

Gemeentelijk Mobiliteitsplan

GMP Rotselaar 2022

december 2021



TRIDÉE – Drievoudig Duurzaam

TRIDÉE draagt duurzaamheid hoog in het vaandel, het is zelfs in onze naam verwerkt: we streven samen met onze opdrachtgever naar drievoudig duurzaam mobiliteitsbeleid.



GROEN

Toekomstgericht mobiliteitsbeleid plaatst duurzame vervoerwijzen centraal. We werken voor een belangrijk deel aan beleidsprojecten die expliciet een toename van groene vervoerwijzen nastreven of faciliteren: stappen, fietsen, openbaar vervoer, deelmobiliteit, elektrisch vervoer. Meestal zijn we met alle vormen van mobiliteit samen bezig, inclusief autoverkeer.



GEDRAGEN

We hebben geleerd hoe belangrijk het is om voor een breed draagvlak te zorgen bij de bevolking en andere betrokken partijen. De behoefte tot participatie groeit en de mogelijkheden nemen evenzeer toe – op de traditionele manier of met slimme online tools. We raden participatie dan ook sterk aan en helpen onze opdrachtgever: we analyseren niet alleen wie invloed heeft, maar stellen een aanpak voor om optimale betrokkenheid en tevredenheid te bereiken.



INTEGRAAL

Mobiliteit is geen doel maar een middel: het dient om ergens te komen. Naar school, het werk, de winkel of naar een vrijetijdsbesteding. Keuzes in mobiliteit kunnen moeilijk zijn en veel geld kosten. Het wordt alleen acceptabel, of zelfs een goede deal, als achterliggende doelen dichterbij gebracht worden. We zoeken naar verbindingen met verschillende beleidsdomeinen en naar gedeelde visies – door brede kennis, analytisch vermogen en een druppel creativiteit.

Documentbeschrijving

Titel	Gemeentelijk Mobiliteitsplan
Ondertitel	GMP Rotselaar 2022
Aantal pagina's	104
Pulicatie nummer	1859
Datum	december 2021
Auteurs	Benedicte Swennen en Stijn Derkinderen
Opdrachtgever	Rotselaar
Contactpersoon	Wim Billet

Inhoudsopgave

1	Inleiding	1
1.1	Opmaak van een gemeentelijk mobiliteitsplan	1
1.2	Ambtelijke en bestuurlijke afstemming	3
1.3	Participatie	3
I.	Informatief deel	5
2	Doelstellingen	6
3	Knelpunten, kansen en bedreigingen	7
4	Synthese Uitwerkingsfase	8
4.1	Verkeersdrukke als indicator voor sluipverkeer	8
4.2	Verkeersveiligheid kruispunten	9
4.3	Parkeren in schoolomgevingen	9
5	Scenario duurzame mobiliteit	11
6	Relatie met andere beleidsplannen	13
6.1	Bovenlokaal niveau.....	13
6.1.1	Vervoerregio Leuven	13
6.1.2	Streefbeeld overwegen.....	15
6.1.3	GRUP Afbakening regionaalstedelijk gebied Leuven	15
6.2	Lokaal niveau	16
6.2.1	Burgemeestersconvenant voor Klimaat en Energie (2014)	16
6.2.2	SAVE-Charter Steden & Gemeenten (2014).....	16
6.2.3	Klimaatplan (nieuw)	16
6.2.4	Werf-Charter (2021).....	17
II.	Richtinggevend deel	18
7	Operationele doelstellingen	19
8	Beleidsscenario	20
8.1	Werkdomein A: Ruimtelijke ontwikkelingen en invloed op bereikbaarheid 20	
A1.	Ruimtelijke planning	20
A2.	Strategisch ruimtelijke projecten en invloed op bereikbaarheid	20
A3.	Wegencategorisering	21
8.2	Werkdomein B: Netwerken per modus	25
B1.	Afbakening verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	25
B2.	Fietsroutenetwerk	32
B3.	Openbaar vervoer	37
B4.	Snelheid	45
B5.	Goederenvervoer	47
B6.	Parkeerbeleid	48
8.3	Werkdomein C: Ondersteunende maatregelen	50
C1.	Vervoersmanagement.....	50
C2.	Sensibilisering, marketing en informatie	51
C3.	Handhaving	52
C4.	Monitoring en evaluatie.....	53
9	Actieplan	56
10	Voorstel tot wijziging beleidsplannen	79

11	Bijlage: kaarten per verblijfsgebied.....	80
-----------	--	-----------

Overzicht kaarten

Kaart 1: Wegencategorisering	23
Kaart 2: Afbakening verblijfsgebieden	26
Kaart 3: Geplande verbeteringen aan oversteekplaatsen.....	31
Kaart 4: Fietsroutenetwerk	33
Kaart 5: Fietsstraten en trage wegen in het fietsroutenetwerk	34
Kaart 6: Hoppinpunten.....	43
Kaart 7: Huidige snelheidsplan.....	46
Kaart 8: Vrachtroutenetwerk	47

Overzicht figuren

Figuur 1: Openbaar vervoer kernnet – aanvullend net.....	13
Figuur 2: Vervoer op maat: Damiaanshuttle Tremelo-Werchter-Haacht	14
Figuur 3 : Fietsnelweg (deel Rotselaar)	14
Figuur 4 : Overzicht fietssnelwegen Provincie Vlaams-Brabant.....	15
Figuur 5: Kernmaatregelen van een MIX-wijk (Fietsberaad Fix-the-Mix).....	28
Figuur 6: Kenmerken van een MIX-wijk (Fietsberaad Fix-the-Mix).....	28
Figuur 7: Vervoerregio Leuven – kernnet en aanvullend net.....	37
Figuur 8: Vervoer op maat: Damiaanshuttle Tremelo-Werchter-Haacht	41
Figuur 9: Modal split woon-werk (stads-gemeentemonitor 2020).....	54

1 Inleiding

Mobiliteitsplan als basis voor het mobiliteitsbeleid

Het 'Mobiliteitsplan' vormt de basis voor het gemeentelijke mobiliteitsbeleid. Enerzijds geeft het de krachtlijnen voor toekomstig beleid weer, anderzijds worden concrete acties opgenomen voor de komende jaren. Het is belangrijk dat een mobiliteitsplan robuust genoeg is om gedurende een lange tijd als beleidsmatige onderbouw voor het mobiliteitsbeleid te kunnen fungeren.

Het mobiliteitsplan vormt een kader voor samenwerking met andere actoren, bijvoorbeeld diensten binnen de gemeente of externe partijen zoals het Vlaams Gewest en De Lijn. Veel acties die in het mobiliteitsplan staan, hebben direct te maken met andere beleidsterreinen zoals ruimtelijke ordening, duurzaamheid, sport, ouderenzorg of onderwijs. Samenwerken aan mobiliteit staat daarom centraal.

Pijlers van een mobiliteitsplan

Het gemeentelijk mobiliteitsbeleid is een doorvertaling van het Vlaamse en regionaal mobiliteitsbeleid.

Een belangrijk uitgangspunt van een mobiliteitsplan is het STOP-principe. Hierbij wordt uitgegaan van een hiërarchie van vervoerswijzen: Stappen eerst, dan Trappen, dan Openbaar vervoer en als laatste Privévervoer. Met privévervoer wordt hier privaat gemotoriseerd vervoer bedoeld. Deze gedachte komt doorheen het mobiliteitsplan steeds terug.

Het Vlaamse openbaar vervoerbeleid legt momenteel de nadruk op Basisbereikbaarheid. Uitgangspunt bij Basisbereikbaarheid is de combinatie van openbaar vervoer met andere vormen van mobiliteit zoals de fiets. Ook lokale vervoersinitiatieven spelen een belangrijke rol.

Participatie is een belangrijke pijler in het mobiliteitsbeleid. Op verschillende momenten tijdens het voorbereiden, vaststellen, uitvoeren en evalueren van het mobiliteitsbeleid worden burgers betrokken. Gemeenten kunnen dit zelf op maat bepalen.

Een gemeentelijk mobiliteitsplan in een veranderend bovenlokaal mobiliteitsbeleid

Het decreet Basisbereikbaarheid brengt het mobiliteitsbeleid in beweging. Enerzijds verschuift het Vlaams mobiliteitsbeleid meer richting naar Vervoerregio's. Anderzijds brengt dit een grondige hertekening van het openbaar vervoernetwerk met zich mee. Tijdens de opmaak van dit gemeentelijk mobiliteitsplan is er een voorstel voor een regionaal mobiliteitsplan en een openbaar vervoernetwerk maar het is nog niet goedgekeurd. Het openbaar vervoersnetwerk is goedgekeurd, het regionaal mobiliteitsplan nog niet. Er werd in dit gemeentelijk mobiliteitsplan rekening gehouden met de laatste stand van zaken.

1.1 Opmaak van een gemeentelijk mobiliteitsplan

Het gemeentelijke mobiliteitsplan van Rotselaar werd in maart 2018 op zijn actualiteitswaarde getoetst. Op de Gemeentelijke Begeleidingscommissie en de Regionale Mobiliteitscommissie werden volgende thema's geselecteerd om te verbreden en te verdiepen (spoor 2):

De gemeente Rotselaar wil inzetten op kernversterking en in het kader daarvan de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid verbeteren door onder andere:

- Voetgangersvoorzieningen in en naar de kernen verbeteren
- Fietsvoorzieningen in en naar de kernen verbeteren
- Sluipverkeer (auto en/of zwaar vervoer) verminderen en verhinderen



- Parkeerbeleid

Verder moesten ook de doelstellingen van de gemeente geactualiseerd worden. En enkele thema's moesten geactualiseerd worden:

- Openbaar Vervoer in relatie tot de conceptnota Basisbereikbaarheid
- Milieutoets

Volgende thema's zijn aanwezig in het geldende mobiliteitsplan en waren volgens de sneltoets nog altijd actueel:

- Wegencategorisering: geen veranderingen, toch opgenomen om nieuwe categorisering, hypothese in regionaal mobiliteitsplan dat nog niet goedgekeurd is
- Circulatie in de centra & sluipverkeer (overbelasting van het wegennet, zowel op de hoofdwegen als de secundaire wegen) → in de sneltoets: geen specifiek thema dat uit de sneltoets kwam maar naargelang het proces vorderde werd het toch meegenomen omwille van het afbakenen en verkeersluw maken van verblijfsgebieden etc.

De verbreding en verdieping van een mobiliteitsplan gebeurt in verschillende stappen waarbij verschillende actoren betrokken zijn. Tijdens de verschillende stappen wordt teruggekeken naar het beleid van de afgelopen jaren en wordt een toekomstvisie voor de gemeente bepaald. Concreet zijn de volgende stappen gevolgd:

Fase 1: Verkenning

De Verkenningsfase vormt een eerste stap richting een nieuw mobiliteitsbeleid en omvat een overzicht van bestaande plannen en studies, de visie van diverse actoren en een analyse van de huidige mobiliteitsproblematiek. Op basis hiervan is bepaald welke informatie nog nodig is om een gedegen mobiliteitsplan op te kunnen stellen. De resultaten van deze fase zijn vastgelegd in de 'Verkenningsnota'.

Fase 2: Uitwerking

Tijdens de Uitwerkingsfase worden de krijtlijnen voor het nieuwe mobiliteitsbeleid bepaald. Hiertoe wordt aanvullend onderzoek uitgevoerd en geanalyseerd. De resultaten van deze fase worden weergegeven in de 'Uitwerkingsnota'.

Fase 3: Beleidsplan

Tijdens de laatste fase wordt het uiteindelijke mobiliteitsplan opgesteld. Het scenario van het vorig mobiliteitsplan wordt geactualiseerd volgens de werkdomeinen die door de Vlaamse overheid zijn bepaald. Het mobiliteitsplan geeft op hoofdlijnen aan op welke wijze de gemeente haar mobiliteitsbeleid wil vormgeven. Daarnaast worden acties gedefinieerd die worden gerangschikt naar werkdomein, prioriteit en initiatiefnemer.

In deze nota wordt, in een eerste stap, het duurzaam mobiliteitsscenario toegelicht volgens de werkdomeinen A, B en C. De inhoud van deze domeinen omvat het volgende:

- werkdomein A: ruimtelijke ontwikkelingen (en hun mobiliteitseffecten)
- werkdomein B: netwerken per modus
- werkdomein C: ondersteunende maatregelen

Dit proces leidt tot een aangepast en geactualiseerd mobiliteitsplan met teksten, kaarten en figuren, dat conform de methodiek en gestructureerd volgens de werkdomeinen is samengesteld.

Vervolgens wordt er volgens deze werkdomeinen een actieprogramma opgesteld. Dit is een overzichtelijke, verkorte en schematische weergave in tabelvorm van het



mobiliteitsplan. De methodiek wordt echter niet uitsluitend voor de klassieke werkdomeinen doorlopen, maar wordt daarnaast ook vanuit vier andere invalshoeken benaderd.

1.2 Ambtelijke en bestuurlijke afstemming

Doorheen het proces is er op verschillende momenten ambtelijke en bestuurlijke afstemming geweest. De inhoud van dit beleidsplan werd voorbereid en besproken tijdens de werkgroep. Daaropvolgend heeft het college de grote lijnen van het beleidsplan kunnen vastleggen.

De Projectstuurgroep (PSG) volgt de opmaak van het mobiliteitsplan op. De PSG begeleidt die projecten en plannen doorheen de verschillende proceduristappen. Binnen de PSG wordt de expertise van de verschillende partners gevraagd in het ontwerp- en denkproces, zodat een inherente kwaliteitszorg wordt gegarandeerd.

De Projectstuurgroep die de opmaak van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan begeleidt bestaat uit vertegenwoordigers van:

- de gemeente (schep en administratie)
- het Departement Mobiliteit en Openbare Werken / Agentschap Wegen en Verkeer van de Vlaamse Overheid
- de provincie Vlaams-Brabant
- de Werkvennootschap
- De Lijn
- NMBS
- Infrabel
- Departement Omgeving
- De Vlaamse Waterweg

Vaste leden	
Carine Goris	Schepen van Mobiliteit en Openbare Werken, gemeente Rotselaar
Sofie Geens	Diensthoud Mobiliteit en Openbare Werken, gemeente Rotselaar
Wim Billet	Mobiliteitsambtenaar, gemeente Rotselaar
Ellen Doctot	Mobiliteitsmedewerker, gemeente Rotselaar
Veerle Smet	Mobiliteitsbegeleider, Departement Mobiliteit & Openbare Werken
Bram Peeters	Agentschap Wegen en Verkeer
Uitbreiding	
Joris Van Damme	Beleidsmedewerker mobiliteit provincie Vlaams-Brabant
Ruben Hens	Mobiliteitsontwikkelaar De Lijn

De Projectstuurgroep kwam samen op de volgende momenten:

- 8 november 2019
- 20 april 2021
- 26 oktober 2021

1.3 Participatie

De gemeenteraad is tijdens de zitting van 17 december 2018 akkoord gegaan met een participatietraject waarbij de inwoners in alle fases van het tot stand komen van het mobiliteitsplan betrokken werden (met focus op de thema's die uit de sneltoets kwamen).

De gemeente heeft ingezet op twee manieren van participatie: online en offline participatie.



- Online participatie via het participatieplatformen Citizenlab om gerichte en gedetailleerde vragen te stellen aan een gevarieerd en groot aantal inwoners. Deze online tool werd ook ingezet als communicatietool: alle documenten die tijdens het proces van het mobiliteitsplan geproduceerd werden, werden op het platform geplaatst.
- Offline participatie via participatiemomenten om dieper door te vragen en gedetailleerdere informatie te krijgen.

Verkenningfase

De gemeente organiseerde in september 2019 in elke kern een participatiemoment (Rotselaar, Wezemaal, Werchter, Rotselaar-Heikant & Hellicht) om de visie en de knelpunten op mobiliteit in kaart te brengen. In totaal kwamen er ongeveer 200 inwoners naar de 4 participatiemomenten.

Via de world-café methodiek brachten de inwoners, onder begeleiding van moderators, de verbeterpunten voor de thema's van de sneltoets in kaart: voetgangersvoorzieningen, fietsvoorzieningen, sluiptverkeer, parkeren. De uitgebreide resultaten zijn terug te vinden in de Verkenningnota.

Nadien werden alle genoteerde problemen/verbeterpunten van de participatieavonden geclusterd tot 52 ideeën die op het online platform Citizenlab werden gepubliceerd en inwoners konden hun stem uitbrengen.

Tijdens de Verkenningfase werden ook de politieke fracties, de Mobiliteitsraad en de buurgemeenten gevraagd input te leveren voor de gekozen thema's. Hun input is opgenomen in de Verkenningnota.

Uitwerkingsfase

In februari 2021 werden de onderzoeksresultaten toegelicht aan de inwoners tijdens één online participatiemoment met een dertigtal deelnemers voor alle kernen samen. De presentatie werd ook breder bekendgemaakt via Citizenlab.

Daarnaast werd de Mobiliteitsraad (december 2020) en de gemeenteraadscommissie (maart 2021) geïnformeerd over de resultaten van deze fase en werden vragen en opmerkingen verwerkt.

Beleidsplan

Tijdens de beleidsfase werd opnieuw één participatiemoment voor alle kernen samen georganiseerd (20 oktober 2021) om het voorstel van het beleidsplan te presenteren, de actieprioriteiten van de inwoners en laatste feedback te verzamelen.

Ook de Mobiliteitsraad werd betrokken in deze fase (6 september 2021) meer specifiek over de afbakening van de verblijfsgebieden en op 25 oktober 2021 over het ontwerp beleidsplan.



