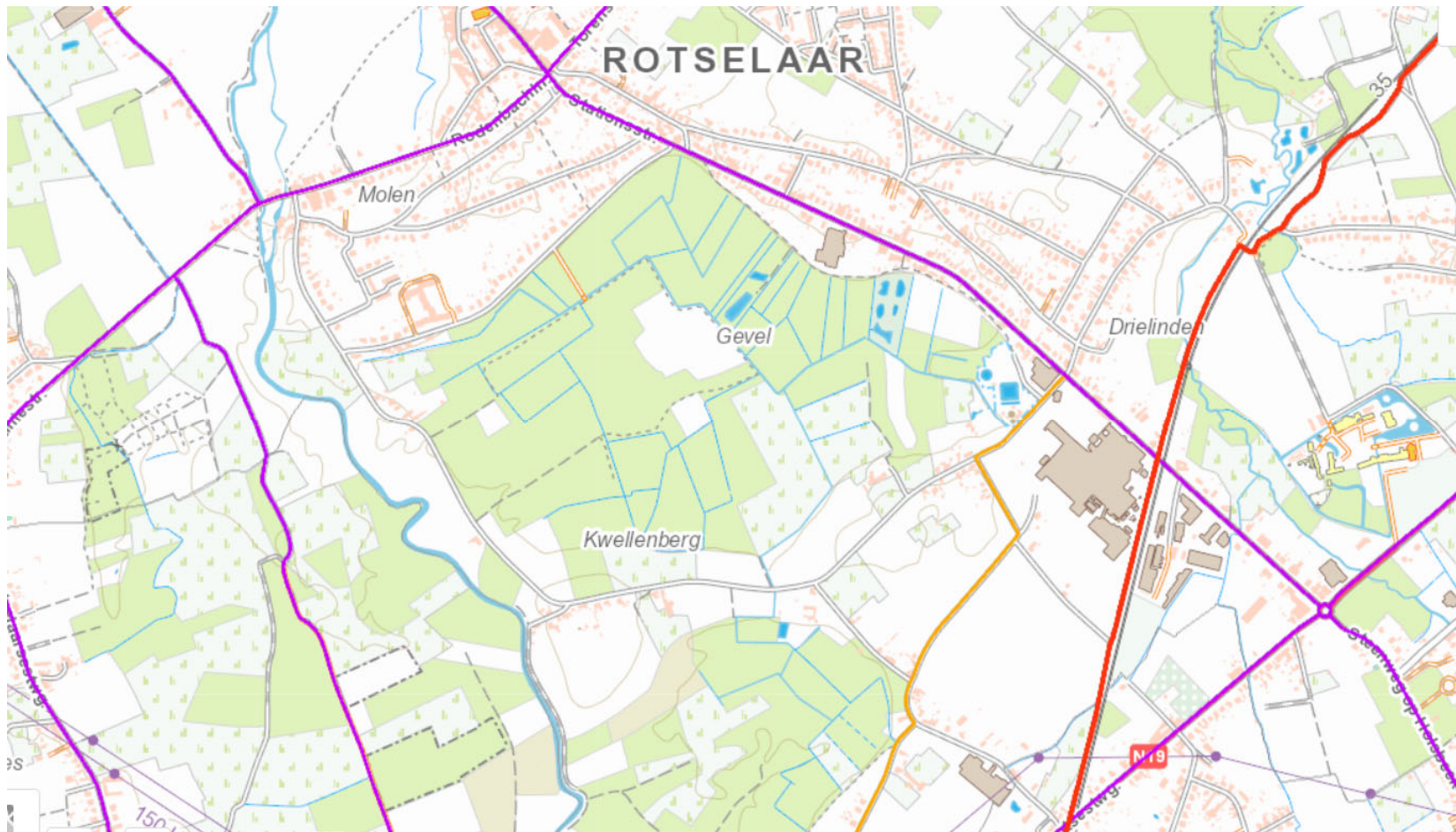
FIETSERS

Bovenlokale functionele fietsroutes op

- Provinciebaan-Stationsstraat-Steenweg op Holsbeek
- Torenstraat-Rodenbachlaan-Vijfde Liniestraat
- Steenweg op Wijgmaal-Wijgmaalbroek
- N19 Aarschotsesteenweg

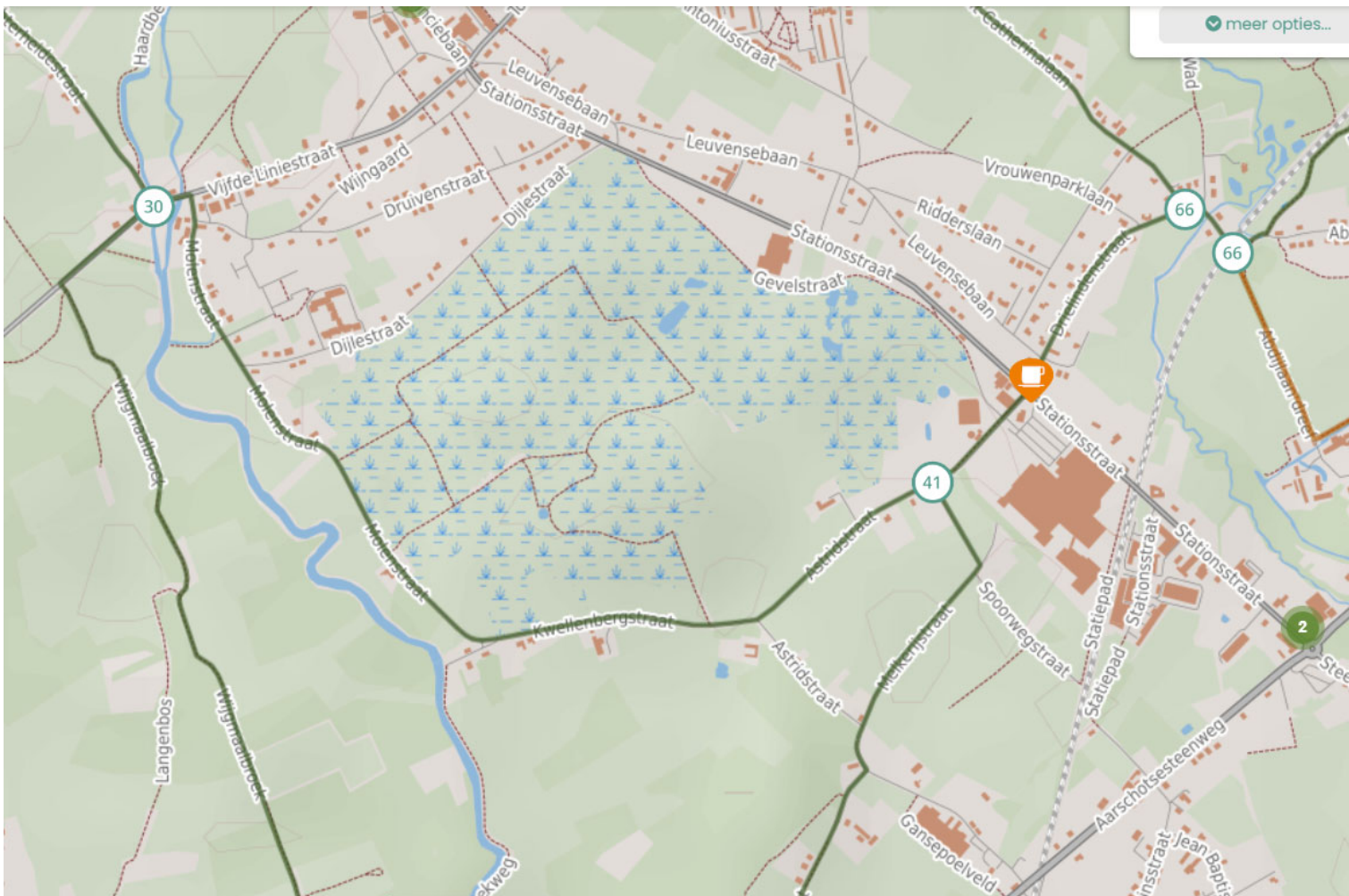
Fietssnelweg F25 Leuven-Aarschot

- Traject parallel aan spoorweg, niet befietsbaar
- Studie bezig op deel Abdijlaan-P. Eralystraat
- Astridstraat-Melkerijstraat-Grensstraat fungeert als alternatief traject F25
- Lokaal fietspad op Gevelstraat



- Fietssnelweg
- Hoofdroute
- Functionele fietsroute
- Alternatieve functionele fietsroute

FIETSERS



Recreatief fietsknooppuntennetwerk:

- Molenstraat
- Kwellenbergstraat
- Astridstraat
- Spoorwegstraat
- Melkerijstraat
- Grensstraat

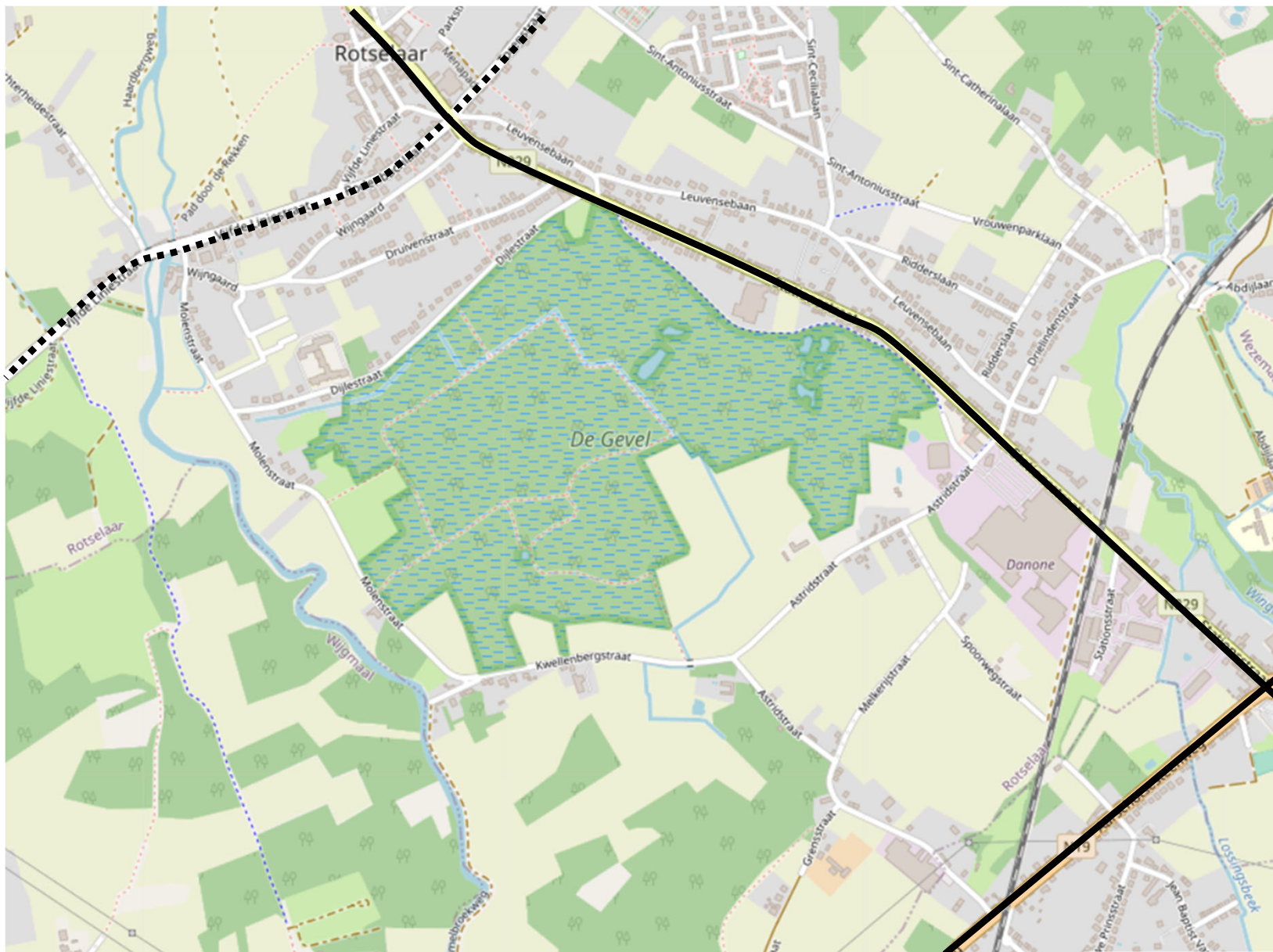
Knooppunt **41** op kruispunt
Astridstraat x Spoorwegstraat

OPENBAAR VERVOER

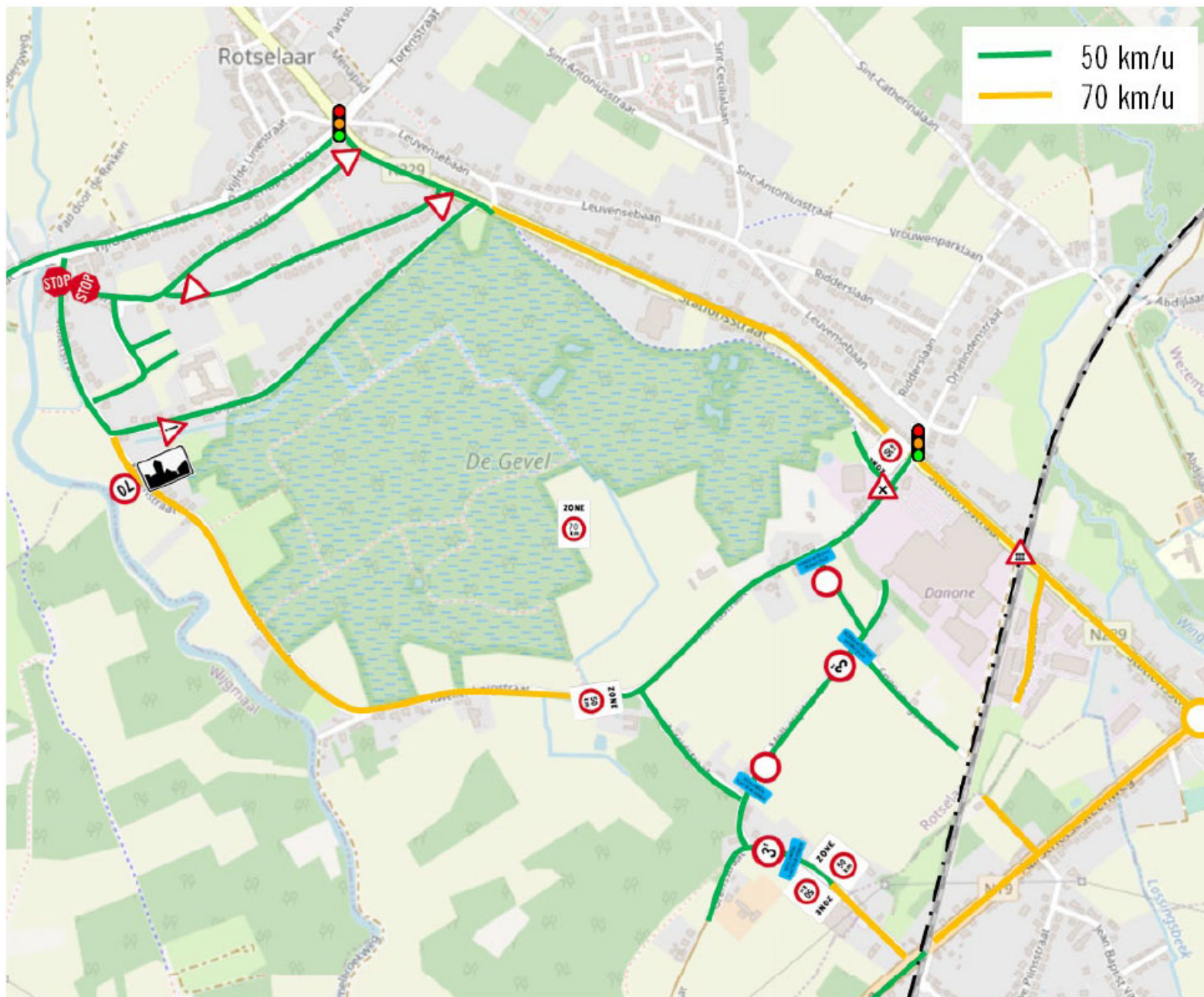


WEGECATEGORISERING

- Secundaire III – verzamelfunctie voor gebied niet geselecteerd als stedelijk gebied
- Lokale II - Lokale gebiedsontsluitingsweg