I. Informatief deel



2 Doelstellingen

Meerjarenplan 2020-2025

Het mobiliteitsplan moet aansluiten bij de doelstellingen die in het meerjarenplan 2020-2025 van de gemeente staan. Het meerjarenplan bevat volgende elementen voor mobiliteit:

- Het wegbeeld en de inrichting van de straat aanpassen naar gelang de buurt en de gewenste weggebruiker.
- Dorpscentra en woonbuurten herinrichten
- Inwoners en gebruikers informeren en sensibiliseren over de verkeersregels
- Schoolomgevingen verkeersveilig inrichten en prioritaire schoolroutes creëren
- Acties tegen sluipverkeer opzetten
- Mobipunten realiseren met aandacht voor fietsers, voetgangers en openbaar vervoer
- Een nieuw mobiliteitsplan opmaken en uitvoeren
- De stationsomgeving van Wezemaal vernieuwen, met ondertunneling van de overweg en overdekte en verlichte fietsenstalling
- Investeren in nieuw materiaal om de snelheidsregels te handhaven
- Intensifiëren van politionele handhaving
- 20 kilometer nieuwe fietspaden aanleggen
- Trage wegen en fiets- en voetpaden goed onderhouden
- De fietssnelweg tussen Leuven en Aarschot realiseren



3 Knelpunten, kansen en bedreigingen

Knelpunten

- Fiets- & voetpaden met snel/zwaar (sluip)verkeer
- Onveilige fietspaden
- Fietspaden in slechte staat
- Onveilige, chaotische schoolomgevingen
- Onveilige smalle straten voor voetganger & fietser
- Gebrek aan controle & handhaving
- Gebrek aan winkels/functions in de dorpscentra
- Gebrek aan parkeerbeleid
- Doorstroming verkeer op gewestwegen

Kansen

- Natuur & Groen behouden
- Realisatie fietsnelweg
- Investerings fietsnetwerk
- Nieuwe aanleg N19 en N229
- Vernieuwing stationsomgeving
- Ruimtelijke ontwikkelingen en hun doorwaadbaarheid voor fietsers en voetgangers te verfijnen.
- Ruim aanbod trage wegen
- Subsidiemogelijkheden om schoolomgevingen veiliger te maken
- Aangepast aanbod openbaar vervoer n.a.v.. Basisbereikbaarheid (Vervoerregio)

Bedreigingen

- Ruimtelijke ontwikkelingen (woonlinten) en hun mobiliteitseffecten

4 Synthese Uitwerkingsfase

Tijdens de Uitwerkingsfase werden verschillende onderzoeken uitgevoerd. De resultaten van deze onderzoeken werden uitgebreid gerapporteerd in de Uitwerkingsnota. Dit hoofdstuk geeft de belangrijkste conclusies van de onderzoeken weer.

4.1 Verkeersdrukke als indicator voor sluipverkeer

Via een methodiek (uitgebreid beschreven in de Uitwerkingsnota) op basis van snelheid, verkeersintensiteit en aandeel zwaar verkeer werd gekeken of de draagkracht van bepaalde wegen in Rotselaar overschreden werd. De gemeente kan deze methodiek in de toekomst blijven gebruiken om een eerste toets uit te voeren bij klachten of vermoeden van sluipverkeer.

Alarmbelindicatoren				
Categorie	Verkeersfunctie	Totale verkeersintensiteit	Aandeel zwaar verkeer	Snelheid
Erftoegangsweg	Verblijven en erftoegang	> 1 000 vtg ±	0	-30 km/u = v85 van 40 km/u
Ontsluitingsweg	Verzamelen en ontsluiten	> 2 500 vtg ±	> 250 ±	-50 km/u = v85 van 55 km/u
Interlokale weg	Verbinden			-70 km/u = v85 van 70 km/u

Tabel 1: Methodiek verkeersdrukke als indicator voor sluipverkeer

De methodiek werd toegepast op een aantal wegen die tijdens de participatie door de inwoners zijn aangeduid als sluiproutes (en bevestigd door experts van de gemeente):

- Vakenstraat
- Wolfakkerweg
- Olivierstraat
- Leuvensebaan
- Steenweg op Nieuwrode:
- Terheidelaan
- Sint-Jansstraat
- Langestraat
- Beverlaak
- Molenstraat.

Bij de **erftoegangswegen** (Leuvensebaan, Olivierstraat, Terheidelaan, Wolfakkerweg, Steenweg op Nieuwrode, Beverlaak, Sint Jansstraat) zien we vooral problemen met de **verkeersintensiteit van zwaar vervoer**. In mindere mate problemen met de snelheid van het verkeer. Het zwaar vervoer zou naar een hogere wegencategorisering gestuurd moeten worden. Om de verkeersveiligheid te verbeteren, raden we ook aan dat wanneer er geen voetgangers- of fietsinfrastructuur is, het snelheidsregime verlaagd wordt naar 30 km/u op deze wegen.

Bij de **ontsluitingswegen** (Molenstraat, Langestraat, Vakenstraat) zien we zowel een **hoog aandeel personenvervoer als zwaar vervoer**. In de meeste gevallen moet het verkeer naar een hogere wegencategorie geleid worden. Daarnaast zijn er ook **problemen met de snelheid**. Het wegbeeld aanpassen is een mogelijke oplossing en het verlagen van de snelheid is belangrijk voor de verkeersveiligheid.

Uit deze beperkte analyse kunnen we afleiden dat er vooral moet ingezet worden op het leiden van verkeer naast de juiste gecategoriseerde wegen. Dit kan door de realisatie en handhaving van routes voor zwaar vervoer en door verkeerscirculatiemaatregelen in te voeren. Daarnaast mag er niet vergeten worden om ook een modal shift te stimuleren. Dit heeft ook een gunstig effect op de verkeersintensiteiten. De snelheid beheersen kan door het aanpassen van het wegbeeld en door handhaving.

4.2 Verkeersveiligheid kruispunten

De mobiliteitsraad wilde meer inzicht in de redenen van verkeersongevallen in Rotselaar. Op basis van ongevallendata zien we dat de ongevallen geconcentreerd zijn op een drietal kruispunten: Rotselaar centrum, rotonde N19/N229, Wezemaal centrum. Dit zijn gewestwegen waarvoor er plannen zijn voor nieuwe aanleg.

De gemeente koos eerder voor kruispunten die op gemeentewegen liggen omdat er al veel plannen zijn voor de nieuwe aanleg van gewestwegen en omdat de gemeente hier zelf actie kan ondernemen na de analyse en de methodiek ook kan toepassen later op andere gemeentewegen.

De gemeente en de politie selecteerden 3 kruispunten waar er vermoedelijk een probleem is. Op basis van een desktop research/terreinbezoek gebeurde er een systematische vormscreening van deze kruispunten op het vlak van:

- overzicht (is het kruispunt zichtbaar vanop afstand)
- zichtbaarheid (is het aankomend verkeer goed te zien)
- leesbaarheid (is de voorrangregeling helder en ondubbelzinnig)
- oversteekvoorzieningen (zijn zebrapaden en evt. fietsoversteekplaatsen logisch en veilig)

Vanuit deze inventaris werden verbetervoorstellen geformuleerd om de kruispunten veiliger te maken.

De gemeente selecteerde volgende kruispunten op basis van de participatieavonden en overleg met de politie om te onderzoeken:

- Kerkhofstraat/Vakenstraat
- Langestraat/Olivierstraat/Bosweg
- Steenweg op Wezemaal/Heirbaan/Kerkhofstraat
- Beverlaak/Sint-Jansstraat

De analyse op basis van de vastgelegde criteria (overzicht, zichtbaarheid, leesbaarheid en oversteekvoorzieningen) toonde aan dat er geen noemenswaardige problemen zijn op deze kruispunten. Op de meeste plaatsen betreft het een dubbelzinnigheid wat de voorrangregeling betreft. Deze kan helderder worden door verkeersplateau's aan te leggen of markeringen aan te passen. Op lange termijn kan er een ontwerpvisie worden vastgelegd zodat bij een nieuwe aanleg van een standaard kruispunt deze ontwerpvisie kan toegepast worden. Dit zorgt voor uniformiteit in het wegbeeld en verbetert de leesbaarheid voor de weggebruiker. We zien al een bepaald principe terugkeren: de vernauwing en verhoogd plateau.

Achtergrondinformatie van de gemeente leert ons dat het belangrijkste probleem op de onderzochte kruispunten de verkeersintensiteiten zijn.

4.3 Parkeren in schoolomgevingen

De gemeente Rotselaar heeft de ambitie om via een parkeerbeleidsplan de plaats die de auto inneemt op het openbaar domein te verminderen en zo de ruimtelijke kwali-



teit van de dorpskernen te verbeteren. De gemeente beschikt al over een parkeeronderzoek voor het centrum van Rotselaar uitgevoerd door Vectris wat de basis kan zijn voor een parkeerbeleidsplan (als actie opgenomen in dit mobiliteitsplan). Daarom werd ervoor gekozen om nu geen bijkomend parkeeronderzoek uit te voeren.

Omdat het thema parkeren tijdens de participatie vooral aanbod kwam in het kader van de schoolomgevingen. Daarom werd het luik schoolomgevingen dieper onderzocht. Eén van de belangrijke problematieken is de auto- en parkeerdruk in schoolomgevingen die als chaotisch en onveilig ervaren wordt.

Rotselaar telt 7 scholen op haar grondgebied:

- GBS De Straal, Rotselaar
- VBS De Klinker in Rotselaar,
- GBS Heikant Rotselaar-Heikant,
- GBS Het Nest in Wezemaal
- VBS De Rank in Wezemaal,
- GBS De Kameleon in Werchter,
- Het Montfortcollege in Rotselaar.

Ter wijze van voorbeeld, zodat de gemeente deze methodiek later kan toepassen op andere scholen, werd voor 2 scholen de logische aanrijroutes per modi bepaald. De problemen die gesignaleerd zijn tijdens de participatie, verdere beschikbare gegevens van de gemeente en een terreinbezoek toonden aan welke de belangrijkste knelpunten op deze routes zijn.

Per school werden aanrijroutes geselecteerd en werden de knelpunten in kaart gebracht.



5 Scenario duurzame mobiliteit

Sinds de goedkeuring van het vorig mobiliteitsplan (2010) is er heel wat geëvolueerd in Rotselaar. Zo is er een toegenomen bewustwording van de effecten van ons mobiliteitsgedrag op onze eigen gezondheid en op het milieu en het klimaat. Rotselaar is bovendien een aantrekkelijke gemeente die veel nieuwe inwoners aantrekt en het is nodig om de mobiliteit in de gemeente voor te bereiden op een duurzame toekomst in volle demografische groei. Voor openbaar vervoer is er de overgang van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid. De kwaliteitseisen voor het fietsnetwerk zijn groter en er is meer aandacht voor de fietssnelwegen. Daarom wordt geopteerd voor een nieuw mobiliteitsscenario waarop de gemeente het mobiliteitsbeleid de komende 10 jaar kan bouwen.

De gemeente Rotselaar wil inzetten op kernversterking en in het kader daarvan de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid verbeteren met als resultaat een vlotte en veilige mobiliteit voor iedereen, met bijzondere aandacht voor voetgangers en fietsers. Hierbij wordt uitgegaan van het "Fix the Mix principe" in verblijfsgebieden: verblijfsgebieden verkeersluw maken zodat fietsers en voetgangers er veilig kunnen mengen/mixen met het weinige en langzaam gemotoriseerd verkeer dat er een bestemming heeft.

Voor het volledige grondgebied van Rotselaar worden er verblijfsgebieden afgebakend waar het verblijfskarakter primeert. Het verkeer in de verblijfsgebieden wordt herdacht. De inrichting benadrukt het verblijfskarakter van deze gebieden.

Volgende aspecten zijn hierbij cruciaal: leesbaarheid door éénduidige wegbeelden, lage snelheden, lage verkeersintensiteiten, met als resultaat een publieke ruimte van hoge kwaliteit. De inrichting van het openbaar domein is zo aangepast aan de buurt en de weggebruikers.

De gemeente blijft investeren in de aanleg en onderhoud van goede infrastructuur voor fietsers en voetgangers. Daarbij gaat ook specifieke aandacht naar de opmaak van onderhoudsplannen voor het bruikbaar van voet- en fietspaden door het verwijderen van onkruid en overhangende takken, het vegen van bladeren in de herfst en ijsvrij maken in de winter. Ook trage wegen krijgen aandacht. Schoolomgevingen en de schoolroutes zijn een duidelijke focus van de gemeente en worden veiliger ingericht.

Door de wegencategorisering in praktijk af te dwingen worden de verblijfsgebieden autoluw gemaakt en wordt het zwaar vervoer er geweerd. Verkeerscirculatiemaatregelen op wijkniveau, modale filters en tonnagebeperingen zijn hierin een onmisbare factor. Bij de overgang van verkeers- naar verblijfsgebied worden overgangspoorten voorzien die het gewijzigde karakter benadrukken.

Dankzij circulatieplannen en snelheidsverlaging zien we ook een verbetering van de veiligheid en de doorstroming op de verkeerswegen voor alle verkeersdeelnemers. De gemeente heeft de ambitie om het aantal autoverplaatsingen te verminderen in het kader van de milieu- en klimaatuitdagingen waar we voor staan en de doelstellingen die de gemeente zich gesteld heeft. Voor middellange verplaatsingen kan het openbaar vervoer een volwaardig alternatief zijn. De vernieuwing van de stationsomgeving kan het treingebruik aantrekkelijker maken. In het kader van het plan voor de vervoersregio Leuven waartoe Rotselaar behoort zijn ook veranderingen voorzien die bijdragen aan een efficiënter aanbod aan openbaar vervoer. Maar ook bij de concretisering van het plan houden we de klimaatdoelstellingen voor ogen. Door bijvoorbeeld te zoeken naar opportuniteiten voor ontharden en vergroening, de keuze voor



materialen bij uitvoering en aandacht voor de kwaliteit van rust- en ontmoetingsplekken.

Het openbaar vervoer kan echter niet altijd en overal rijden. De gemeente zet daarom ook in op multimodaliteit om meer mensen mogelijkheden te bieden hun verplaatsingen op verschillende manieren te doen. Realisatie van Hoppinpunten (mobipunten) is een ondersteunende maatregel.

Daarnaast wil de gemeente in de toekomst een parkeerbeleidsplan opstellen om de plaats die de auto inneemt op het openbaar domein te verminderen en zo de ruimtelijke kwaliteit van de dorpskernen te verbeteren.

Informatie en sensibilisatie, gevolgd door intensievere handhaving is tenslotte ook een belangrijk element waar de gemeente extra zal in investeren. Het doel hiervan is de verkeersveiligheid te vergroten en het aantal verkeersslachtoffers te verminderen. (het nieuwe mobiliteitsscenario werd goedgekeurd door het College op 21/6/2021)

6 Relatie met andere beleidsplannen

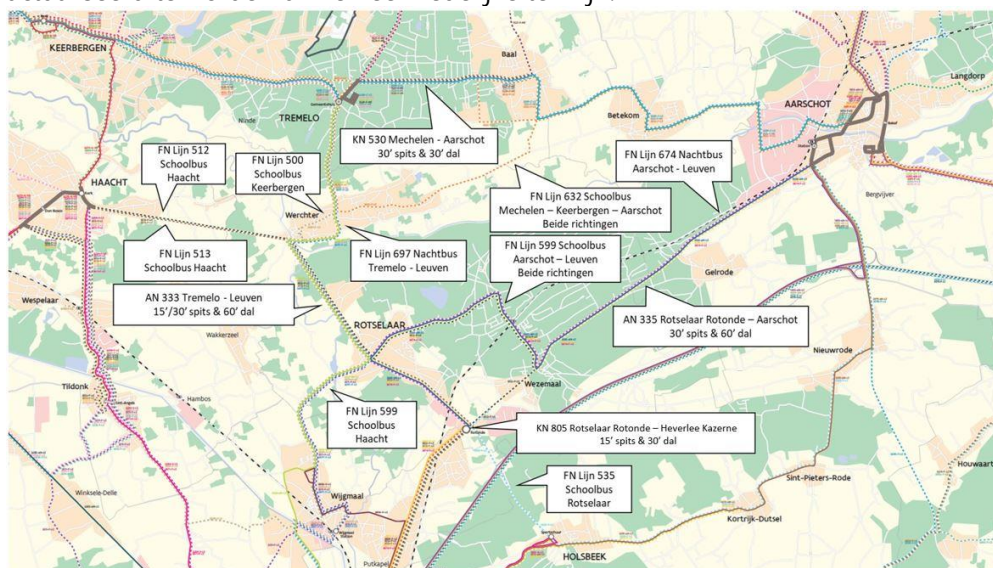
6.1 Bovenlokaal niveau

6.1.1 Vervoerregio Leuven

Regionaal mobiliteitsplan en openbaar vervoerplan

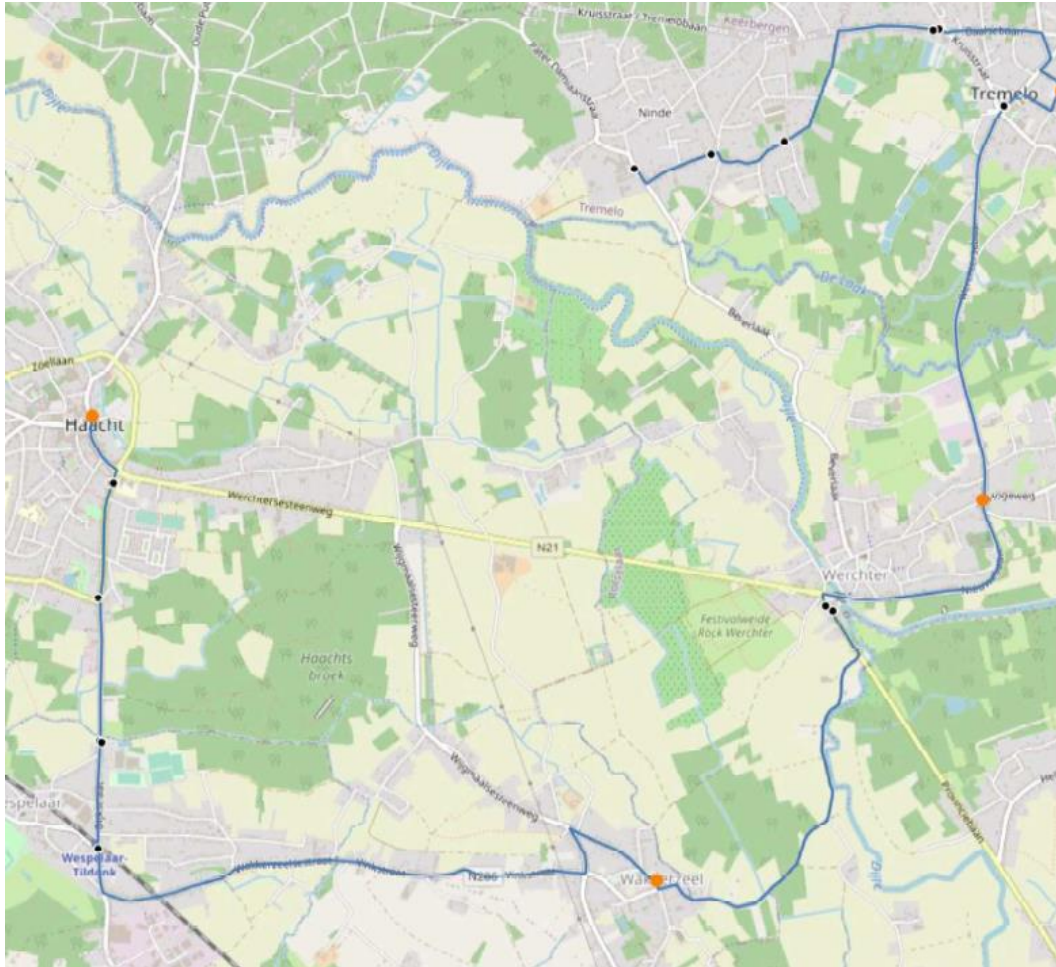
Op dit moment is er nog geen goedgekeurd regionaal mobiliteitsplan. De vervoerregio Leuven heeft op 13 oktober 2020 het korte termijnplan vastgesteld voor alle buslijnen van het openbaar vervoer en het concept voor het vervoer op maat (zie werkdomein B3). Op 24 september 2020 is het plan voorgesteld aan de gemeenteraadsleden op de gemeenteraadscommissie. Nu zal het plan verder worden uitgewerkt om het operationeel klaar te hebben. Behalve openbaar vervoer zal, het regionaal mobiliteitsplan ook aandacht besteden aan de overige netwerken (o.a. wegcategorisering). Daar hier volop aan wordt gewerkt, werken we in dit lokaal mobiliteitsplan met een hypothese van de wegcategorisering.