SNELHEIDSREGIMES



UITGEZONDERD
PLAATSELIJK VERKEER

Er is momenteel geen
tonnagebeperking
binnen het studiegebied



UITGEZONDERD
PLAATSELIJK VERKEER

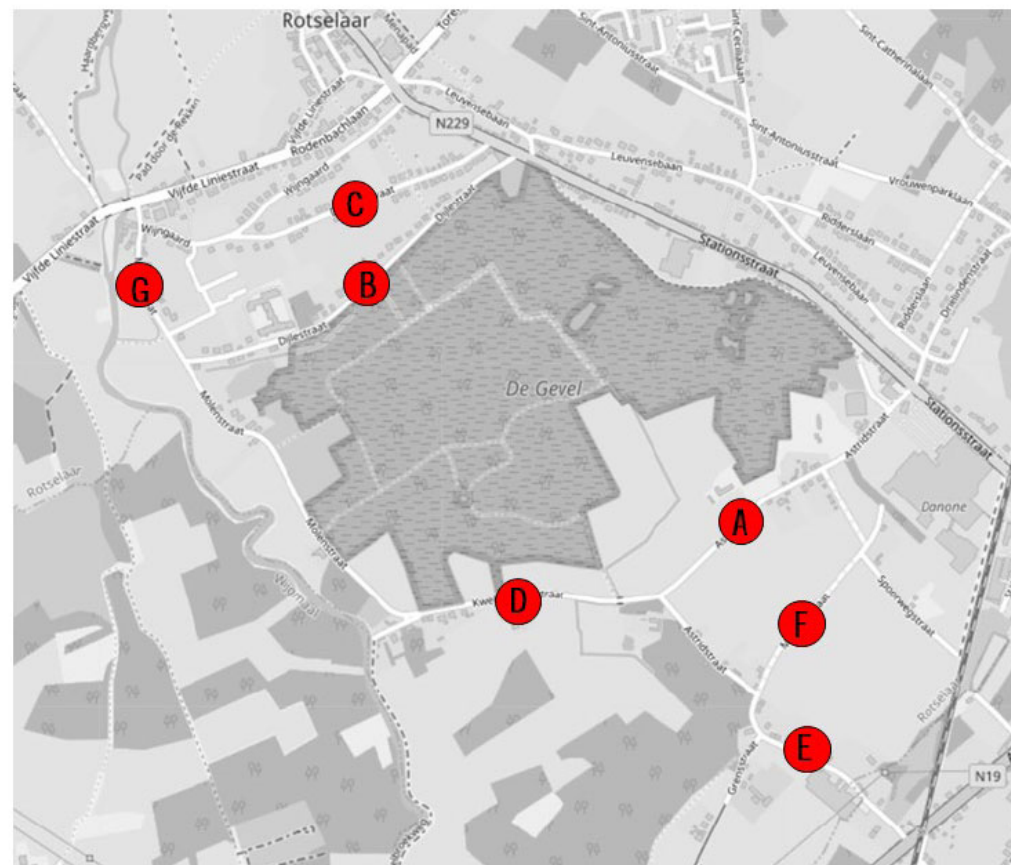
Melkerijstraat en
Spoorwegstraat

03

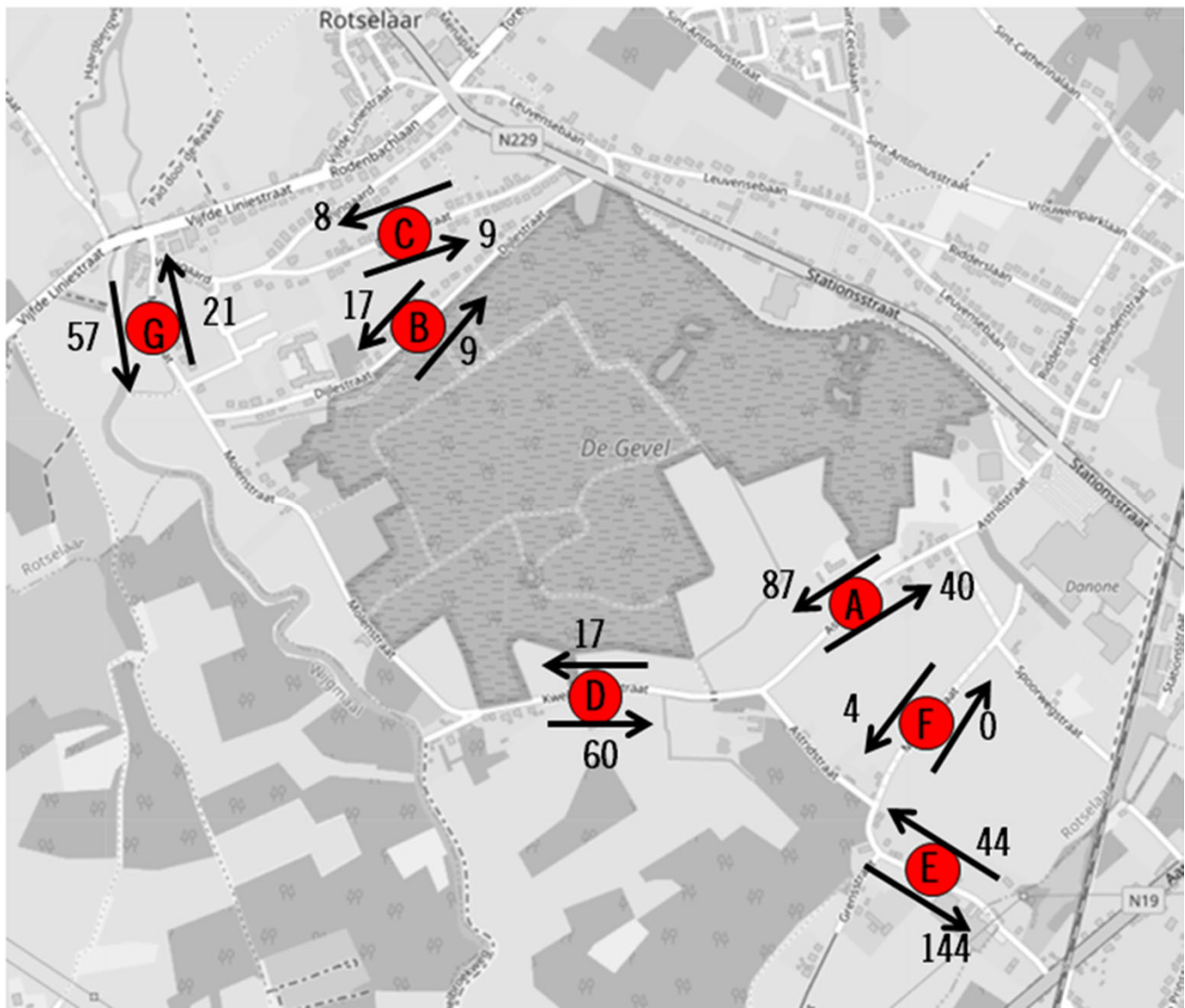
ANALYSE GEBRUIK EN VERKEERSINTENSITEITEN

DOORSNEDETELLINGEN: METHODIEK

1. Aan de hand van telslangen
 2. Periode tussen 8/9/2020 en 22/9/2020
 3. COVID 19:
 - Kleine restricties op het ontmoeten van mensen die niet onder hetzelfde dak wonen
 - Thuiswerken niet verplicht
 - Horeca, cultuurinstellingen en handelszaken open
 - Scholen open
- Resultaten kunnen geïnterpreteerd worden als lichte onderschatting



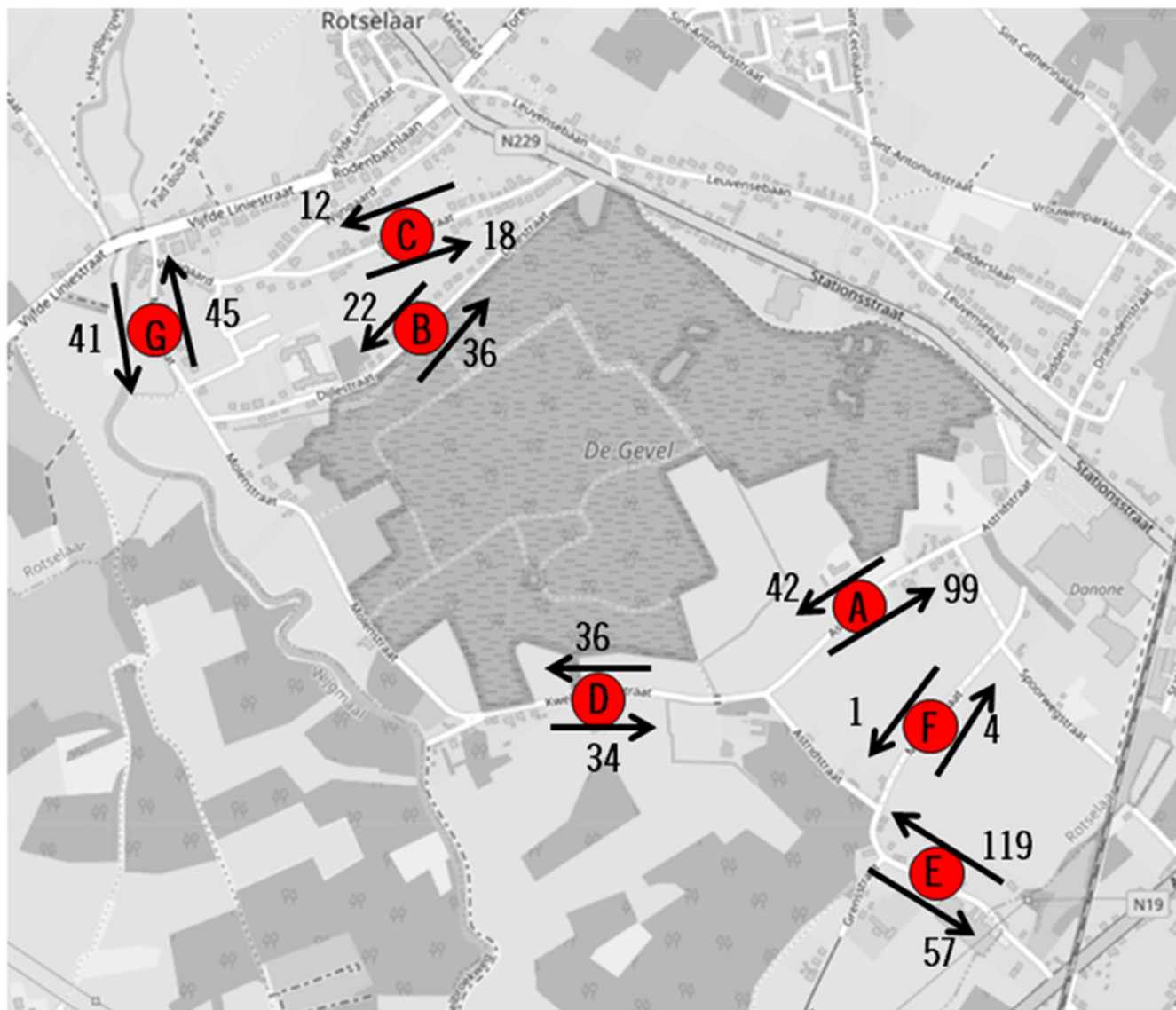
DOORSNEDETELLINGEN: VERKEERSINTENSITEITEN DRUKSTE OCHTENDSPITSUUR (08:00-09:00) IN MVT