Na goedkeuring van het regionaal mobiliteitsplan dient het lokaal mobiliteitsplan geactualiseerd te worden binnen een redelijke termijn.



Figuur 1: Openbaar vervoer kernnet – aanvullend net

Vervoer op maat: het regionaal mobiliteitsplan bevat een concept voor vervoer op maat via de zogenoemde Damiaanshuttle tussen Tremelo, Werchter en Haacht.



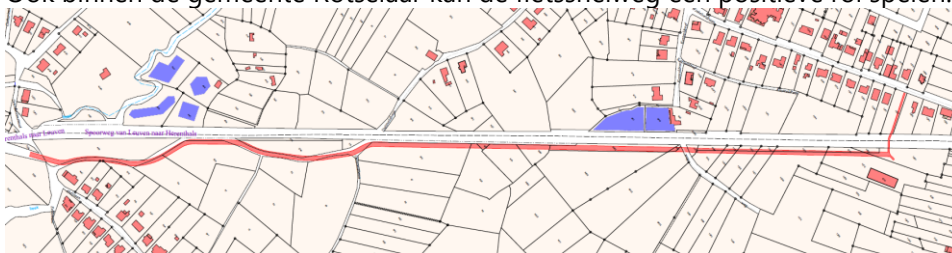
Figuur 2: Vervoer op maat: Damiaanshuttle Tremelo-Werchter-Haacht

Deelmobiliteit: De Hoppinpunten werden vastgelegd en de gemeente kan subsidies voor de uitbouw ervan aanvragen:

- VoM lokaal mobipunt Werchter – Nieuwebaan-Sint-Jansstraat: dit wordt in opstart ingevuld met deelfietsen en deelwagens uit VVR (midden 2022)
- Regionaal mobipunt Station Wezemaal – Blue bikes oktober 2021 – vernieuwing station start 2023
- Lokaal mobipunt Marc Muntenplein
- Lokaal mobipunt Rotselaar Mena
- Lokaal mobipunt Wezemaal plein (kan eventueel verschoven naar kruispunt Langestraat – N19)

De fietssnelweg F25 Aarschot – Leuven is een belangrijke structurele fietsverbinding en autoluwe alternatief voor de drukke en heuvelachtige Aarschotsesteenweg. De route loopt vanaf het station van Aarschot via Wezemaal en Rotselaar langs Wilssele-Putkapel en Kessel-Lo richting Leuven station.

Ook binnen de gemeente Rotselaar kan de fietssnelweg een positieve rol spelen.



Figuur 3 : Fietssnelweg (deel Rotselaar)



Figuur 4 : Overzicht fietssnelwegen Provincie Vlaams-Brabant

6.1.2 Streefbeeld overwegen

Infrabel wenst het aantal gelijkvloerse spooroverwegen te verminderen om redenen van veiligheid, stiptheid, onderhoud Daarom stelt zij een streefbeeld op dat als basis dient voor een bespreking met de gemeente. In dit streefbeeld worden eerste voorstellen gedaan om overwegen te schrappen

- te vervangen door een brug of tunnel (al dan niet enkel voor voetgangers en fietsers)
- te vervangen door een brug of tunnel op een andere plek (of samenvoegen).

Momenteel is er voor de overweg aan station Wezemaal/Langestraat een consensus met Infrabel om deze overweg te vervangen door een nieuwe wegtunnel. Parallel met de sporen komt er ook een fietsbrug voor de fietssnelweg F25 een project van de provincie Vlaams-Brabant, Infrabel/NMBS en de gemeente.

In samenwerking met NMBS, wordt ook de stationsomgeving en parking vernieuwd en het Hoppinpunt ingericht.

6.1.3 GRUP Afbakening regionaalstedelijk gebied Leuven

Het GRUP werd door de Vlaamse Regering op 28 juni 2019 definitief vastgesteld. Op 30 maart 2021 heeft de Raad van State met arrest nummer het deelplan 4 'Gemengd bedrijventerrein Stationsstraat -Rotselaar' vernietigd omwille van het ontbreken van een buffering ter hoogte van het SBZ Demervallei. Op 24 september 2021 gaf de Vlaamse Regering een principiële goedkeuring van het besluit houdende de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Leuven–herneming deelplan 4. Stationsstraat -Rotselaar' en verlenging van de beslissingstermijn.

Het zuidelijke deel van de gemeente Rotselaar maakt deel uit het regionaalstedelijk gebied van Leuven. De kern van Rotselaar en het bedrijventerrein Wingepark liggen buiten het stedelijk gebied. Het afbakeningsproces van het stedelijk gebied moet uitvoering geven aan het beleid van "geconcentreerde bundeling" waarbij het merendeel van de bijkomende woningen en bedrijventerreinen binnen de stedelijke gebieden moet voorzien worden.

Het nieuwe plan bevat enkele belangrijke elementen voor Rotselaar, waaronder de uitbreiding van Danone die een negatieve invloed heeft op de mobiliteit:

- Bedrijvigheid Danone: Ter hoogte van Danone Rotselaar wordt ruimte gereserveerd in functie van de uitbreiding van het bestaand regionaal bedrijf Danone en eventueel een beperkt aantal andere regionale bedrijven.

Om het effect op de afwikkeling van N229 in zuidoostelijke richting tijdens de avondspits te beperken tot maximaal een beperkt negatief (-1) effect dienen maatregelen te worden genomen die zorgen voor een beperktere verkeersgeneratie tijdens de spitsmomenten. Indien er geen maatregelen getroffen worden ter verschuiving van de modal split (dewelke veelal buiten het GRUP dienen te worden gerealiseerd via flankerend beleid) en/of verschuiving naar de daluren, dient het programma beperkt te worden tot maximaal 11ha GRB of 0,5 ha wonen en 9ha GRB.

- Open ruimte: 2 gebieden Wingepark en Kwade Hoek oost worden uitgesloten als uitbreiding voor bedrijventerreinen en ingepland als natuurgebied / open ruimtegebied:
 - Een verdere ontwikkeling van het bedrijventerrein Wingepark is vanuit ruimtelijk oogpunt en vanuit natuurbehoud niet wenselijk.
 - Kwade Hoek wordt beschouwd als grensstellend gebied. Het open houden en toegankelijk maken van deze gebieden is cruciaal in functie van de gewenste woon- en leefkwaliteit in Putkapel en Wijgmaal en de duidelijke begrenzing van het stedelijk gebied. Ook op lange termijn is het behoud van deze gebieden als onbebouwde randstedelijke open ruimte cruciaal. De mogelijkheden op vlak van bijkomende park- en bosontwikkeling en eventueel bijkomende recreatieve ontsluiting, complementair aan de landbouw, moet verder onderzocht worden.

6.2 Lokaal niveau

6.2.1 Burgemeestersconvenant voor Klimaat en Energie (2014)



Als ondertekenaar van het Burgemeesters-convenant belooft de gemeente Rotselaar acties te ondernemen om minder CO₂ uit te stoten. De gemeente engageerde zich om haar CO₂-uitstoot met minstens 20% te verminderen in 2020 (tegenover 2011).

De gemeente maakte hiervoor een klimaatactieplan (2015-2020). Acties werden genomen om energie te besparen, energie-efficiëntie te verhogen en duurzame energiebronnen in te zetten.

6.2.2 SAVE-Charter Steden & Gemeenten (2014)



Als ondertekenaar van het SAVE-Charter (opgemaakt door de vzw. Ouders van Verongelukte Kinderen) heeft de gemeente Rotselaar zich geëngageerd voor de verbetering van de verkeersveiligheid, in het bijzonder op plaatsen waar kinderen en jongeren vaak aan het verkeer deelnemen. In 2016-2017 maakte de gemeente hiervoor een (2^{de}) actieplan op dat nog actueel blijft. De evaluatie van het SAVE-Charter

werd uitgevoerd en goedgekeurd door het college op 9 juli 2021, de gemeente krijgt voor de tweede keer het SAVE-label.

6.2.3 Klimaatplan (nieuw)

Door de ingrepen in het mobiliteitsplan wil de gemeente de impact op het klimaat verminderen door het aantal autoverplaatsingen te verminderen en te ontharden

waar mogelijk. Dit zal de luchtkwaliteit verbeteren en ook zorgen voor minder geluidsoverlast. Het aantal inwonersaantal in Rotselaar blijft snel stijgen, de mobiliteit moet dus beheerst blijven om een leefbare en aangename gemeente te blijven. Er is momenteel ook een nieuw klimaatplan in opmaak.

6.2.4 Werf-Charter (2021)

Op de gemeenteraad van 25 mei 2021 werd de ondertekening van het Werf-Charter goedgekeurd.

Het streefdoel van het charter is om de verkeersveiligheid te verhogen en het werftransport (vrachtvervoer) te vermijden in schoolomgevingen tijdens piekmomenten: de begin- en einduren van de scholen. Op deze plaatsen is er vaak gemengd verkeer met jonge en minder ervaren weggebruikers en zware voertuigen met een grote dode hoek.



II. Richtinggevend deel



7 Operationele doelstellingen

Operationele doelstellingen zijn een concrete uitwerking van de strategische doelstellingen van het gemeentelijk mobiliteitsbeleid. Deze doelstellingen zijn SMART (Specifiek, Meetbaar, Aanvaardbaar, Realiseerbaar en Tijdsgeboden). Op deze wijze kunnen zij dienen om het mobiliteitsbeleid te evalueren, zowel ex ante, als ex post.

Thema's sneltoets	Thema in beleidsplan
Voetgangersverbindingen in en naar de dorpscentra verbeteren	= verkeerscirculatie, voetgangersnetwerk
Fietsverbindingen in en naar de dorpscentra verbeteren	= fietsnetwerk
Parkeren	= parkeerbeleid
Sluipverkeer verminderen	= verkeerscirculatie

Tabel 2: operationele doelstellingen

Thema	Operationele doelstellingen
Voetgangersnetwerk	<ul style="list-style-type: none"> De gemeente handhaaft haar inspanningen
Fietsnetwerk	<ul style="list-style-type: none"> De bestaande fietsstraten zijn tegen 2025 geoptimaliseerd. Het gemeentelijk meerjarenplan acties i.v.m. fiets zijn uitgevoerd tegen 2024 Vanaf 2025 worden nieuwe prioriteiten gedefinieerd (herbekijken als beleid uitgewerkt is)
Openbaar vervoer & deelmobiliteit	<ul style="list-style-type: none"> De Hoppinpunten met hoge prioriteit zijn gerealiseerd tegen 2025. Het station in Wezemaal is vernieuwd, toegankelijk en multimo-daal, met voldoende kwalitatieve parkeermogelijkheden voor fietsers tegen 2024 Het Blue-bike punt aan het station Wezemaal is operationeel eind 2021. Tegen 2025 zijn de 10 haltes met de meeste opstappers toegankelijk en aantrekkelijker gemaakt in het kader van het stimuleren van openbaar vervoer: Rotselaar Dorp – Mena, Rotselaar Ronde, Werchter Tremelobaan, Rotselaar College, Wezemaal Station, Rotselaar School – Torenstraat, Wezemaal Sollenveld, Rotselaar Gemeentehuis, Wezemaal Vleugtweg, Rotselaar Huis Gordts – Stationsstraat.
Verkeerscirculatie	<ul style="list-style-type: none"> Het sluipverkeer in de prioritaire verblijfsgebieden is tegen 2025 aanzienlijk verminderd, in alle verblijfsgebieden tegen 2030. De gewestwegen door de gemeente veiliger maken voor alle weggebruikers met een verlaging van het aantal verkeersongevallen met 50% tegen 2030.
Parkeren	<ul style="list-style-type: none"> Tegen 2023 is een parkeerbeleidsplan opgesteld. Tegen 2025 zijn de 20 haltes openbaar vervoer met de meeste opstappers uitgerust met kwalitatieve fietsenstallingen.
Snelheidsbeleid	<ul style="list-style-type: none"> Sensibilisatie door middel van Snelheidsinformatieborden
Schoolomgevingen	<ul style="list-style-type: none"> Tegen 2030 zijn alle schoolomgevingen aangepakt

8 Beleidsscenario

8.1 Werkdomein A: Ruimtelijke ontwikkelingen en invloed op bereikbaarheid

A1. Ruimtelijke planning

Beleid

- Er is een nieuw woonzoneringsplan in de maak. In dit plan zal de versterking van de dorpshearten/dorpskernen ook centraal staan en zal duidelijk afgebakend worden wat woonwijk / woonlint / buitengebied / woonpark is.
- De gemeente doet een Mobiliteitstoets bij nieuwe woonprojecten vanaf 50 wooneenheden. Daarnaast zal rekening gehouden worden bij de aanvraag van projecten die deze grens niet halen maar wel een substantieel effect kunnen hebben op de mobiliteit. Dit kan zijn voor alleenstaande projecten, maar ook indien er verschillende projecten in dezelfde omgeving lopende zijn. Hiervoor kijkt de gemeente niet enkel naar projecten met meergezinswoningen, maar ook naar KMO projecten en industrie.
- Schoolomgevingen krijgen speciale aandacht en worden veilig ingericht met aandacht voor volgende maatregelen:
 - Creatie van extra trage verbindingen naar de school
 - Heraanleg van de schoolomgeving
 - Toepassen van het concept schoolstraat waar mogelijk. Dit wil zeggen dat motorvoertuigen (auto's, vrachtwagens, bromfietsen, motorfietsen, etc.) bij het begin en einde van een schooldag een half uur niet toegelaten worden in deze straat.
 - Toepassen van het concept fietsstraat waar mogelijk.

De prioriteiten voor de aanpak van de verschillende schoolomgevingen ziet er als volgt uit:

School	Prioriteit
GBS Het Nest Wezemaal	Hoog
VBS De Klinker Rotselaar	Hoog
GBS De Straal Rotselaar	Hoog
VBS De Rank Wezemaal	Middel (afhankelijk van project)
Montfortcollege Rotselaar	Middel (afhankelijk van project)
GBS De Kameleon Werchter	Laag (al maatregelen genomen)
GBS De Heikant Rotselaar	Laag (al maatregelen genomen)

A2. Strategisch ruimtelijke projecten en invloed op bereikbaarheid

Het gemeentestuur werkt aan een woonzoneringsplan waarbij een beter kader wordt nagestreefd over de verschillende soorten inplantingen voor woningen en voorwaarden voor inplanting in functie van de bouw in kernen of in woonparkgebied.

De bedoeling hiervan is om blijvend te werken aan kernversterking, minder sprawl en op deze manier ook de mobiliteit meer te concentreren in kernen en meer trage verplaatsingen te stimuleren.

Dit woonzoneringsplan uit zich op dit moment al in een aantal projecten voor meergezinswoningen in de verschillende kernen.

Deze ontwikkelingsprojecten zijn voor de gemeente alvast de belangrijkste projecten die een invloed uit oefenen en zullen uitoefenen op de mobiliteit. Het is ontegensprekelijk zo dat dit soort projecten meer verplaatsingen van alle verschillende soorten met zich mee zullen brengen. Het bestuur stuurt in verschillende projecten ook aan op kansen voor lokaal winkelen.

Sinds de verordening van 2017 wordt voor het stallen van fietsen gewerkt met de norm van één fietsparkeerplaats per kopkussen, welke ook wordt gehanteerd door Fietsberaad Vlaanderen.

A3. Wegencategorisering

Netwerk

Wegencategorisering is in wezen het toekennen van functies aan verkeersruimtes. Deze functies zijn taken die aan een weg als onderdeel van het wegennet worden toebedeeld. Vanuit de doelstelling een slim, robuust, veilig, toegankelijk en milieuvriendelijk netwerk voor alle verkeer te realiseren wordt in Vlaanderen een nieuwe categorisering der wegen ingevoerd. Het ontwerp van decreet van 6 maart 2020 legt het kader vast.

Het hoofdwegennet is het hoogste wegennet en bestaat uit Europese en Vlaamse hoofdwegen. Het dragende netwerk ondersteunt het hoofdwegennet. Het dragende netwerk bestaat uit Regionale Wegen en Interlokale Wegen. Beide lagen vormen de verbindingswegen.