OSP

1. inwaartse stromen voornamelijk in Molenstraat (G) en de Astridstraat (A).
2. grootste uitwaartse stroom zit in de Jef Scherensstraat (E).
3. verkeer in Wijngaard, Dijlestraat en Melkerijstraat tussen de Spoorwegstraat en de Astridstraat = zeer beperkt.
4. grootste verkeersdruk (188 mvt/u) in Jef Scherensstraat – Melkerijstraat tot Astridstraat. Maar geen onaanvaardbare verkeersintensiteiten die leefbaarheid significant aantasten. (norm max. verkeersdruk woonstraat = 250mvt/u/richting)

DOORSNEDETELLINGEN: VERKEERSINTENSITEITEN DRUKSTE AVONDSPITSUUR (16:00-17:00) IN MVT



ASP

1. intensiteiten tijdens ASP iets hoger dan tijdens OSP.
2. Stromen verlopen omgekeerd ivm OSP.
3. De aantallen in Wijngaard en Dijlestraat ook in de ASP heel laag
4. Ook in ASP zwaarste verkeersdruk (176 mvt/u) in Jef Scherensstraat – Melkerijstraat tot Astridstraat maar ook nu kan verkeersstroom niet onaanvaardbaar hoog worden beschouwd voor een woonstraat.

DOORSNEDETELLINGEN: SNELHEDEN

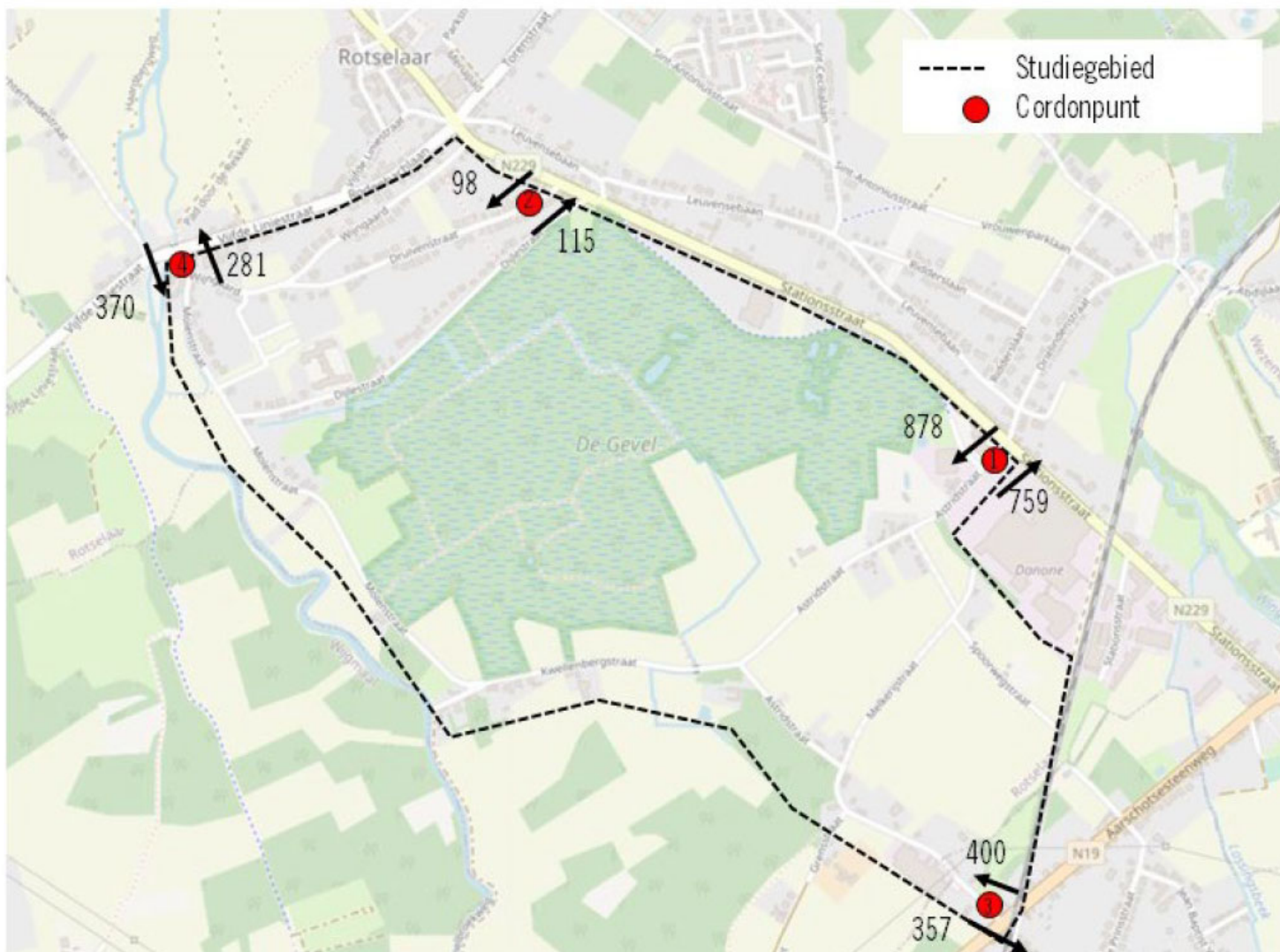
- De V85 ligt op vrijwel alle gemeten locaties tussen 60 en 65 km/u.
- Enkel in de Kwellenbergstraat loopt ze nog op tot 68 km/u, maar de toegelaten snelheid bedraagt daar 70 km/u.

HERKOMST BESTEMMING ONDERZOEK: METHODIEK

1. Uitgevoerd op dinsdag 15/9/2020
2. HB onderzoek = manier om doorgaand verkeer te kunnen onderscheiden van bestemmingsverkeer dmv kentekendata via ANPR camera's
3. Cordon opgebouwd met 4 telposten waardoor in- en uitgaande verkeersstromen gemonitord werden:
 - Astridstraat (1)
 - Druivenstraat (2)
 - Jef Scherensstraat (3)
 - Molenstraat (4)



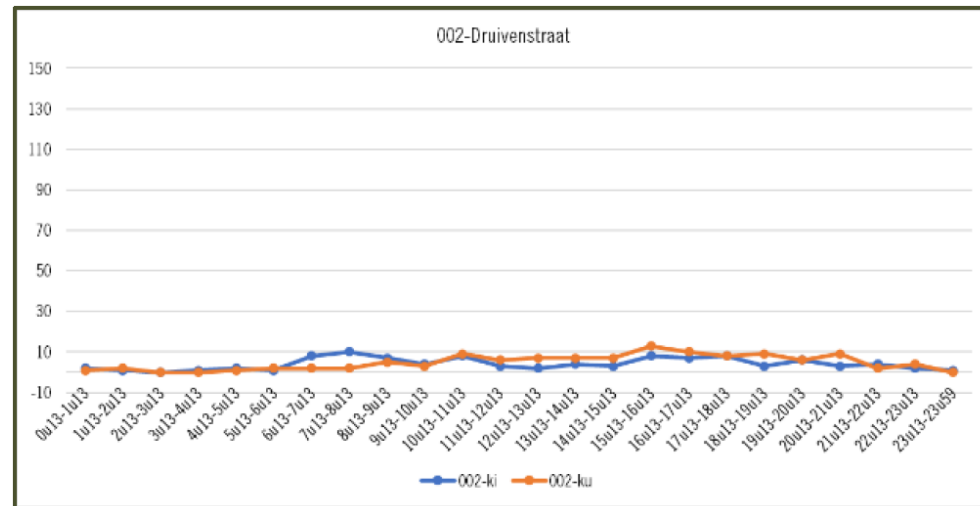
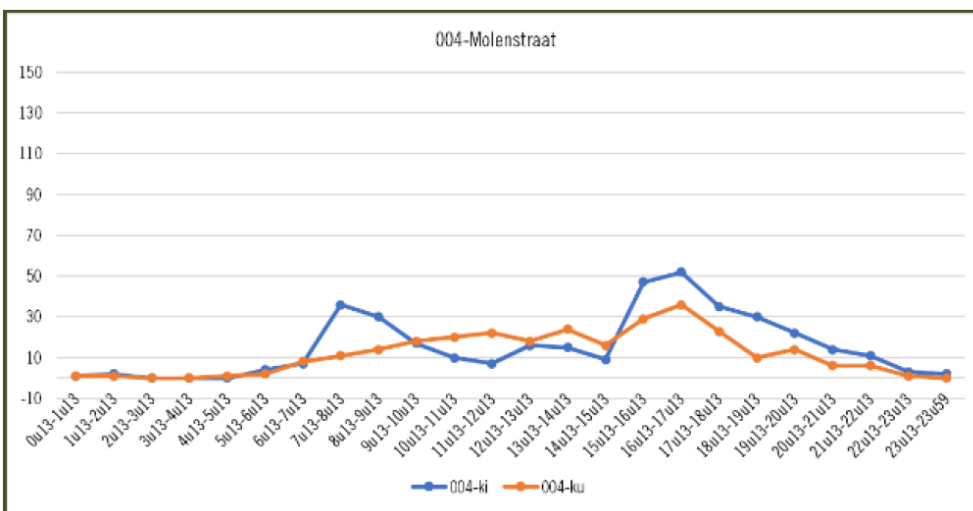
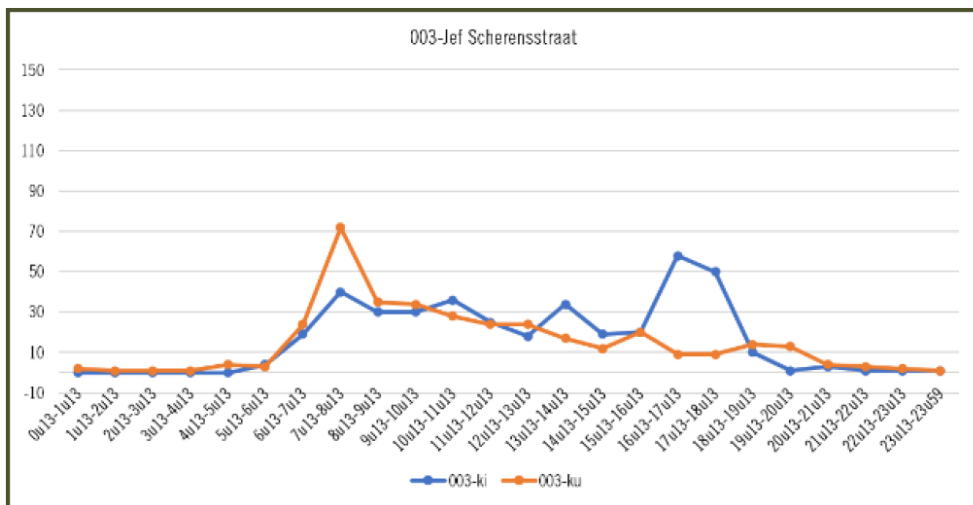
HERKOMST BESTEMMING ONDERZOEK: DAGTOTAAL INTENSITEITEN



- Drukste onderzoekspunt is duidelijk Astridstraat ! = incl. verkeer van en naar Danone
- verkeersdruk in Jef Scherensstraat is op dagbasis iets hoger dan in Molenstraat.
- → fenomeen dat wordt bevestigd door doorsnedetellingen

HERKOMST BESTEMMING ONDERZOEK: REGISTRATIES PER POST

Ki = cordon inwaarts
Ku = cordon uitwaarts

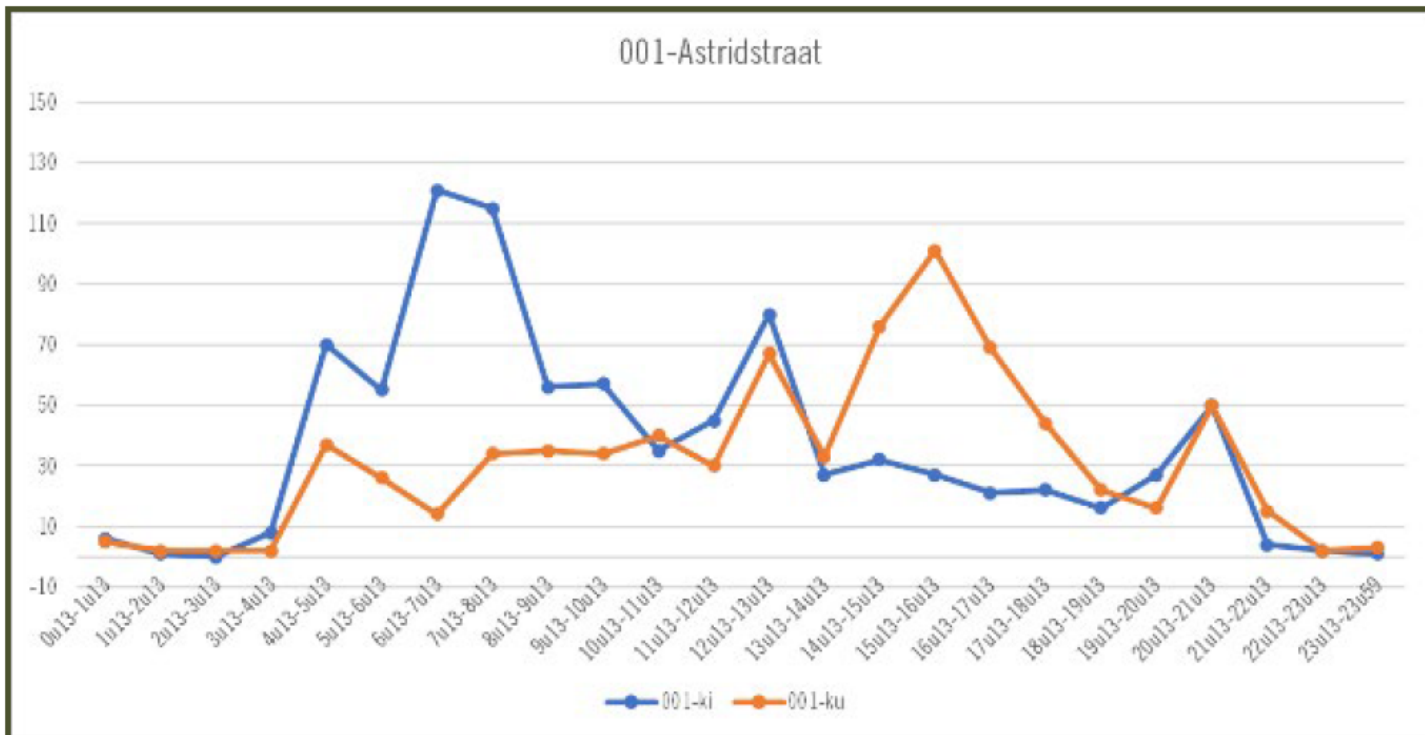


- Duidelijke pendelbeweging naar Leuven in de OSP en terug in de ASP
- OSP Jef Scherensstraat rijdt men voornamelijk uit, terwijl bij de Molenstraat en de Druivenstraat men voornamelijk inrijdt. In ASP verschuift de rijrichting en rijdt men voornamelijk in bij de Jef Scherensstraat en uit bij de Molenstraat en Druivenstraat.
- Bij Molenstraat en Druivenstraat is het verschil tussen in en uit tijdens ASP minder groot dan in de OSP.