De verbindingswegen dienen in het kader van de verbindingfunctie en ter bevordering van de doorstroming en de verkeersveiligheid, in de mate van het mogelijke, gevrijwaard te worden van bijkomende rechtstreekse erftoegangen en aantakkingen van zijwegen.

De derde laag, namelijk het lokaal wegennet kent geen verbindingfunctie meer. Lokale wegen kunnen bestaan uit ontsluitingswegen: dit betekent dat ze een gebied ontsluiten. Dat gebied kan groot of klein zijn, van stadsdeel tot buurt of wijk. Lokale wegen kunnen ook enkel een erftoegangsfunctie hebben, dit betekent dat ze enkel dienen om toegang te geven tot de percelen langs de weg.

	Netwerkniveaus	Wegcategorieën	Afkorting
Verbindingsfunctie	Hoofdwegennet	Europese hoofdwegen	EHW
		Vlaamse hoofdwegen	VHW
	Dragend netwerk	Regionale wegen	RW
		Interlokale wegen	IW
Geen verbindingfunctie	Lokaal netwerk	Ontsluitingswegen	OW
		Erftoegangswegen	EW

Het **regionaal mobiliteitsplan** van de vervoerregio Leuven is op het moment van de opmaak van dit mobiliteitsplan nog **niet goedgekeurd** en de wegencategorisering op bovenlokaal niveau ligt dus nog niet vast.

De hypothese is deze categorisering wordt weergegeven in volgende tabel. Departement MOW stelt voor om N19 in te kleuren als interlokale weg omdat die parallel loopt met Europese hoofdweg E314. N229 heeft voor Departement MOW eerder een interlokale functie dan een regionale functie.

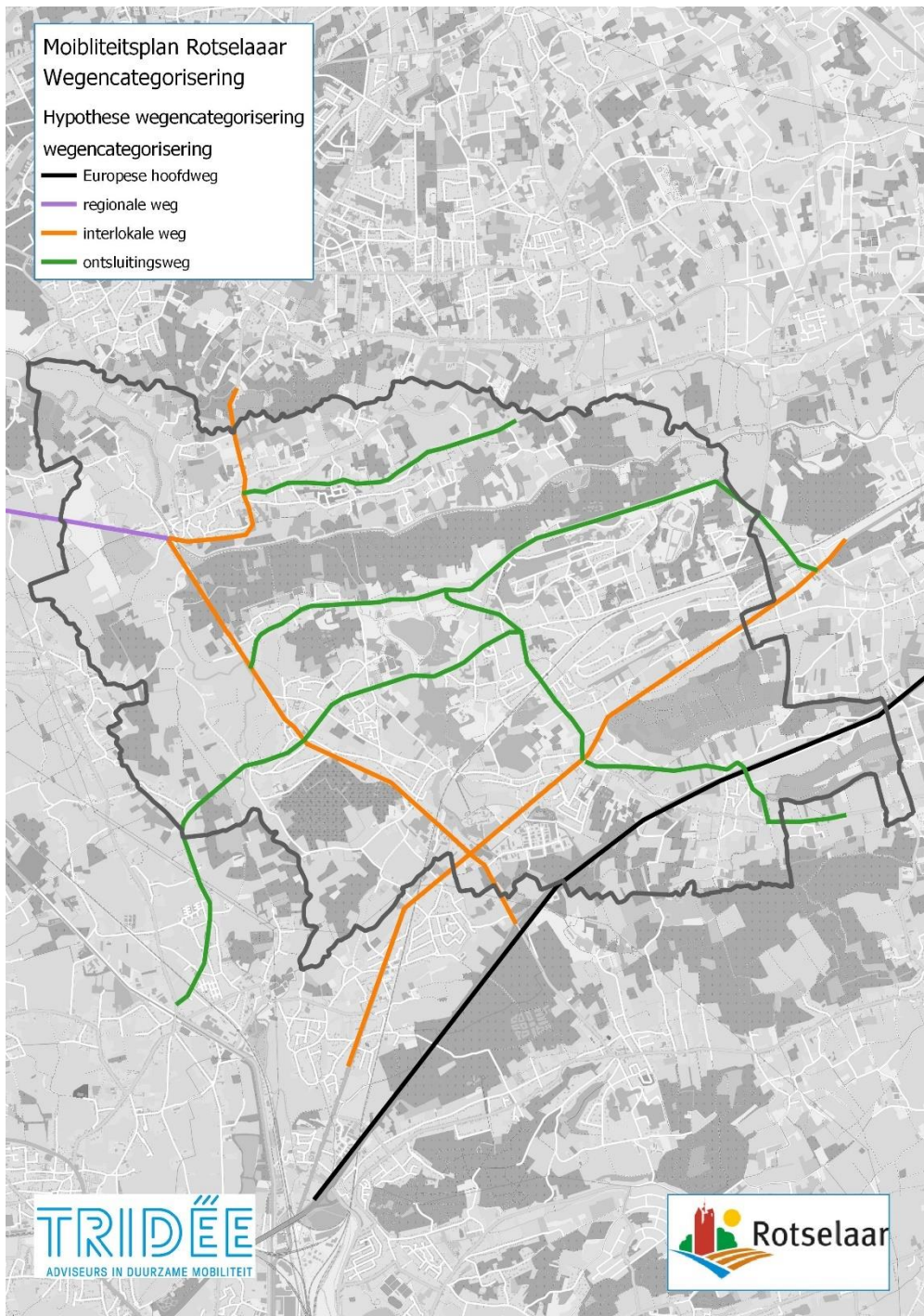
Departement MOW geeft mee dat het regionale mobiliteitsplan nog niet klaar is. Voor de N21-Haachtsesteenweg heeft DMOW nog geen besluit genomen. Een meer regionale functie is voor DMOW mogelijk maar niet noodzakelijk.

Wegcategorie	Selectie (hypothese)
Europese hoofdweg	E314 / A2



Vlaamse hoofdweg	-
Regionale weg	▫ N21-Haachtsesteenweg
Interlokale weg	<ul style="list-style-type: none"> ▫ N19-Aarschotsesteenweg ▫ N229 - Provinciebaan – Stationsstraat ▫ N229 – Steenweg op Holsbeek tussen N19 en E314 ▫ Nieuwebaan (N21) – Tremelobaan
Ontsluitingsweg	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Hogeweg – Varentstraat (~Betekom); ▫ Hellichtstraat – Vakenstraat – Steenweg op Gelrode – Zallakenstraat (~Betekom en Gelrode); ▫ Beninkstraat – Vlasselaar (~Nieuwrode); ▫ Rodenbachlaan – Vijfde Liniestraat (~Wakkerzeel of Wijgmaal); ▫ Torenstraat – Steenweg op Wezemaal – Langestraat (~station Wezemaal, Wezemaal); ▫ Kerkhofstraat (~Heikant).
Erftoegangsweg	alle overige straten





Kaart 1: Wegencategorisering

Beleid

Herkenbare wegcategorieën

Om de leesbaarheid van de verschillende wegcategorieën te vergroten, worden inrichtingsprincipes per wegcategorie voorgesteld. Deze inrichtingsprincipes ondersteunen de functie die de weg heeft. Uitgangspunt is dat een weg zo veel mogelijk zelfverklarend is door het hanteren van de volgende principes:

- consistentie (binnen één categorie),
- continuïteit (overal doorvoeren),
- uniformiteit (overal hetzelfde doorvoeren).

Wegenstructuur: verkeer op de juiste categorie

In verkeersluwe verblijfsgebieden is gemengd verkeer het uitgangspunt. Voor het goed functioneren van gemengd verkeer is het belangrijk dat de wegen vooral worden gebruikt door lokaal verkeer en dat doorgaand verkeer gebruik maakt van de wegen met een verkeersfunctie). Bovendien is het belangrijk dat het verkeer in verblijfsgebieden rustig rijdt zodat er veilig gemengd kan worden gemengd. Daarom zet de gemeente in op de volgende principes:

- We wensen doorgaand verkeer in eerste instantie op de snelweg E314 te houden, de aanleg van spitsstroken kan daar toe bijdragen.
- Doorgaande wegen zo aantrekkelijk mogelijk maken (pull maatregel)
 - De gewestwegen zullen opnieuw aangelegd worden (MLT en LT) met aandacht voor doorstroming van het autoverkeer middels slimme verkeerslichten, afslagstroken, toeritdosering bus.
 - De ontsluitingswegen, interlokale wegen en gewestwegen in de gemeente moeten goed uitgerust worden voor doorstroming, middels niet of nauwelijks te parkeren, minder obstakels en/of conflicten zachte weggebruiker, slimme verkeerslichten en zo veel mogelijk gebundelde inritten naar woningen en ondernemingen.
 - De snelheden dienen best gerespecteerd en afgedwongen te worden door middel van handhaving via trajectcontroles of flitspalen op de volgende assen:
 - Hellicht-Vakenstraat-Steenweg op Gelrode – Zallakenstraat
 - Langestraat-Steenweg op Wezemaal – Torenstraat
 - Rodenbachlaan-Vijfde Liniestraat
 - Hogeweg-Varentstraat
 - Tremelobaan.
- Duidelijk onderscheid tussen verblijfsgebied en doorgaande wegenstructuur door middel van poorten en inrichting (ongewenst en onbedoeld verkeer vermijden)
- Waar nodig maatregelen binnen het verblijfsgebied zoals knippen of snelheidsremmers (doorgaand verkeer ontmoedigen of onmogelijk maken)
- Reguleren van het gebruik voor bepaalde voertuigsoorten (landbouwverkeer, vrachtverkeer,...).

Ontharden

Ontharden zorgt voor meer ruimte voor natuur en voedselproductie, minder wateroverlast, koelere steden, grotere biodiversiteit, gezondere lucht en een beter klimaat. Zo zetten we in op klimaatadaptatie en klimaatmitigatie, en zetten we een stap naar een klimaat robuuster en leefbaarder Rotselaar.

Ontharden is het fysisch wegnemen van verharding op het terrein: het verwijderen van asfalt beton en klinkers, zodat de bodem weer doorlaatbaar wordt en verschillende andere natuurlijke functies weer toelaat.

Maar ook bij nieuwe projecten wordt ingezet op een zo beperkt mogelijke oppervlakte aan verharding.



8.2 Werkdomein B: Netwerken per modus

B1. Afbakening verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen

Afbakening verblijfsgebieden

De wegcategorisering is in feite een keuze van een aantal straten waar men een verkeersfunctie aan toekent (hoofdwegen, regionale wegen, interlokale wegen en ontsluitingswegen). Op de overige straten (erftoegangswegen) primeert de verblijfsfunctie.

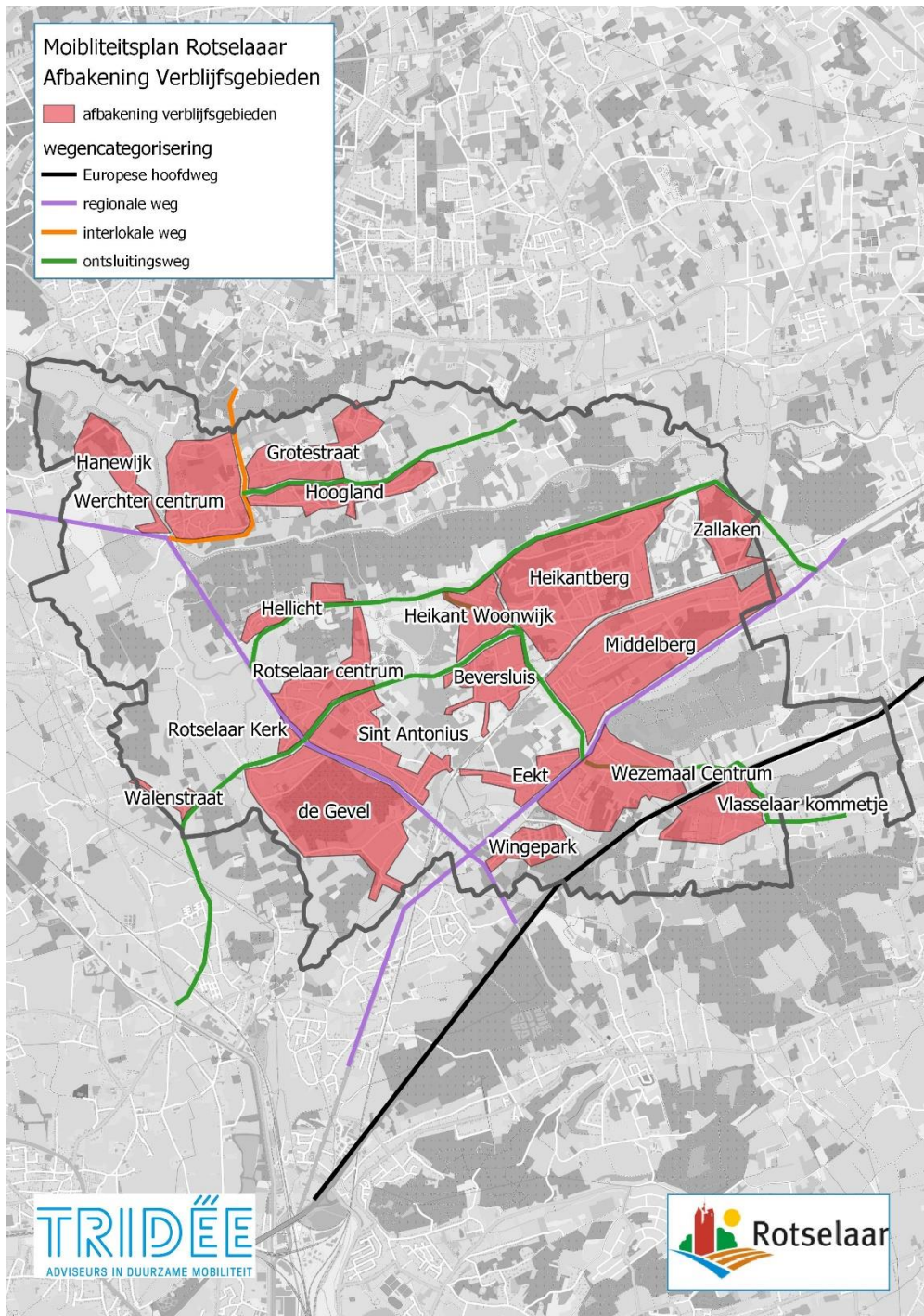
Een verblijfsgebied is een buurt waar enkel lokaal bestemmingsverkeer wenselijk is. De openbare ruimte moet er in de eerste plaats dienen om te 'verblijven' en niet om doorgaand autoverkeer te verwerken. Het wegnemen van doorgaand verkeer in deze gebieden creëert door dit autoluwe karakter binnen elk verblijfsgebied een veilig en snel verplaatsingsnetwerk voor fietsers en voetgangers.

Om die wijken heen lopen dan straten met wel een min of meer belangrijke verkeersfunctie waarlangs we doorgaand verkeer leiden. Dat kan gaan van kleinere lokale verbindingswegen tussen wijken of kernen tot de grotere verkeersassen. Het is dus een gebied binnen de bebouwde kom van erftoegangswegen afgebakend door verbindingswegen met bijzondere aandacht voor veilige oversteek voor fietsers en voetgangers tussen verblijfsgebieden onderling op de verbindingswegen.

De afbakening van de verblijfsgebieden is gericht op bebouwde gebieden met een zekere dichtheid aan bewoning en een verscheidenheid aan functies. *Het is geenszins een ruimtelijk planologisch kader met uitspraken over al dan niet verdichting/ bebouwing.*

Hieronder: een kaart met alle verblijfsgebieden.

In bijlage: een kaart per verblijfsgebied.

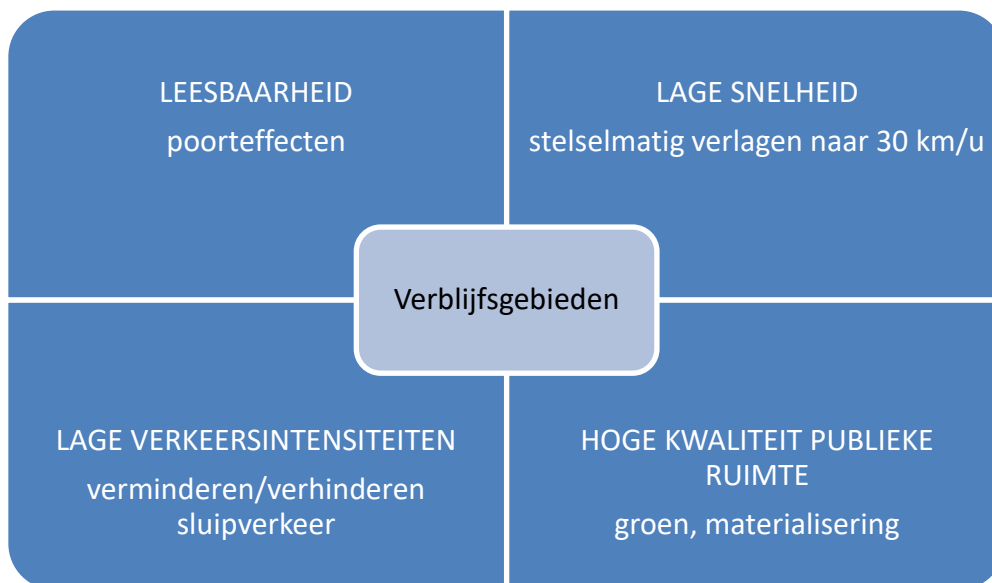


Kaart 2: Afbakening verblijfsgebieden

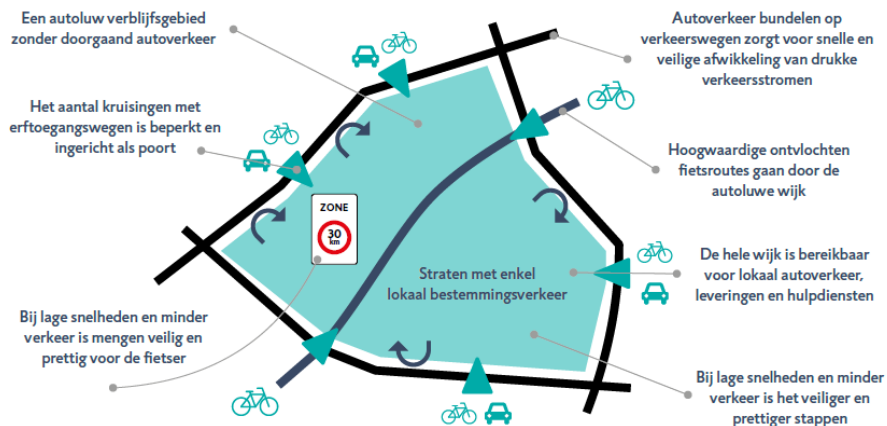
Beleid

Het goed functioneren van de wegen met een verkeersfunctie voorkomt problemen in de verblijfsgebieden. Dit is dus het eerste spoor dat moet worden gevolgd: namelijk maatregelen die de functie van de verkeerswegen ondersteunen, zoals voorrangregeling, doorstroming en snelheidsbeleid.