HERKOMST BESTEMMING ONDERZOEK: REGISTRATIES PER POST

- Ander patroon bij Astridstraat
 - Duidelijke pieken van inrijdende voertuigen in OSP en uitrijdende voertuigen ASP, maar ook andere pieken.
 - Rond 4-5u, 12-13u en 20-21u is er duidelijk meer verkeer dat in- en uitrijdt.
- Shiften van de werknemers van de Danone-fabriek.
Rond deze tijdstippen = shiftwissel

Ki = cordon inwaarts
Ku = cordon uitwaarts



HERKOMST BESTEMMING ONDERZOEK: VERKEERSSTROMEN

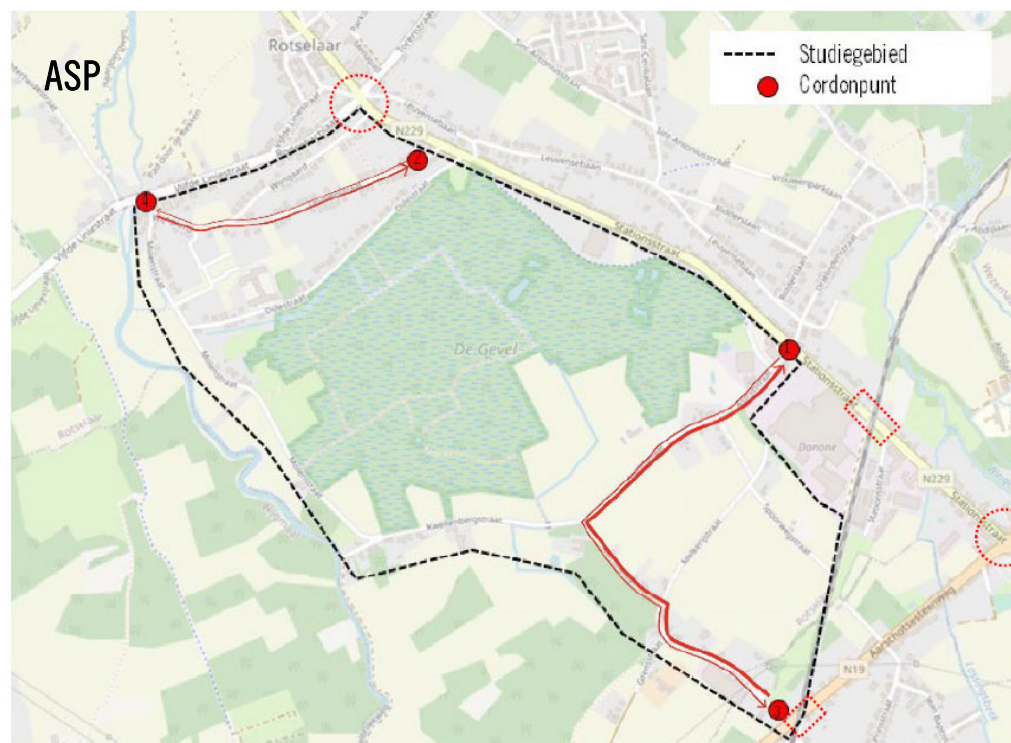
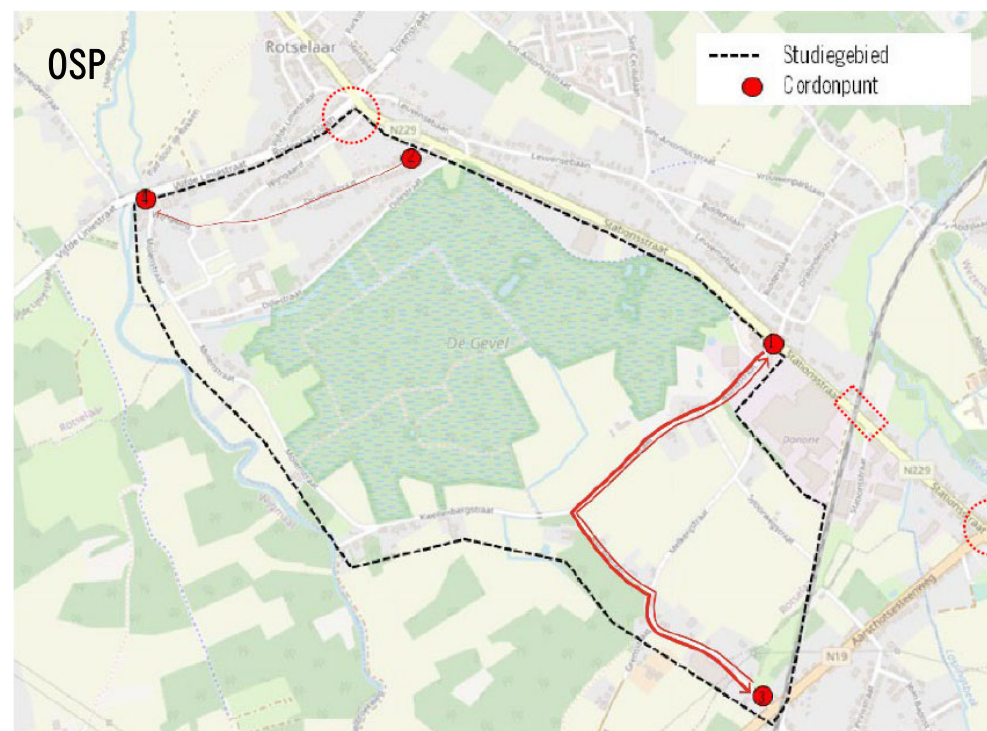
1. Aandeel doorgaand verkeer beperkt tot 12%
2. Wanneer er gekeken wordt naar de verkeersstromen voor de hele dag, dan zijn er 2 duidelijke verkeersstromen, namelijk van locatie 1 (Astridstraat) naar locatie 3 (Jef Scherensstraat) en omgekeerd.

		Astrid- straat	Druiven- straat	Jef Scherens- straat	Molenstraat	Doorgaand	Bestemming	Totaal
		001-UIT	002-UIT	003-UIT	004-UIT			
Astridstraat	001-IN	12	0	112	0	124	754	878
Druivenstraat	002-IN	0	6	0	17	23	75	98
Jef Scherensstraat	003-IN	150	0	5	0	155	245	400
Molenstraat	004-IN	0	34	1	0	35	335	370
Doorgaand		162	40	118	17	337		
Herkomst		597	75	239	264		2584	
Totaal		759	115	357	281			2921

3. Richting van deze verkeersstroom wordt beïnvloed door de piekmomenten:
 - In OSP van locatie 1 (Astridstraat) naar locatie 3 (Jef Scherensstraat).
 - In ASP van locatie 3 (Jef Scherensstraat) naar locatie 1 (Astridstraat) & van locatie 4 (Molenstraat) naar locatie 2 (Druivenstraat).

HERKOMST BESTEMMING ONDERZOEK: VERKLARING VERKEERSSTROMEN

- Vermijden van:
 1. kruispunt Torenstraat x Stationsstraat
 2. rondpunt N19 x N229.
 3. spoorwegovergangen
- Bijna geen doorgaand verkeer geteld tussen Molenstraat en Jef Scherensstraat = vermoedelijk uitzonderlijk. Anderzijds is er gemiddeld genomen geen tijdswinst verbonden aan deze route voor verkeer komende van Werchter of centrum Rotselaar om richting Brussel of Leuven via de Molenstraat en N19 te rijden:
 - Voor verkeer naar Leuven is de Baron Descampsiaan en Wijgmaalsesteenweg sneller.
 - Voor verkeer naar Brussel is de N229 en N19 (oprit Wilsele) interessanter.



04

VERKEERSLEEFBAARHEID & VERKEERSVEILIGHEID

VERKEERSLEEFBAARHEID

Norm maximale verkeersdruk voor woonstraat =

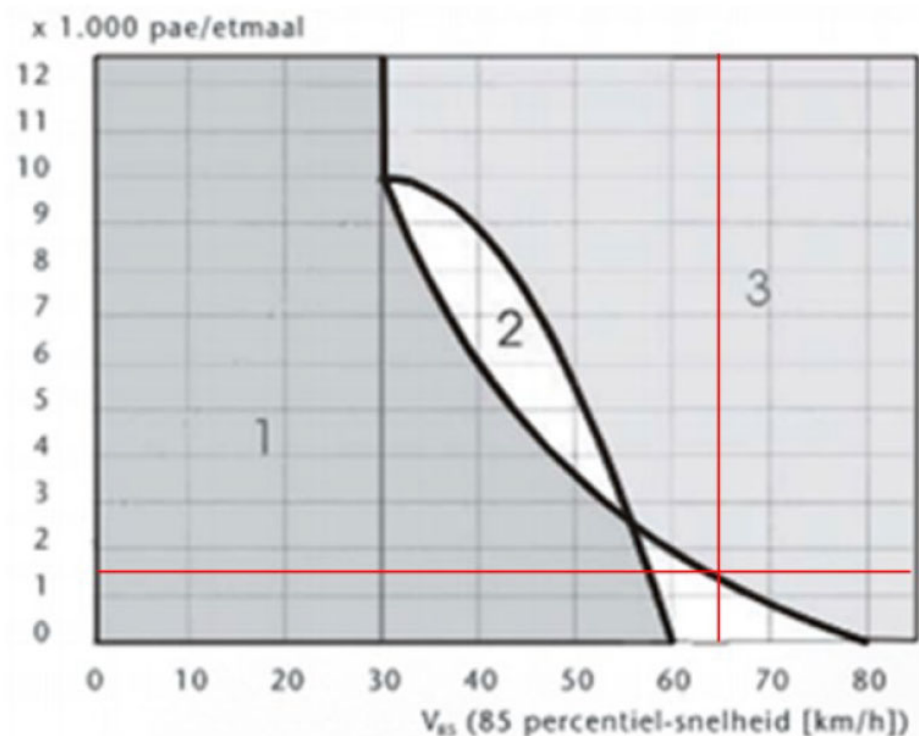
250 voertuigen per uur per richting tijdens de absolute piek
(moet genuanceerd worden afh. van de inrichting van de straat, de woondichtheid en de afstand van woningen tot de straat).

→ **Deze intensiteiten worden hier niet benaderd** (+ voornamelijk vrijstaande bebouwing en de meeste woningen hebben een voortuin).

VERKEERSVEILIGHEID

SCHEIDING OF MENGING VAN VERKEER IN FUNCTIE VAN SNELHEID EN INTENSITEIT

- De V85 ligt op vrijwel alle gemeten locaties tussen 60 en 65 km/u. Enkel in Kwellenbergstraat loopt ze op tot 68 km/u, maar de toegelaten snelheid bedraagt daar 70 km/u.
 - In de Jef Scherensstraat bedraagt het maximum 1.423 mvt per dag. De overige straten verwerken allemaal minder dan 700 mvt/dag.
- fietspaden zijn wenselijk als de huidige intensiteiten en gereden snelheden aanhouden.
- Indien onmogelijk zijn suggestiestroken aanvaardbaar.



Gebied 1: Een gemengd profiel (weginrichting zonder fietspaden) is wenselijk.

Afhankelijk van andere verkeers- en ruimtelijke kenmerken (b.v. subjectieve veiligheid of de continuïteit van het fietsnetwerk) kunnen fietspaden wenselijk zijn.

Gebied 2: Fietspaden zijn wenselijk.

Afhankelijk van andere verkeers- en ruimtelijke kenmerken is een gemengd profiel of een profiel met fietssuggestiestroken aanvaardbaar.

Gebied 3: Fietspaden altijd noodzakelijk.

Geen uitzondering omwille van de hoge snelheden en auto- intensiteiten.

Het is belangrijk te beseffen dat intensiteit en snelheid niet de enige bepalende factoren zijn. Wat de beste oplossing is wordt mee bepaald door andere ruimtelijke, planologische en verkeerskenmerken.

Bron: Vademecum fietsvoorzieningen

05

VOORSTELLEN

VERLAGEN GEREDEN SNELHEID DOOR SNELHEIDSREMMENDE MAATREGELEN

ALGEMEEN:

Het enige als objectief problematisch te beschouwen **knelpunt** is de **combinatie van de snelheid van het verkeer met actieve weggebruikers**.

MAAR snelheidsregime moet logisch zijn + gehandhaafd kunnen worden → 30km/u buiten bebouwde zones heeft geen zin

OMGEVING MELKERIJSTRAAT

1. Jef Scherensstraat (Leuven) wordt 30km/u → doortrekken tot Astridstraat
2. Instellen voorrang van rechts op de kruispunten in die omgeving
3. Snelheidsremmer op de Astridstraat in de vorm van een rijbaankussen



VERLAGEN GEREDEN SNELHEID DOOR SNELHEIDSREMMENDE MAATREGELEN

ALGEMEEN:

Het enige als objectief problematisch te beschouwen knelpunt is de combinatie van de snelheid van het verkeer met actieve weggebruikers.

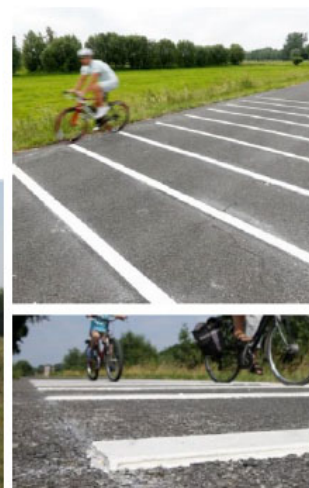
MAAR snelheidsregime moet logisch zijn + gehandhaafd kunnen worden → 30km/u buiten bebouwde zones heeft geen zin

MOLENSTRAAT – KWELLENBERGSTRAAT

1. Snelheidsregime verlagen naar 50km/u
2. Snelheidsremmers aanbrengen in de vorm van rijbaankussens
3. Kruispunten met Molenstraat worden voorrang van rechts
4. Poortconstructie aanbrengen om overgang naar woonzone duidelijk te maken ter hoogte van de aansluiting Molenstraat aan de Vijfde Liniestraat

Mogelijke poortconstructies met snelheidsremmend effect:

- drempel en ribbelstroken
- rijbaankussen (fietsvriendelijk)



VERLAGEN GEREDEN SNELHEID DOOR SNELHEIDSREMMENDE MAATREGELEN

OMGEVING DRUIVENSTRAAT, WIJNGAARD EN DIJLESTRAAT

1. Straatparkeren → verkorten van zichtas door parkeervakken aan te brengen 'beschermd' door plantvakken'



2. Kruispunten Dijlestraat en Wijngaard met Molenstraat en Druivenstraat x Dijlestraat → voorrang van rechts

VERLAGEN GEREDEN SNELHEID DOOR SNELHEIDSREMMENDE MAATREGELEN

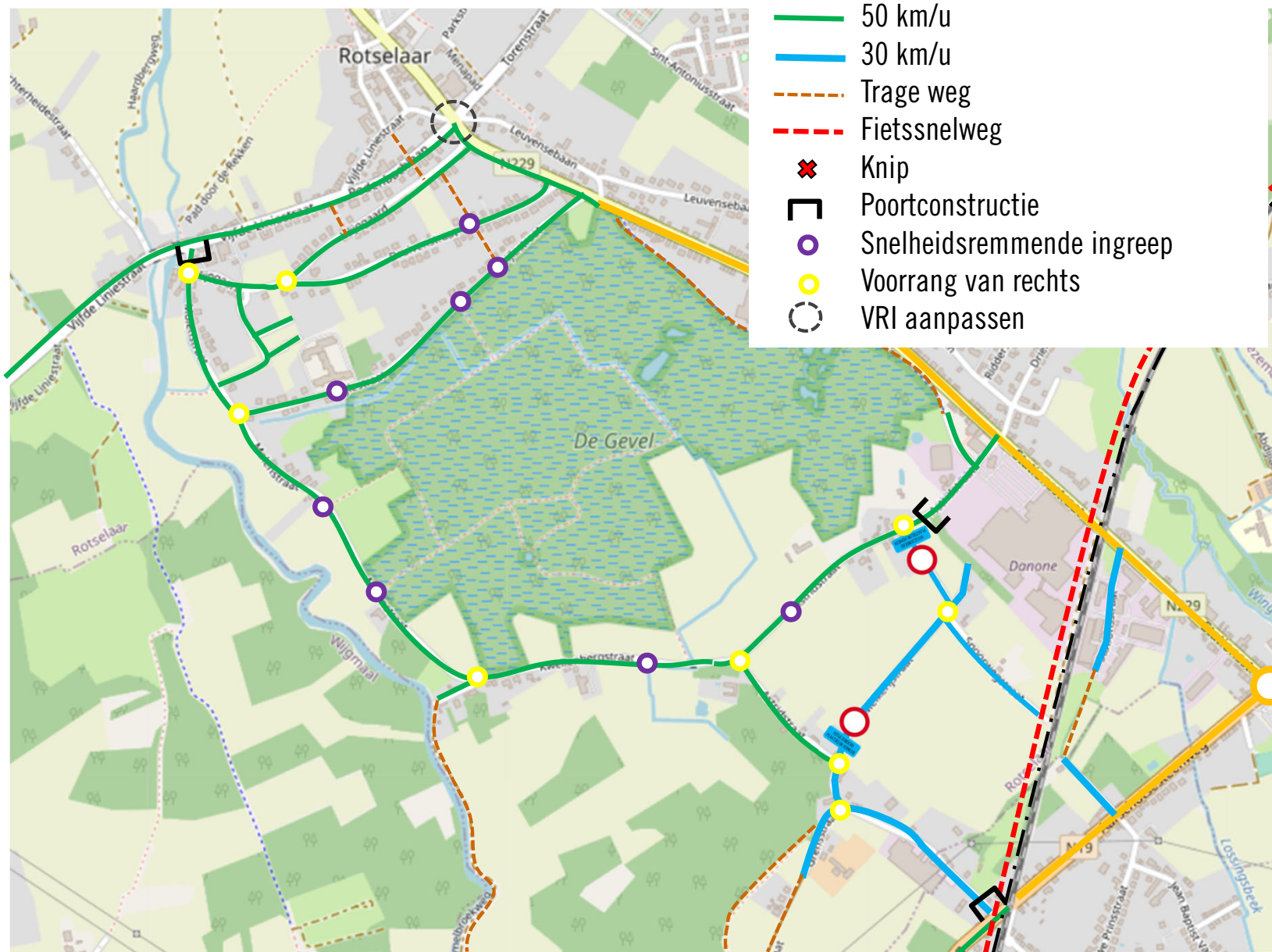
Wijngaard x Druivenstraat: haakser aansluiten zodat de route Vijfde-Liniestraat – Stationsstraat minder direct is

- Rekening houdend met de toegangen tot de woningen kan er onthard en vergroend worden