Parallel dienen de verblijfsgebieden vormgegeven te worden. Deze moeten worden ingericht volgens de principes van Mixwijken/ Leefbuurten. Volgende aspecten zijn hierbij cruciaal:



1. Leesbaarheid – onderscheidbaarheid verkeersfunctie: een weggebruiker moet het onderscheid tussen verkeersgebied en verblijfsgebied ervaren. De overgangen van verkeersgebied naar verblijfsgebied dienen helder te zijn. Behalve de wettelijke verkeersborden (bebouwde kom of snelheidsbegrenzungen), is het aangewezen om deze overgangen ook ruimtelijk te accentueren (poort-effect). Dit kan door een wegversmalling, visuele versmalling met groenelementen ondersteund;
2. Lage snelheid: in verblijfsgebieden hoort een lage snelheid: op termijn max toegelaten snelheid 30 km/u op alle erftoegangswegen in de verblijfsgebieden om volgende redenen:
 - verkeersveiligheid: de kans op een ongeval en de ernst van de ongevallen zijn aanzienlijk kleiner
 - verblijfskwaliteit: lage snelheden zorgen voor beperktere geluidsoverlast en emissies
 - onderscheidbaarheid met verkeersfunctie: een lagere toegelaten snelheid maakt het onderscheid met wegen met een verkeersfunctie duidelijker
3. Lage verkeersintensiteiten: lage verkeersintensiteiten zorgen voor een veiligere en meer leefbare wijken.
4. Hoge kwaliteit publieke ruimte: de inrichting van de publieke ruimte in verblijfsgebieden dient uit te gaan van de voetganger en fietser. Kwalitatieve materialen, groenelementen, ontharding, ontmoetingsplekken en oog voor detail zijn ingrediënten van een goed vormgegeven verblijfsgebied.



Figuur 5: Kernmaatregelen van een MIX-wijk (Fietsberaad Fix-the-Mix)

Hoe een MIX-wijk er uit ziet, wordt weergegeven in volgende figuur. Vijf hoofdkenmerken zijn daarbij van belang, met telkens 4 concrete eisen, dus 20 in totaal.

Autoluw is de kern	Leesbaar fietsbaar	Ontmoetingsruimte	Nabije voorzieningen	Verbindende netwerken
Weinig verkeer	Spontaan fietsbaar	Verblijfsvriendelijk	Gemengd	Fietsroutes
Lokaal verkeer	Vlot fietsbaar	Bewegingsvrijheid	Nabij	Wandelweefsel
Traag verkeer	Poorten	Praktisch en prettig	Fijnmazig	Verknoopt mobiel
Kleine voertuigen	Fietsstraten	Veilig parkeren	Aaneengesloten	Meervoudig mobiel

Figuur 6: Kenmerken van een MIX-wijk (Fietsberaad Fix-the-Mix)

Beleid

Poorteffecten

Poorten zijn plaatsen op de wegen waar de bestuurders attent worden gemaakt dat ze een verblijfsgebied in- of uitrijden. Zijn geven met andere woorden een signaal dat er van hen een ander gedrag wordt verwacht waaronder trager rijden en extra aandacht geven aan voetgangers en fietsers.

Poorten kunnen verschillende vormen aannemen.



poorteffect aan een zijstraat van een verkeersweg



poorteffect overgang binnen zelfde wegcategorie

Volgende elementen kunnen bijdragen tot het realiseren van een poort:

- doorbreken rechtlijnigheid (geen markering, visuele versmallingen/accenten) gedifferentieerd patroon
- voetpaduitstulping / wegversmalling
- ruimtelijke accentuering door groen
- ander materiaalgebruik/kleur voor wegdek

Inrichten erftoegangswegen

Ook aan de weginrichting moeten de wegbestuurders kunnen aflezen op wat voor soort weg ze rijden. De weg moet voldoende kenmerken hebben om gelezen te kunnen worden.

Voor straten en wegen met zeer weinig verkeer en fietsstraten wordt geopteerd voor een maximumsnelheid van 30 km/u en gemengd verkeer. Ook voetgangers mogen gebruik maken van de rijbaan en aparte voetpaden zijn niet noodzakelijk. De kwaliteit van de voetgangersroute wordt verhoogd doordat er minder drempels en obstakels zijn. Nieuwe woonstraten worden volgens dit principe uitgevoerd. In bestaande woonwijken kan dit principe worden toegepast en waar nodig moet de inrichting nog worden afgestemd.

Voorrangsregeling

De voorrangsregeling binnen de verblijfsgebieden met erftoegangswegen is principieel voorrang van rechts en wordt best geaccentueerd met een verhoogd plateau en/of kruispuntvernauwing. Bij kruising van erftoegangswegen en ontsluitingswegen wordt de ontsluitingsweg in de voorrang gebracht.

Strategie

Om de verblijfsgebieden vorm te geven worden 3 planinstrumenten ingezet: verkeerscirculatieplan per verblijfsgebied, investeringsprogramma voetgangersinfrastructuur en de oversteekbaarheid tussen verschillende verblijfsgebieden garanderen en verbeteren.

1. Verkeerscirculatieplannen

De gemeente is al gestart met maatregelen in enkele verblijfsgebieden en er zijn een aantal reeds gepland.

De gemeente gaat per verblijfsgebied aan de slag door samen met de bewoners en gebruikers maatregelen te bepalen om tot een MIX-wijk te komen. Dit kan gaan over wijzigingen van de verkeerscirculatie, de inplanting van snelheidsremmende maatregelen, de invoering van fiets- of schoolstraat en de aanleg van een straat of pleintje. De nadruk moet liggen op snel realiseerbare maatregelen. De Lijn wordt betrokken bij het opstellen van de circulatieplannen die impact hebben op hun busroutes.

Er zijn veel verblijfsgebieden en daarom werd een prioritering opgesteld in het actieplan. De prioriteiten kunnen gaandeweg wijzigen als gevolg van bijvoorbeeld opportuniteiten (zoals rioleringswerken). In het actieplan worden ook verwezen welke typeproblemen veel voorkomen. Indien de problemen met snelheid hebben te maken, kunnen best snelheidsremmende maatregelen worden opgenomen. Indien er veel doorgaand (vracht)verkeer is, zal er moeten worden gesleuteld aan de verkeerscirculatie.

2. Investeringsprogramma voetgangersinfrastructuur

Er wordt jaarlijks een budget vrijgemaakt van 75.000 euro voor het uitvoeren van onderhoudswerken aan fiets- en voetpaden. De laatste jaren gebeurde dit telkens door een samenwerking met IGO en de technische uitvoeringsdienst van de gemeente.

De algemene richtlijn is om voetpaden te voorzien binnen een perimeter rondom de kernen, attractiepolen zoals scholen, openbare gebouwen,...

Wat primeert is het herstel van bestaande voetpaden, obstakelvrij maken, het verbeteren waar mogelijk.

Via het principe van Fix-the-Mix ontstaan er ook kansen om op een andere manier ruimte te maken voor stappen en trappen. Hierdoor is het misschien minder nodig om extra voetpaden aan te leggen, maar extra infrastructuur te voorzien door optimaal gebruik te maken van de ruimte die er nu al is, maar die momenteel vooral gebruikt wordt door gemotoriseerd verkeer.

De gemeente is ook al bezig om de oversteekplaatsen tussen verblijfsgebieden veiliger maken voor voetgangers en fietsers. Onderstaande kaart toont de al geplande ingrepen.

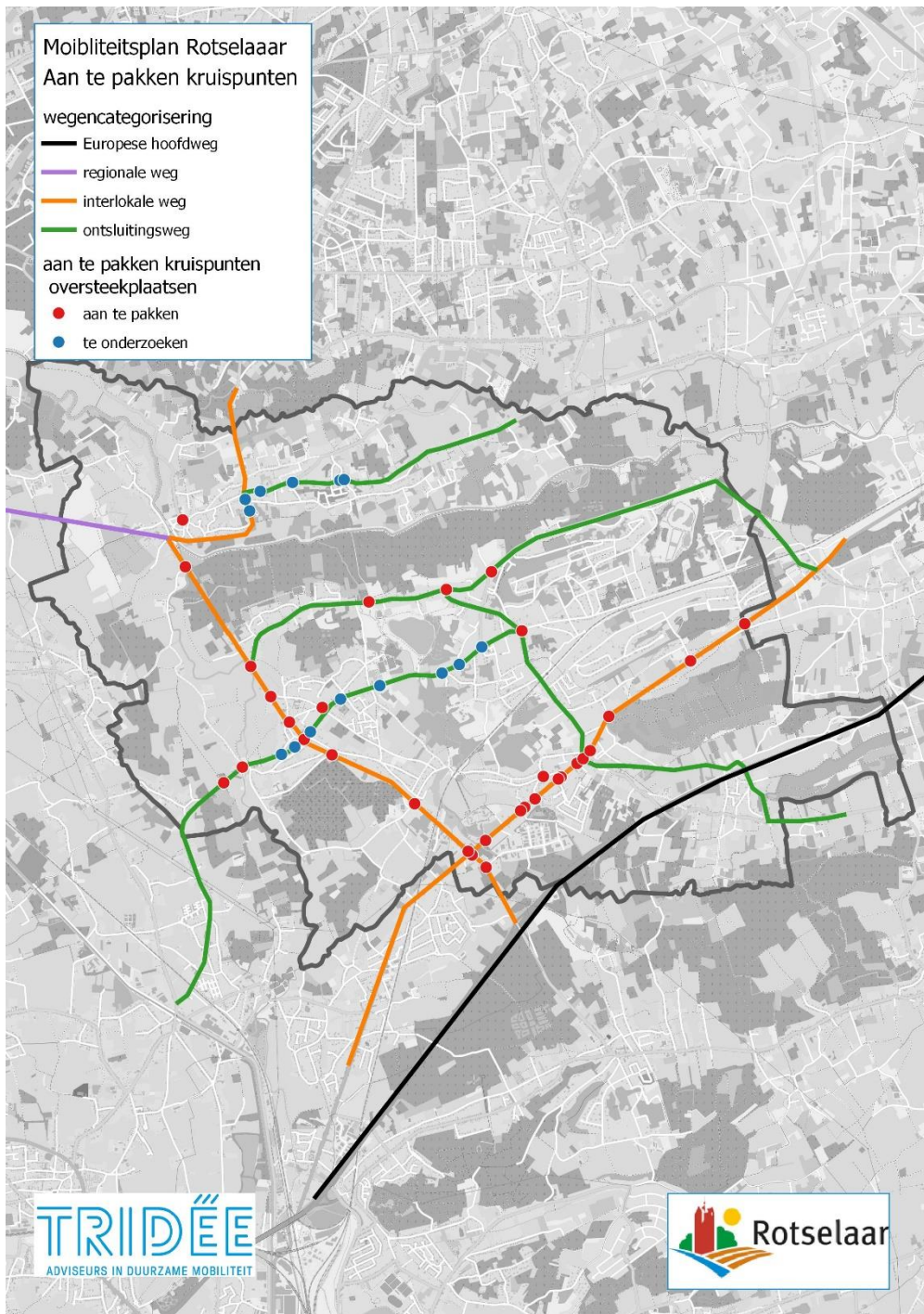
3. Oversteekbaarheid:

De verkeersveiligheid tussen verschillende verblijfsgebieden worden gecheckt op oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers.

Acties oversteekbaarheid:

- Via aanleg poorteffecten duiden we de bestuurders op de wijziging van snelheidsregimes en/of het naderen van een attractiepool (school, sport, station, ...) of dorpskern.
- Via infrastructurele maatregelen duiden we de weggebruiker op overstekende fietser en/of voetgangers: signalisatie, punctuele verlichting, zebropaden accentueren met LEDlicht in de rijbaan.

Onderstaande kaart toont de al geplande ingrepen en te onderzoeken ingrepen.



Kaart 3: Geplande verbeteringen aan oversteekplaatsen

B2. Fietsroutenetwerk

Netwerk

Het functioneel fietsnetwerk in de gemeente Rotselaar bestaat uit het bovenlokaal fietsroutenetwerk, aangevuld met een lokaal fietsroutenetwerk. In het mobiliteitsplan wordt dus de focus gelegd op de routes die dagdagelijks gebruikt worden. Daarnaast is er het recreatief fietsroutenetwerk met een eigen logica.

De lokale functionele fietsroutes vervolledigen het bovenlokaal netwerk op gemeentelijk niveau. De routes richten zich op doelgerichte verplaatsingen van minder dan 5 km naar het werk, de school, haltes openbaar vervoer, de winkel, het sportcentrum en vrije tijd in het algemeen.

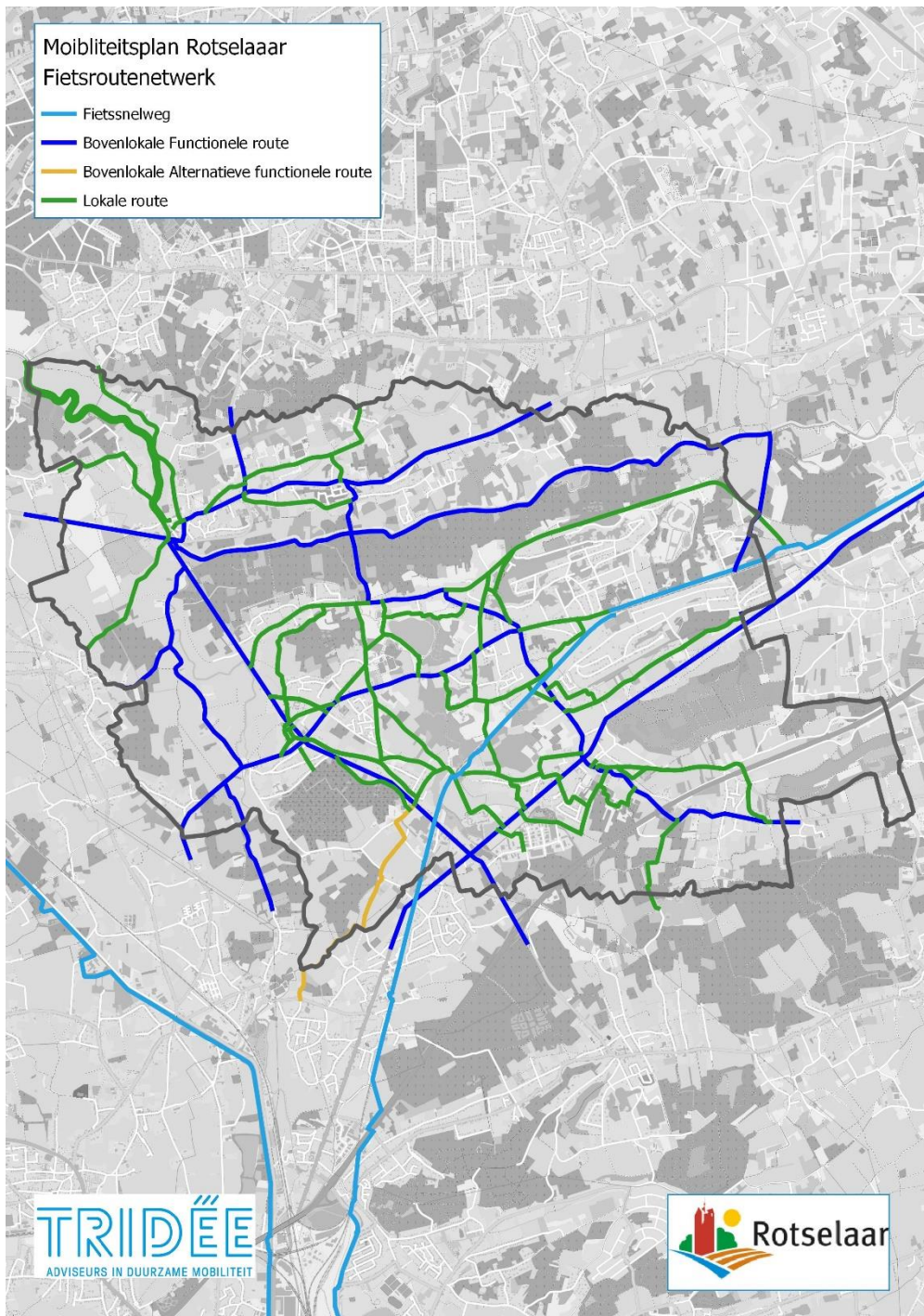
Een lokale fietsroute wordt geselecteerd indien het minstens één van volgende functies kan vervullen:

1. een maasverkleining van het bovenlokaal fietsroutenetwerk (kortere verplaatsingsafstanden) bv. Terheidenlaan, Torenhoflaan, Abdijlaan, Kapelstraat
2. een rustig alternatief voor een functionele route (die vaak langs een drukker weg ligt) bv. Catharinalaan, Hoogland
3. de ontsluiting van een bezoekersintensieve functie (school, recreatie, bib, zorginstelling, sport enz.), bijvoorbeeld Abdijdreef – Kerkebroekstraat

In de gemeente Rotselaar bestaat het lokaal fietsroutenetwerk uit voornamelijk routes die voor een maasverkleining zorgen.