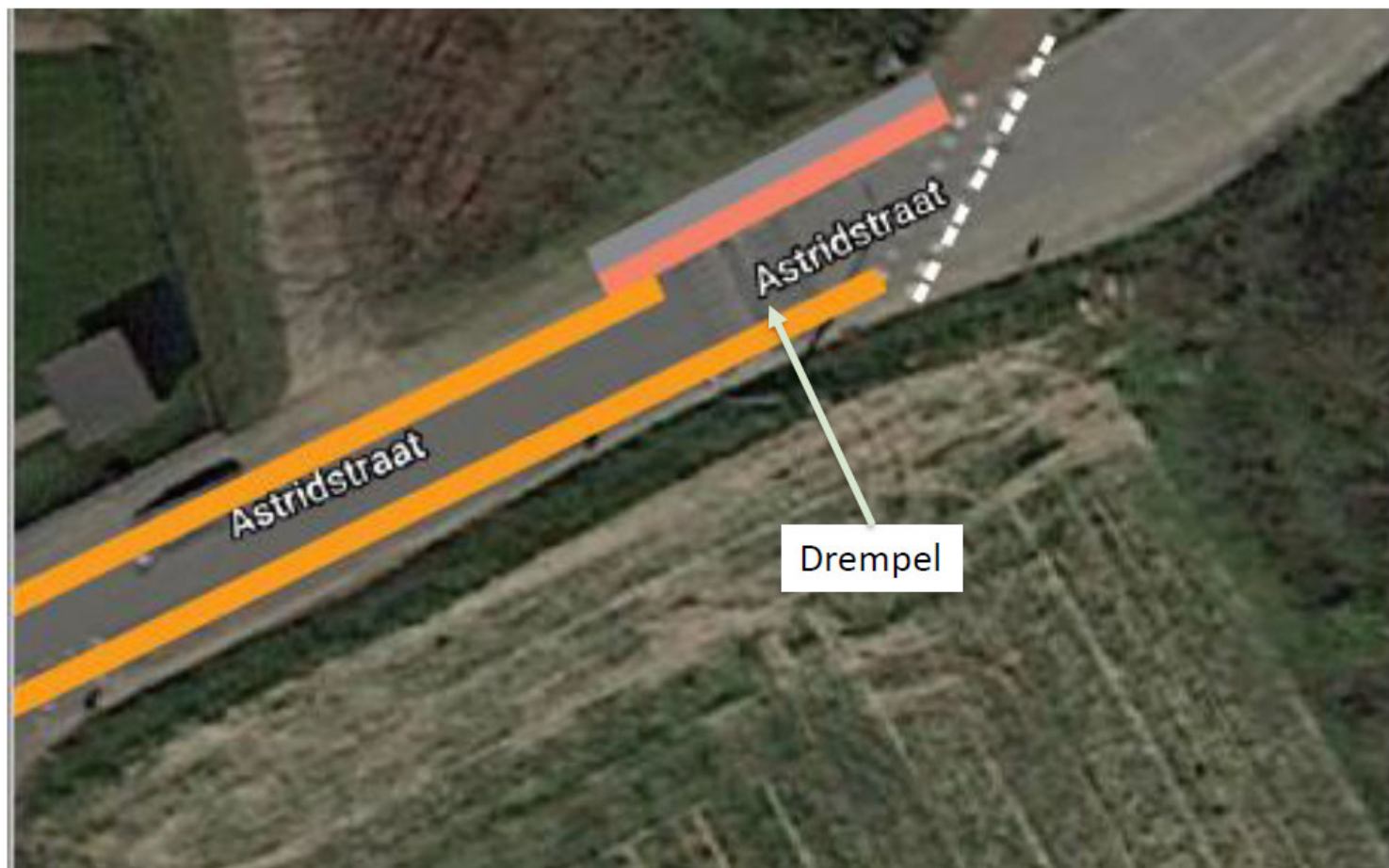
SYNTHESE MAATREGELEN AUTO



MAATREGELEN OM DE VEILIGHEID VAN DE ACTIEVE WEGGEBRUIKER TE VERHOGEN

OMGEVING ASTRIDSTRAAT

1. Verbetering einde fietspad Astridstraat (voorstel van gemeente)



MAATREGELEN OM DE VEILIGHEID VAN DE ACTIEVE WEGGEBRUIKER TE VERHOGEN

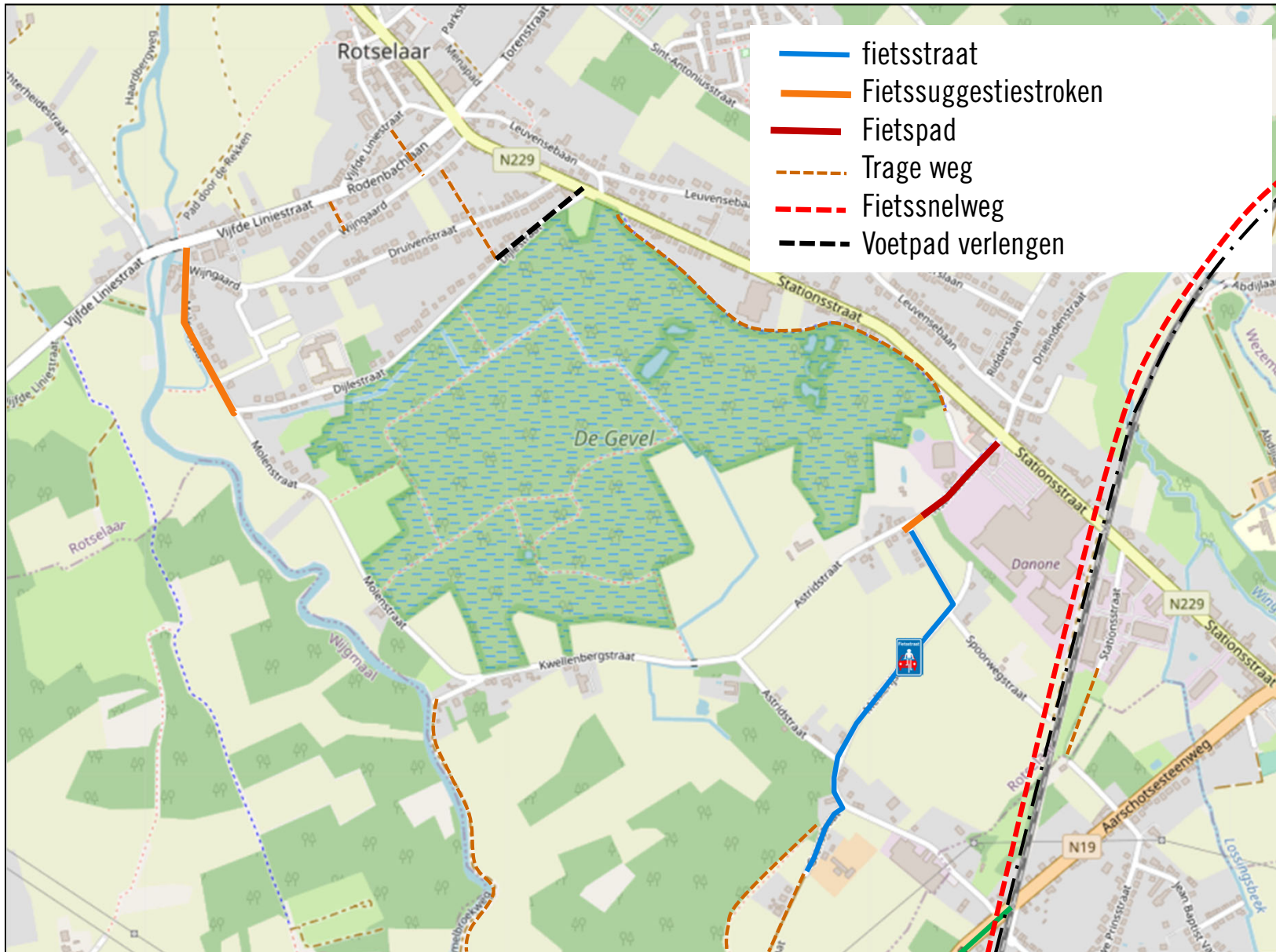
OMGEVING MOLENSTRAAT - DIJLESTRAAT

1. Verlengen voetpad Dijlestraat tussen trage weg en de Stationsstraat
2. Aanbrengen van fietssuggestiestroken in de Molenstraat tussen de Vijfde Liniestraat en de Dijlestraat
3. Fietsroute Grensstraat – Melkerijstraat– Spoorwegstraat inrichten als fietsstraat
(fietsstraat: straat waar de auto te gast is (30km/u) en de fiets niet mogen voorbij steken)





SYNTHESE MAATREGELEN VOETGANGERS EN FIETSERS



VECTRIS®

VITAL DECOSTERSTRAAT 67A – 0201 | 3000 LEUVEN | BELGIË

+32 16.31.91.00 | INFO@VECTRIS.BE | WWW.VECTRIS.BE