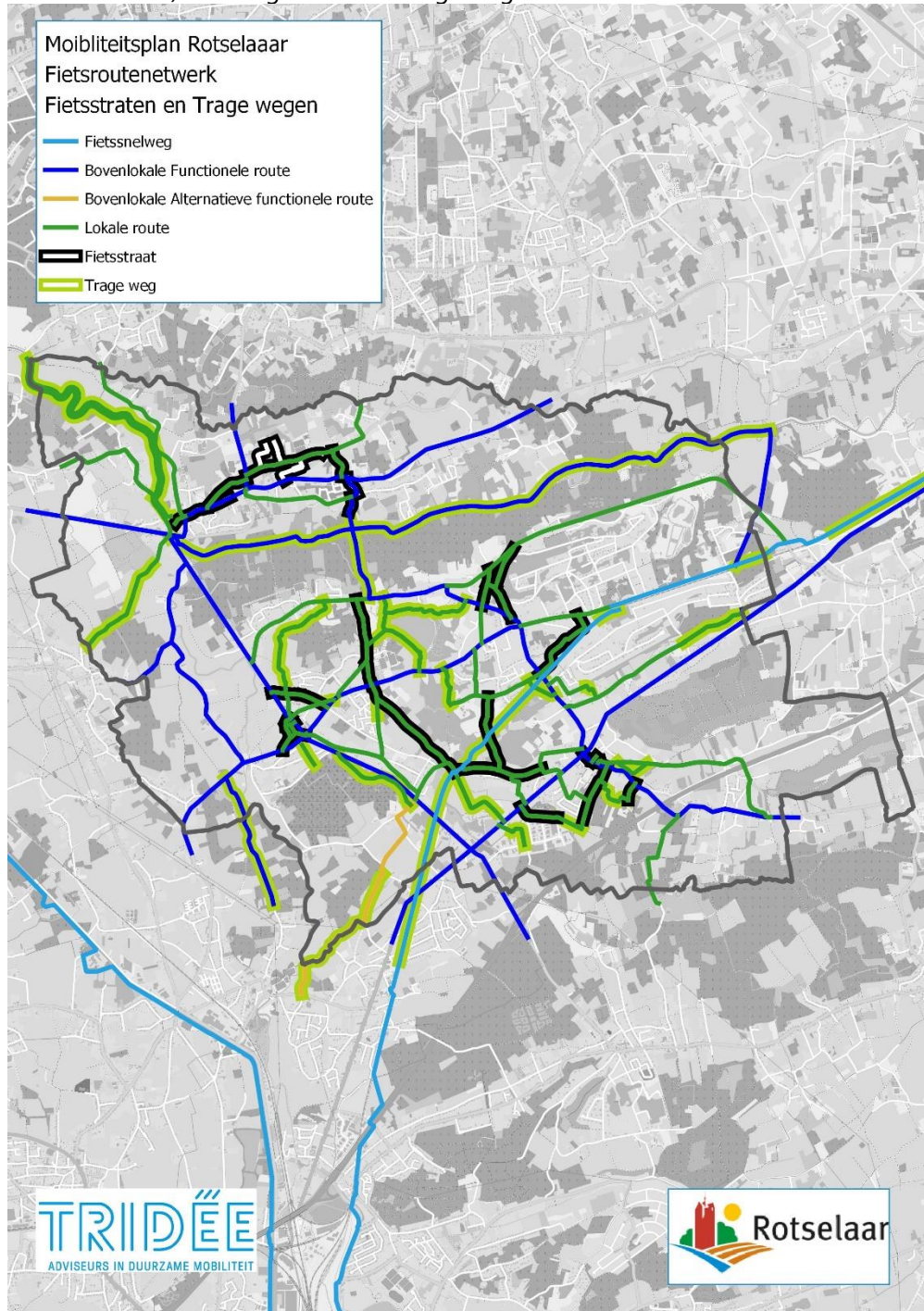
De classificatie van de routes (bovenlokaal en lokaal) zijn relatief: delen van het lokaal fietsroutenetwerk worden ook gebruikt voor bovenlokale trajecten en omgekeerd geldt hetzelfde. Samengevat ziet het gewenste fietsroutenetwerk in de gemeente Rotselaar er als volgt uit.





Kaart 4: Fietsroutenetwerk

Het fietsroutenetwerk bestaat uit fietspaden, routes met gemengd verkeer (waaronder fietsstraten) en een groot aantal trage wegen.



Kaart 5: Fietsstraten en trage wegen in het fietsroutenetwerk

Beleid

Veilige en comfortabele fietsinfrastructuur

Waar fietsinfrastructuur nodig is, moet uiteindelijk worden gestreefd om de normen uit het Vademecum fietsvoorzieningen toe te passen. Fietspaden worden bij voorkeur aan beide zijden van de rijbaan aangelegd. Er kan voor een tweerichtingsfietspad worden gekozen indien er geen functies aan de andere zijde van de weg liggen. Op de kruispunten zijn extra richtingspijlen en fiets-symbolen nodig om duidelijk te maken aan naderend autoverkeer dat er ook fietsers uit tegengestelde richting verwacht kunnen worden.

Voor herinrichting van de wegvakken gelden minimaal de uitgangspunten van het Vademecum Fietsvoorzieningen en het advies van het Fietsberaad over duurzame breedte voor fietsinfrastructuur:

- breedte:
 - éénrichtingsfietspad minimaal 175 cm, liever 200 cm
 - tweerichtingsfietspad minimaal 250 cm, liever 300 cm
 - fietssuggestiestrook tussen 170 en 200 cm, overgebleven middenstrook varieert van 220 cm tot maximaal 260 cm
- Het bestuur zoekt actief naar missing links om het fiets- en voetgangersnetwerk te optimaliseren en hiervoor naar verschillende mogelijkheden kijken. Dit kan bijvoorbeeld met verschillende partners, zoals bijvoorbeeld buurgemeenten en in het kader van Regionet.

Lage snelheden en intensiteiten bij gemengd verkeer

Waar er **gemengd verkeer** is (erftoegangswegen zonder fietsinfrastructuur) zijn **verkeersintensiteiten en de gereden snelheid** van het gemotoriseerd verkeer cruciaal. De intensiteiten kunnen worden verlaagd door het doorgaand verkeer eruit te halen. Snelheid kan worden verlaagd door het snelheidsregime aan te passen en snelheidsremmende maatregelen in te voeren.

Daar waar het wenselijk is breidt de gemeente haar netwerk van fietsstraten verder uit. Over het algemeen zijn er drie elementen belangrijk wanneer men de optie van een fietsstraat overweegt. In de eerste plaats moet men naar de fietser kijken: is er al een relatief hoge fietsintensiteit in de straat en wensen we die verder te verhogen? Daarnaast is er de aanwezigheid van belangrijke fietsbestemmingen in de omgeving. Tenslotte moet het aanleggen van een fietsstraat passen binnen de circulatieplannen van de gemeente.

Oversteekplaatsen

Daar waar het lokaal fietsnetwerk een weg kruist van hogere categorie moet de oversteekplaats goed geaccentueerd en beveiligd worden. Accentuering kan door het plaatsen van verticale elementen (beplanting, bomen, signalisatie) (met aandacht dat het verticale element de zichtbaarheid niet belemmert) de beveiliging door bv. een wegversmalling aan te brengen zodat de oversteek ingekort wordt, verhoogd plateau, zebrapad, puntverlichting, ...)

Strategie

Vervolledigen Fietssnelweg F25

Het eerste deel van de fietssnelweg F25 werd begin 2021 geopend (gedeelte Abdijlaan – station Wezemaal). Het overige deel staat in de planning waaronder de aanleg van een fietsbrug

Verbeteren fietsinfrastructuur

Daar waar fietspaden zijn maar niet conform de normen van het vademecum fietsvoorzieningen, zijn infrastructuurwerken nodig om de fietsveiligheid en het fietscomfort te verbeteren. Het gaat in eerste instantie over delen van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (bv. Langestraat, Vijfde Liniestraat) maar ook de lokale routes (Hellichtstraat in functie van wegencategorisering, Grotestraat/Kleinstraat). Daarnaast wordt onderzocht of de fietsers op belangrijke routes in de voorrang kunnen worden gebracht (bv. Melkerijstraat tussen Astridstraat en Grensstraat).

Optimaliseren fietsstraten

De gemeente heeft de afgelopen jaren tal van fietsstraten ingevoerd. Op sommige van deze fietsstraten zijn optimalisaties wenselijk zoals het plaatsen van een snelheidsinformatiebord, het (visueel) versmallen van de rijbaan en het bijkomend aanbrengen van markeringen.



Onderhoudsprogramma

De gemeente reserveert jaarlijks een budget voor onderhouds- en herstellingswerkzaamheden. Het gaat daarbij onder andere om de volgende onderwerpen:

- Regelmatig, preventief onderhoud en herstellingen na werken
- Uitvoeren borstelplan fietspaden
- Uitvoeren sneeuwruimplan
- Uitvoeren jaarlijks asfalteringsplan
- Onderhoud trage wegen
- Onderhoud markering.



B3. Openbaar vervoer

Vermoedelijk zal in de loop van 2023 het decreet Basisbereikbaarheid in werking treden en zal het openbaar vervoernetwerk hertekend worden. De vervoerregio Leuven heeft op 13 oktober 2020 het korte termijnplan vastgesteld voor alle buslijnen van het openbaar vervoer en het concept voor het vervoer op maat.

Het nieuwe decreet Basisbereikbaarheid heeft een vraaggerichte insteek. Hoe groter de vervoersstroom, hoe meer exploitatiemiddelen ingezet worden om deze vervoersstroom kwaliteitsvol te kunnen faciliteren.

Hierdoor worden de beschikbare exploitatiemiddelen minder gelijkmatig verspreid over de gebieden, maar gericht ingezet waar de vervoerstromen het grootst zijn. Belangrijkste verschillen ten opzichte van het oude decreet Basismobiliteit zijn:

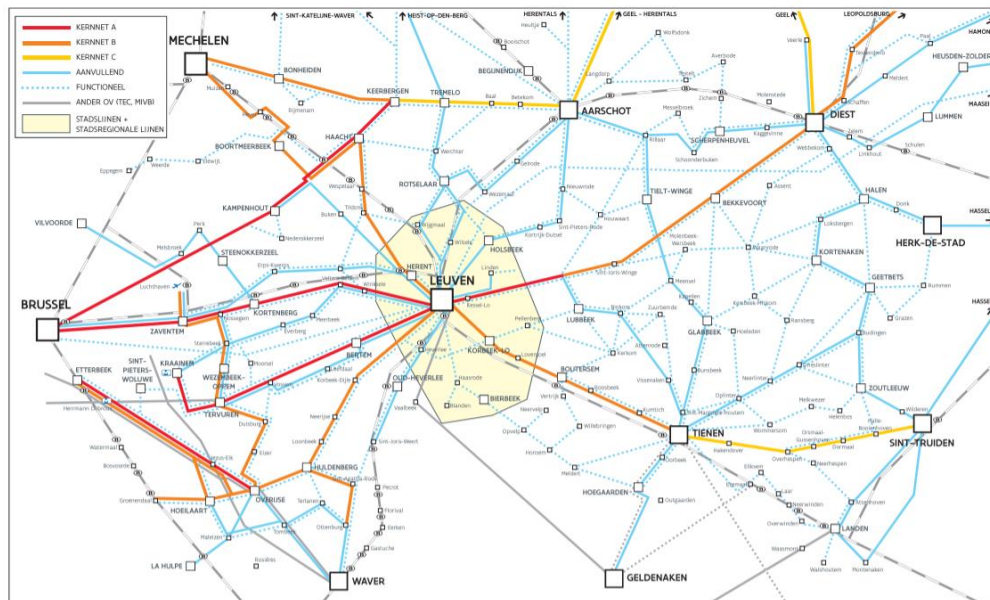
- Vraaggericht netwerk
- Gelaagd netwerk (trein – kernnet – aanvullend net – vervoer op maat)
- Bestuurd door Vervoerregioraad/ team MOW

Het openbaar vervoernetwerk bestaat uit 4 lagen die niet onderling concurreren, maar elkaar aanvullen door goede onderlinge verknoping. Dat betekent dat er op sommige plaatsen meer overgestapt zal moeten worden. Voor een overstap van lijn op lijn is een afstemming van de dienstregeling van het aanvullend net op het kernnet essentieel. Kwaliteitsvolle overstappen moeten daarnaast gestimuleerd worden door een kwaliteitsimpuls te geven aan de halte-uitrusting (schuilhuisjes, toegankelijkheid en fietsenstalling).

Netwerk

VERVOERREGIO LEUVEN

Kernnet en aanvullend net - weekdag spits



Figuur 7: Vervoerregio Leuven – kernnet en aanvullend net

In de loop van 2023 treedt het decreet Basisbereikbaarheid in werking, en zal het openbaar vervoernetwerk hertekend worden. Het voorliggende openbaar vervoerplan is nog niet definitief goedgekeurd in de vervoerregioraad (VVR) – alle informatie over concrete lijnvoering in dit document, is dus onder voorbehoud van goedkeuring in de VVR.

Het nieuwe decreet Basisbereikbaarheid heeft een vraaggerichte insteek. Hoe groter de vervoersstroom, hoe meer exploitatiemiddelen ingezet worden om deze vervoersstroom kwaliteitsvol te kunnen faciliteren.

Hierdoor worden de beschikbare exploitatiemiddelen minder gelijkmatig verspreid over de gebieden, maar gericht ingezet waar de vervoerstromen het grootst zijn. Belangrijkste verschillen ten opzichte van het oude decreet Basismobiliteit zijn:

- Vraaggericht netwerk
- Gelaagd netwerk (trein – kernnet – aanvullend net – vervoer op maat)
- Bestuurd door Vervoerregioraad / team MOW

Trein

NMBS bouwt verder aan een vlotte dienstverlening door de uitbouw van haar trein-aanbod met haltering in Wezemaal, ook op zon- en feestdagen.

Met de nieuwe dienstregeling van december 2021 zal de frequentie tussen Leuven en Aarschot met stop in Wezemaal verhogen. Er zal in het weekend en op feestdagen zowel richting Leuven als richting Aarschot een trein rijden telkens om 20' na het uur en 41' na het uur. Dat betekent steeds twee treinen per uur, waar het vroeger op zondag één per uur was.

Op weekdays zijn er in beide richtingen in daluren steeds 3 treinen per uur. In de spits is er 's morgens elk uur een extra trein naar Leuven en 's avonds elk uur een extra trein naar Aarschot zodat er 4 treinen per uur zijn in de spits.

Op weekdays is de amplitude naar Leuven: 5.38u tot 23.55u en naar Aarschot 5.26u tot 23.44u.

Op zondag is de amplitude naar Leuven 7.20u tot 23.41 en naar Aarschot 6.20 tot 23.41u.

Een directe verbinding naar Brussel blijft wenselijk en zal het treingebruik nog doen toenemen.

De toegankelijkheid en veiligheid van stationsomgeving en perrons verhogen de modal shift naar fiets/trein.

Het Hoppinpunt aan het station in Wezemaal wordt gerealiseerd samen met de werken voor de ongelijkgrondse kruising van het spoor (ondertunneling), aanleg fietsbrug en heraanleg parkings en fietsenstallingen en vervolledigd met deelfietsen (november 2021), deelwagens en laadpunten voor elektrische wagens.

Kernnet

Het kernnet faciliteert de vervoerstromen met hoog vervoerspotentieel, die nog niet opgevangen zijn door het treynet.

In meer landelijke gebieden zijn dit de buslijnen die kernen met hoog vervoerspotentieel met elkaar verbinden over vaak grotere afstanden. Deze regionale kernnetlijnen vervangen als het ware de ontbrekende treinverbindingen in het gebied.

Voor Rotselaar bestaat het kernnet uit volgende lijn:

- KN Lijn Stad 805 Rotselaar Rotonde - Wilese Putkapel - Leuven - Heverlee Kazerne

Deze nieuwe kernnetlijn of in de volksmond nog gekend als de 'stadsbussen' zal met de nieuwe dienstregeling van de Lijn een nieuwe belangrijke, snelle en frequente verbinding vormen tussen Rotselaar en Leuven.



Nieuw traject Stadslijn: Rotselaar – Wilsele – Leuven – Heverlee Kazerne				
TYPE DAG	Frequentie spits	Frequentie dal	Vroeg/Laat	Amplitude
Schooldagen	15'	30'	30'	5:25 – 23:35
Schoolverlofdagen	30'	30'	30'	5:25 – 23:55
Zaterdag*	60'	30'(1)	60'	7:05 – 01:05
Zondag*	60'	60'	60'	8:41 – 23:12

(*) weekend reisweg beperkt tot Rotselaar – Heverlee Kazerne

(1) tussen 10u30 en 19u

Met een busverbinding naar Leuven om de 15 minuten in de spits zal het Marc Muntenplein het mobiliteitspunt bij uitstek worden en de modal shift effectief bewerkstelligen. Dit Hoppinpunt zal de kans geven om verschillende vervoersmodi gemakkelijk te combineren door middel van de overstap van fiets en deelfietsen naar openbaar vervoer. De aanleg van de fietssnelweg zorgt mee voor een snelle en comfortabele verbinding voor de opstap naar het kernnet.

Aanvullend net (AN)

Het aanvullend net komt hiërarchisch onder het kernnet. AN-lijnen vangen dus de vervoersvragen op die niet door trein of kernnet bediend worden. Het potentieel van deze lijnen is standaard lager dan dat van kernnetlijnen.

Voor Rotselaar zijn er 2 lijnen die tot het aanvullend net behoren:

- AN Lijn 3333 Tremelo – Werchter – Rotselaar – Wijgmaal – Wilsele – Leuven
- AN Lijn 3335 Aarschot – Gelrode – Wezemaal – Heikant – Rotselaar Rotonde (gaat aan rotonde over in KN 805 lijn)

Functioneel net (FN)

Het basisaanbod dat gevormd wordt door het treinnet, kernnet en aanvullend net, rijdt de hele dag door en vormt de ruggengraat van het openbaar vervoer. Om in te spelen op de specifieke vervoersvragen tijdens de spits en om voldoende capaciteit te voorzien, wordt dit netwerk aangevuld met enerzijds functioneel buslijnen en anderzijds functionele ritten op lijnen van het kernnet en aanvullend net.

De buslijnen van het functioneel net voorzien verbindingen waar enkel tijdens de spits voldoende vervoersvraag is om een aanbod te verantwoorden.

Naast functionele buslijnen zijn er ook nog functionele ritten. De dienstregeling van een aantal functionele lijnen en ritten is afgestemd op de schooluren om zo een optimaal aanbod voor scholieren te voorzien.

Voor Rotselaar zijn volgende functionele lijnen voorzien:

FN Schoollijnen

- FN Lijn 3511 Rotselaar – Wijgmaal – Herent – Buken – Winksele – Tildonk – Wespelaar – Haacht
- FN Lijn 3512 Leuven – Wilsele – Wezemaal – Rotselaar – Werchter – Haacht – Wespelaar – Tildonk
- FN Lijn 3513 Leuven – Wilsele – Rotselaar – Werchter – Haacht – Wespelaar – Tildonk
- FN Lijn 3500 Wespelaar – Tildonk – Wijgmaal – Rotselaar – Werchter – Tremelo – Keerbergen
- FN Lijn 3535 Nieuwrode - St-Pieters-Rode - Kortrijk-Dutsel - Holsbeek – Rotselaar, Montfortcollege
- FN Lijn 3599 Aarschot – Gelrode – Wezemaal – Rotselaar – Wilsele – Leuven
- FN Lijn 3632 Mechelen – Sint-Katelijne-Waver – Bonheiden – Rijmenam – Keerbergen – Tremelo – Werchter – Baal – Betekom – Aarschot

FN nachtlijnen:

- FN Nachtlijn 3674 Aarschot – Gelrode – Wezemaal Rotselaar – Wilsela – Leuven – Herent – Winksele – Veltem – Kortenberg
- FN Nachtlijn 3697 Tremelo – Wijgmaal – Wilsela – Leuven – Kessel-Lo – Linden – Lubbeek – Sint-Joris-Winge – Tielt, Rest – Tielt, Berg

Vervoer-op-Maat

Het Vervoer-op-Maat (VoM) is de onderste laag van het vervoersnetwerk en complementair aan de hogere hiërarchische netten.

Doelen van het VoM zijn veelzijdig:

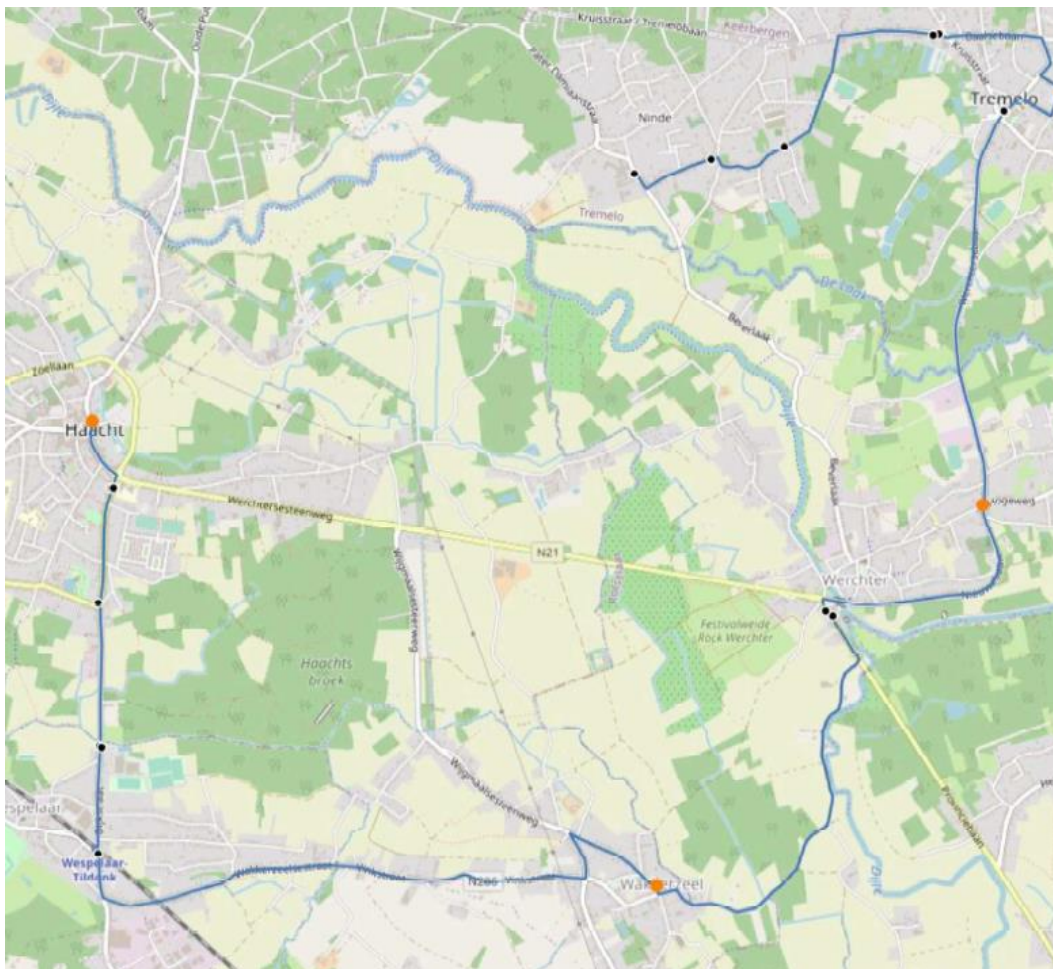
- Opvangen van vervoerstromen die niet bediend zijn door trein, kernnet of aanvullend net.
- Aanbieden van 'last-mile' oplossingen voor attractiepolen die zich buiten wandelafstand van de OV-haltes bevinden.
- Aanbieden van doelgroepenvervoer (mindervaliden, senioren, ..)

Shuttles

Voor specifieke verbindingen worden er shuttles ingezet, dat wil zeggen dat een busje (van 8 plaatsen of 20 plaatsen) een vast traject rijdt tussen 2 locaties met vaste haltingen. Er wordt hierbij uitgegaan dat er een kophalte nodig is waar een shuttlebus kan wachten of waar de chauffeur kan uitrusten. Dit zullen dus Hoppinpunten zijn waar een stopplaats moet worden voorzien voor een shuttlebus. Er wordt uitgegaan vanuit een netwerklogica, waar een verbinding wordt gelegd met het regulier openbaar vervoer, meestal van een kernhalte of een treinstation. De beperkte afstand en frequentie laat in sommige gevallen toe om maximaal in te zetten op een duurzame motorisatie, zoals een e-shuttle. Het tariefvoorstel is €2 per persoon voor een rit. Vanaf 2022 worden de shuttles ingezet. Het voorstel is om te beginnen met een beperkte dienstverlening, deze gedurende het eerste jaar goed te monitoren qua bezetting en waar er genoeg vraag is, het aanbod uit te breiden in de daaropvolgende jaren.

Voor Rotselaar gaat het over de Damiaanshuttle: Damiaansite – Tremelo-centrum – Werchter – Wakkerzeel – Wespelaar Station – Haacht-centrum.





Figuur 8: Vervoer op maat: Damiaanshuttle Tremelo-Werchter-Haacht

Beleid

Het gelaagde netwerk maakt overstappen noodzakelijk: van fiets op bus, bus op bus. Haltes vormen met andere woorden cruciale schakels. Deze willen we een kwaliteitsimpuls geven op het vlak van halte-uitrusting (schuilhuisjes, toegankelijkheid en fietssenstalling).

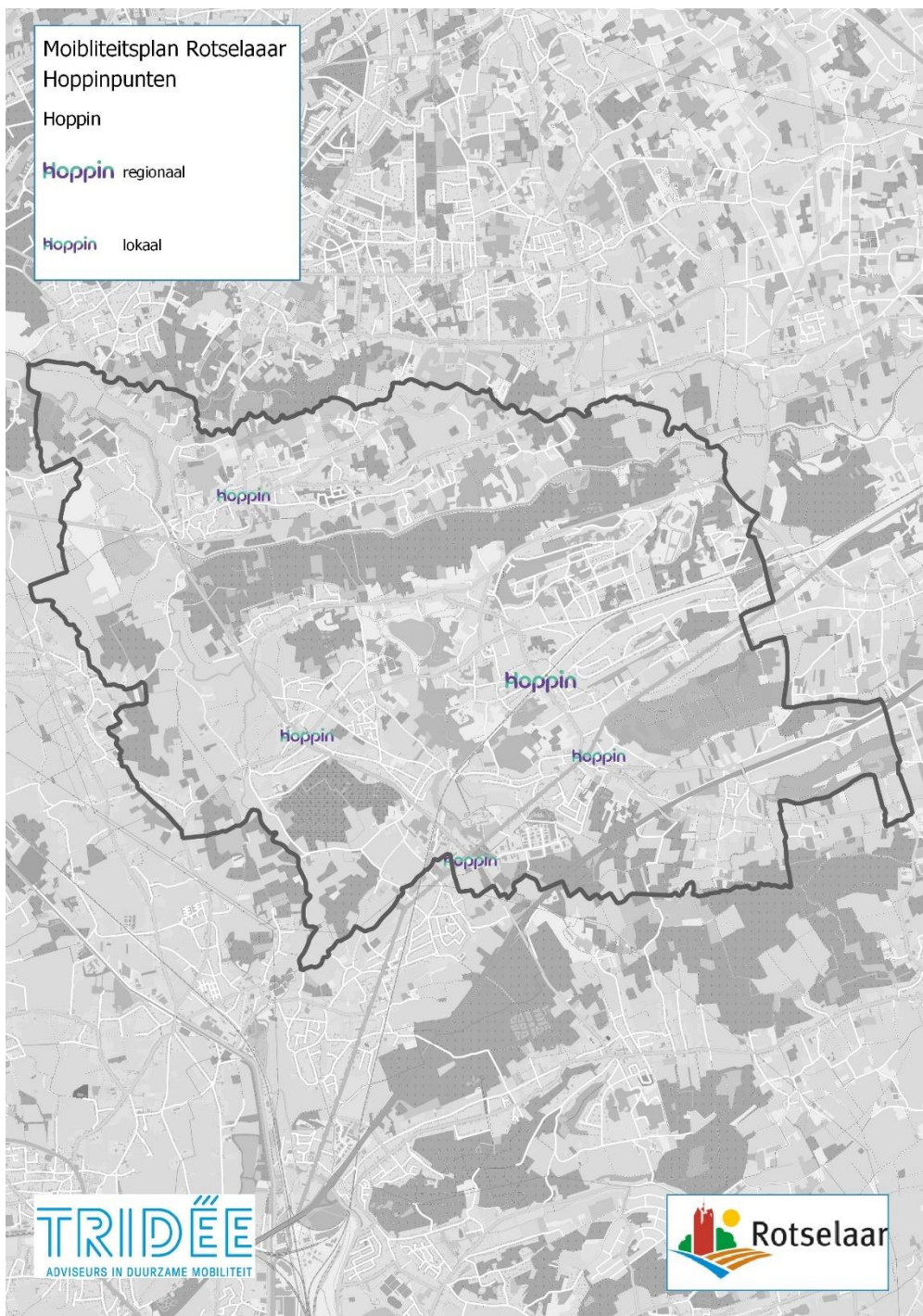
Hoppinpunten

Het nieuwe mobiliteitsmerk Hoppin (Mobipunt) is een initiatief van de Vlaamse overheid dat verschillende mobiliteitsoplossingen bundelt. Dat doet ze door alle mobiliteitsinitiatieven herkenbaar te maken en overstappen eenvoudiger te maken.

Het **regionaal mobiliteitsplan** van de vervoerregio Leuven is op het moment van de opmaak van dit mobiliteitsplan nog **niet goedgekeurd** en de Hoppinpunten liggen dus nog niet vast. Daarom wordt gewerkt met een **hypothese van Hoppinpunten**.








Niveau	Locatie	Prioriteit
Interregionaal	/	/
Regionaal	Station Wezemaal (Blue bikes 10 november 2021 – vernieuwing station vanaf 2023)	Hoog
Lokaal	Werchter – Nieuwebaan-Sint-Jansstraat: dit wordt in opstart ingevuld met deelfietsen en deelwagens uit VVR	Hoog
Lokaal	Marc Muntenplein	Middel
Lokaal	Rotselaar Mena	Middel (afhankelijk van project)
Lokaal	Wezemaal plein (kan eventueel verschoven naar kruispunt Langestraat – N19)	Laag (al maatregelen gerealiseerd maar bushalte niet verbonden – toegankelijkheid en kwaliteit aandachtspunt)

Tabel 3: Hoppinpunten prioriteiten



Kaart 6: Hoppinpunten

Daarnaast blijven OV-haltes die niet werden weerhouden als Hoppinpunten belangrijk en verdienen zij de nodige aandacht qua halte-uitrusting. Volgende tabel geeft schematisch weer welke uitrusting verschillende soorten haltes/Hoppinpunten moeten krijgen.

	elke halte	belangrijke haltes	Hoppin lokaal	Hoppin regionaal
toegankelijk				
	✓	✓	✓	✓
fietsbeugel				
	✓			
fietsbeugels				
		✓	✓	✓
overdekte fietsenstalling				
		✓	✓	✓
schuilhuisje				
		✓	✓	✓
infrastructuur voor data-uitwisseling				
			✓	✓
deelfietsen /deelwagens (optioneel)				
			✓	✓

Tabel 4: Uitrusting OV-haltes

Strategie

Hoppinpunten uitbouwen

De Hoppinpunten worden uitgebouwd volgens de normen die Vlaanderen opstelt. De gemeente maakt hierbij gebruik van het Stappenplan dat hiertoe werd opgesteld.

Halte-comfort verbeteren

Voor de overige haltes wordt gestart met die haltes met de meeste (potentiële) opstappers.

Halte per halte wordt de toegankelijkheid aangepast zowel aan de halte als in de omgeving van de halte. Er wordt gekeken of een schuilhuisje moet worden ingepland en of er voldoende en kwalitatieve fietsenstallingen aanwezig zijn.

Deelmobiliteit faciliteren

Om het functioneren van de Hoppinpunten te ondersteunen worden aan een aantal Hoppinpunten deelwagens en deelfietsen ter beschikking gesteld.

Combinatie van Hoppinpunten en fietsroutenetwerk bestendigen

Met inzet van gepaste communicatie en acties over de combinatie van openbaar vervoer, Hoppin en het fietsroutenetwerk is het mogelijk meer gebruikers te overtuigen om de combinatie openbaar vervoer en fiets te bestendigen.

Hoppin punt Marc Muntenplein zal bij invoering van het openbaar vervoersplan van Vervoerregio Leuven beschikken over een hoog frequente bus naar Leuven. Hoppin Station Wezemaal is gelegen langs de aan te leggen fietssnelweg F25.

B4. Snelheid

Beleid

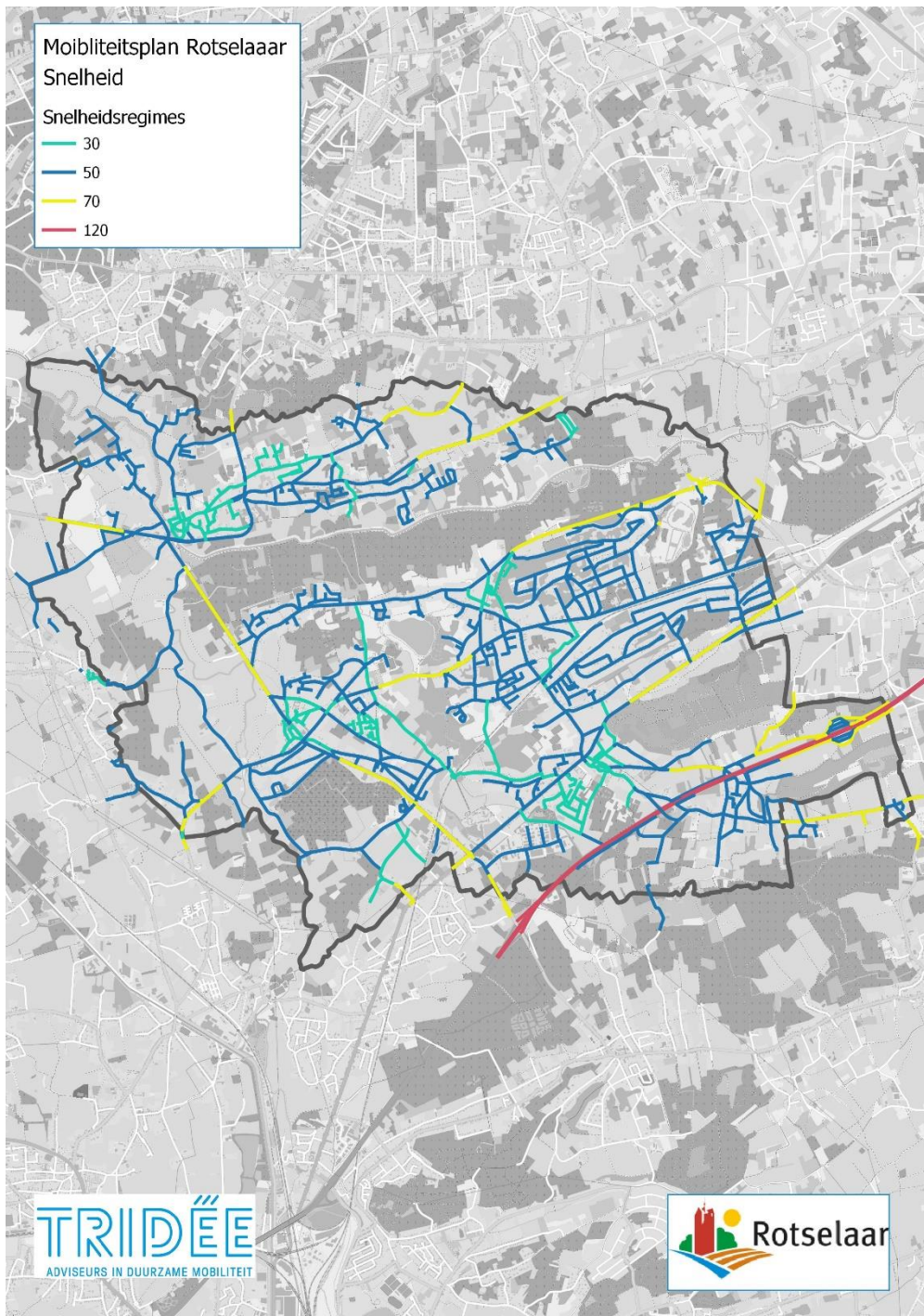
Op het vlak van snelheidsbeleid wil de gemeente eerst waarmaken dat de maximaal toegelaten snelheid wordt gerespecteerd. Dit door enerzijds gerichte infrastructurele maatregelen en anderzijds door handhaving.

De maximaal toegelaten snelheid is enerzijds afhankelijk van de wegcategorie en anderzijds de mate van bebouwing.

- 70 km/u komt voor op wegen met een verkeersfunctie (ontsluitingswegen en hoger) en een aantal erftoegangswegen in het buitengebied (waar het veilig kan)
- 50 km/u op wegen met een verkeersfunctie in bebouwd gebied en op erftoegangswegen buiten bebouwd gebied
- 30 km/u komt voor op landbouwwegen, fietsstraten, schoolomgevingen en enkele zones in de kernen

Onderstaande kaart toont de huidige situatie met geldende snelheidsregimes in oktober 2021.





Kaart 7: Huidige snelheidsplan

Strategie

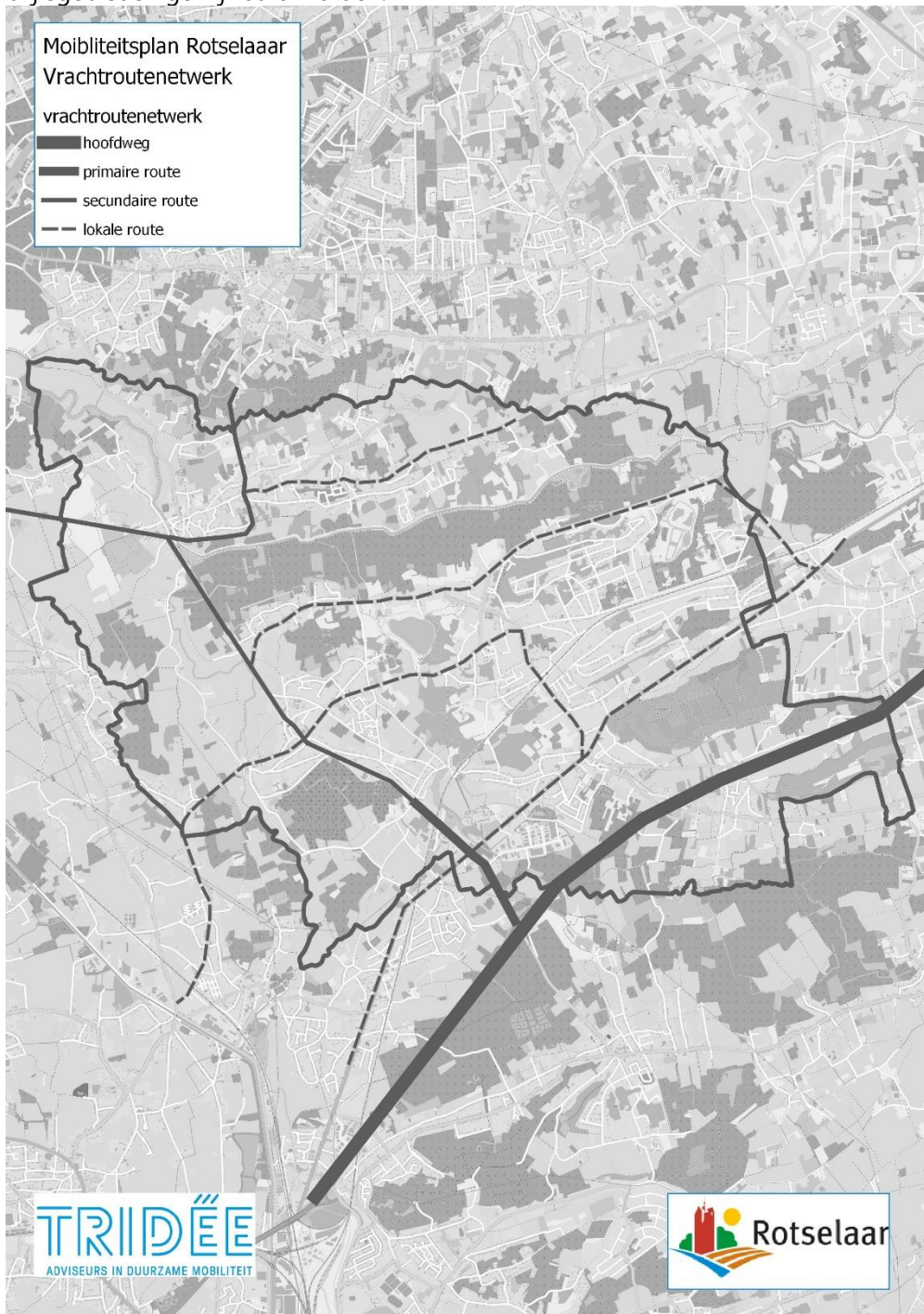
Het verlagen van de maximaal toegelaten snelheden in de verblijfsgebieden naar 30 km/u gebeurt stelselmatig. Wanneer er het wegbeeld aangepast is of er zijn snelheidsremmende maatregelen uitgevoerd, kan de maximaal toegelaten snelheid worden verlaagd.

Ook op de ontsluitingswegen en interlokale wegen worden gepaste snelheidslimieten ingevoerd in het kader van de verkeersveiligheid, oversteekbaarheid en omgevingskwaliteit op dit type van weg.

B5. Goederenvervoer

Het **regionaal mobiliteitsplan** van de vervoerregio Leuven is op het moment van de opmaak van dit mobiliteitsplan nog **niet goedgekeurd**. Hierin zal er ook een regionaal beleid worden uitgestippeld inzake vrachtverkeer.

Het uitgangspunt bij het opstellen van de visie rond de routes voor zwaar vervoer is nog steeds hetzelfde. Het zwaar vervoer moet langs wegen van de hoogste wegcategorie, het dragend netwerk van regionale en interlokale wegen zodat de verblijfsgebieden gevrijwaard worden.



Kaart 8: Vrachtrouten netwerk

De primaire route zwaar vervoer loopt vanaf Danone tot aan de E314. Langs deze weg wordt het voornaamste deel van het zwaar vervoer ontsloten naar het bovenliggend wegennet.

De secundaire route zwaar vervoer loopt vanaf Danone via de Provinciebaan naar de Haachtsesteenweg, Nieuwebaan, Tremelobaan.

De routes voor lokaal zwaar verkeer zijn:

- Hogeweg – Varentstraat in Werchter
- Hellichtstraat – Steenweg op Gelrode
- Torenstraat – Steenweg op Wezemaal
- Rodenbachlaan – Vijfde Liniestraat: vormen verbinding met Wijgmaal.
- Aarschotsesteenweg.

De problematiek van zwaar verkeer is beperkt tot enkele lokale straten. Deze worden individueel aangepakt naar aanleiding van meldingen en metingen.

B6. Parkeerbeleid

Beleid

Parkeren personenwagens

De gemeente Rotselaar heeft nood aan een parkeerbeleidsplan om de plaats die de auto inneemt op het openbaar domein te verminderen en zo de ruimtelijke kwaliteit van de dorpskernen te verbeteren.

Bij herinrichting gaat de gemeente niet persé meer voor een 1 op 1 compensatie van parkeerplaatsen indien blijkt dat in de omgeving voldoende capaciteit is.

In het parkeerbeleidsplan wil de gemeente aandacht besteden aan het delen van grote (privé)-parkings dankzij nieuwe technologische mogelijkheden en het aanbieden van deelvoertuigen om het privé autobezit bij de inwoners van Rotselaar te verminderen.

Fietsparkeren


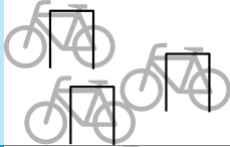

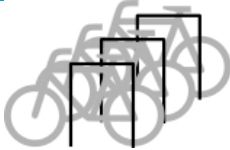
De inwoners gaven aan dat er een tekort is aan kwalitatieve fietsenstallingen aan belangrijke functies (station, dorpscentra, belangrijke bushaltes). De gemeente wil investeren in aangepaste fietsenstallingen door een gedifferentieerd fietsparkeerbeleid uit te werken. Een doelgroepgerichte benadering kan hierbij als kapstok dienen:

1. Bewoners zijn langparkeerders. Daarom is het aangewezen om overdekte, verlichte en bij voorkeur afgesloten stallingsplaatsen te voorzien wanneer fietsparkeervoorzieningen op privaat terrein ontbreken en ook niet realiseerbaar zijn gezien de ruimtelijke context. De aard van de bebouwing in Rotselaar (voornamelijk open en halfopen bebouwing) maakt de behoefte aan fietsenstallingen voor bewoners op openbaar domein erg beperkt is.
2. Werknemers zijn eveneens langparkeerders. Overdekte, verlichte en bij voorkeur afgesloten stallingen zijn voor hen het meest aangewezen. Het meest aangewezen is dat de fietsstallingen op het terrein zelf worden voorzien. Dit is letterlijk dicht bij de deur en dus comfortabeler en dus aantrekkelijker om meer personeel op de fiets te zetten.
3. Winkelaars zijn kortparkeerders. Een diefstalbestendige beugel vlak bij de bestemming is de hoofdeis voor hen. Daar hun verblijftijd kort is, accepteren ze geen lange wandelafstanden. Anders stallen ze hun fietsen los op het trottoir.



Handelaars moeten zoveel als mogelijk de behoefte op eigen terrein opvangen of participeren in de realisatie op openbaar domein.

4. Bezoekers zijn kortparkeerders en middellang. Een diefstalbestendige beugel vlak bij de bestemming is tevens de hoofdeis. Diffuus parkeren is hier de norm. Bij bezoekersintensieve functies (zoals sportcomplexen, bibliotheek, zwembad) loont het om stallingsplaatsen te bundelen. Daar zijn immers meer middellangparkeerders
5. Openbaar vervoergebruikers (pendelaars) en zijn langparkeerders. Voor hen zijn overdekte, verlichte stallingen met het juiste type beugel noodzakelijk. Fietsboxen of andere types van afgesloten stallingen bieden een extra bescherming tegen vandalisme en diefstal. Pendelaars kunnen dan met een meer gerust hart hun fiets achterlaten.

	type	inplanting
kortparkeren		
langparkeren / middellang parkeren		

Belangrijk voor alle doelgroepen is dat een goed type fietsenstalling wordt gebruikt. Het beste type zijn stallingen met aanbindsysteem: bestaan uit een metalen hek of beugel waaraan twee of soms meer fietsen kunnen worden vastgemaakt. De hele fiets of een deel van de fiets leunt dan tegen de beugel.

Strategie

Opstellen parkeerbeleidsplan

Het op te maken parkeerbeleidsplan zal de strategie verder verfijnen. Alleszins hoort het opstellen van parkeernormen bij afgifte van omgevingsvergunningen hierbij. Ook moet het plan het huidige gebruik van de publieke parkeerplaatsen optimaliseren door het parkeerregime af te stemmen op bevoorrechte gebruikers per zone (bewoners, bezoekers handelszaken, werknemers enz.).

Uitrol fietsenstallingen openbaar domein

Gestart wordt met het plaatsen van kwalitatieve fietsenstallen die werden aangegeven door de bevolking tijdens het participatieproces. Het gaat dan onder meer over:

- scholen
- dorpscentra
- station
- De Mena
- Sportoase.

8.3 Werkdomein C: Ondersteunende maatregelen

C1. Vervoersmanagement

Schoolvervoerplannen

De gemeente gaat de scholen ondersteunen bij het opmaken van schoolvervoerplannen. Volgende acties worden voorzien:

- opstellen nieuwe schoolroutekaart
- uitwerken permanente verkeerseducatieve route (VERO) met bebording
- kennis ter beschikking stellen
- onderzoeken installatie schoolstraten
- parkings aan de rand van de dorpscentra om verkeer weg te houden van de scholen.

Naast schoolvervoerplannen is er ook aandacht voor mobiliteitsmanagement in het algemeen in overleg met actoren zoals recreatie, winkelen, sport en bedrijven.

Bedrijfsvervoermanagement

De omgeving rond rotonde Rotselaar met het bedrijvenpark Wingepark, den Teugel, fabriek Danone en handelaars omgeving rotonde vergen speciale aandacht en aanpak.

- Via de stuurgroepvergaderingen, bevestigingen en dialoog, ontwikkelt de gemeente in samenwerking met de actoren een mobiliteitsvisie en actieplan voor een duurzamere mobiliteit en mogelijke vervoersshift voor het woon-werkverkeer van en naar de bedrijven.

- In samenwerking met Interleuven, VOKA, de bedrijven en de gemeente wordt een studie uitgevoerd, met subsidie Vlaio, naar de optimalisatie van het Wingepark specifiek met aandacht voor infrastructuur en economische ontwikkeling, vergroening en duurzaamheid behandeld en wordt mobiliteit een krachtig onderdeel van deze studie: zowel parkeren, weginfrastructuur (fiets- en voetpaden), verkeersveiligheid en woon-werkverkeer worden onder de loep genomen en vertaald in een aantal gewenste acties.

De gemeente ondersteunt ook financieel en inhoudelijk deze studie en de uitvoering er van.

Voorbeeldfunctie

Onder het motto "Woorden wekken, voorbeelden trekken" blijft de gemeente haar eigen personeel aanmoedigen om zoveel mogelijk de fiets te nemen. Fietsende collega's worden periodiek in de watten gelegd en het gebruik van de bedrijfsfietsen wordt verder gestimuleerd. Om het gebruik van de fiets te stimuleren kan de gemeente een **fietsleasingsysteem** uitrollen. Het personeel kan hierdoor een fiets van hoge kwaliteit ter beschikking krijgen. Maar ook beleidsmakers hebben een voorbeeldfunctie. Een fietsende burgemeester, een fietsende schepen, een fietsend gemeenteraadslid kunnen een wervend voorbeelden worden. En zo houden zij tevens een vinger aan de pols (door zelf te ervaren als fietser). Deze voorbeeldfunctie kan best ook worden ondersteund door communicatie.

Werven – Signalisatievergunning

Wegenwerken en werven algemeen kunnen hinder veroorzaken voor de verschillende modi. Bij het afleveren van signalisatievergunningen dient daarom bijzondere aandacht uit te gaan naar de veiligheid en het comfort voor voetgangers en fietsers. Aandachtspunten zijn:

- oversteekbaarheid



- vrije breedte doorgangen
- meningen fietsers en voetgangers
- overgangen (hellingen, boordstenen)
- verlichting (zowel in functie van veiligheid als comfort)
- ondergrond (plasmovorming, wandel- en rijcomfort).

De gemeente ondertekende ook het Charter Werftransport, een initiatief van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV). Dat betekent dat de gemeente extra aandacht heeft voor een maximaal bereikbare, leefbare en veilige **schoolomgeving** tijdens private en publieke bouw- en wegenwerken.

De gemeente doet dit onder andere door volgende acties:

- Oranje borden te plaatsen aan schoolzones die wijzen op schoolomgeving (mét vermelding schooluren)
- Communicatie steeds via aanvraag van omgevingsvergunning
- Communicatie via website VSV
- Communicatie via website gemeente
- Communicatie bij verlenen van signalisatievergunningen.

C2. Sensibilisering, marketing en informatie

Algemene communicatie over het mobiliteitsbeleid wordt gekenmerkt door de lange duur: het is eigenlijk een continue proces die aansluit bij de reguliere werking van de communicatiedienst. De beoogde doelgroep is erg ruim en omvat alle inwoners of bezoekers van de gemeente.

Dit kan best onder één noemer, één logo en één huisstijl. Alle acties die de gemeente (of derden) onderneemt tot een beter fietsklimaat, een veiligere mobiliteit, etc. worden in dezelfde stijl gecommuniceerd. Belangrijk hierbij is eerlijke communicatie. De boodschap moet veeleer zijn dat het nog niet perfect is, maar dat de wil er is om eraan te werken en er ook aan wordt gewerkt.

Bestaande communicatiekanalen (website, sociale media, informatieblad) kunnen ingezet worden maar het kan ook ruimer: persartikels, feestelijke opening (vier je successen), affichecampagnes tijdens bijvoorbeeld de week van de mobiliteit.

Een bepaalde maatregel kan ook op verschillende momenten een aanleiding geven tot communicatie:

- de beslissing dat er iets gaat gebeuren
- stand van zaken tijdens de voorbereiding
- de realisatie zelf
- een feestelijke opening.

Specifieke acties hebben een korte looptijd en richten zich doorgaans tot één doelgroep. Dit soort van acties vergen extra inspanning en creativiteit. Om de inspanningen van de gemeente zo optimaal mogelijk te benutten is het efficiënt om via doelgroepen te werken en de al bestaande communicatiekanalen te benutten.

- Focus woon-schoolverkeer (scholieren, ouders, grootouders, leerkrachten, directie)
- Focus woon-werkverkeer (werknemers, werkgevers, gemeentepersoneel)
- Focus woon-winkelverkeer (handelaars, handelaarsverenigingen, klanten)
- Focus recreatieve verplaatsingen (verenigingen, eigenaars/uitbaters toeristische plekken). De bestemming bij recreatieve verplaatsingen zijn overwegend: sportaccommodaties, jeugdverenigingen, naschoolse activiteiten, toeristische plekken,



Een vaak voorkomende valkuil is dat men verkeersveiligheidscampagnes gaat beschouwen als stimuleringscampagnes. Een dode-hoek actie stimuleert het fietsgebruik echt niet. Dit wil niet zeggen dat het niet nodig zou zijn (integendeel)

Specifiek voor Rotselaar

De gemeente wil volgende acties organiseren:

- **Informatie over verkeersregels:** inwoners goed informeren over (nieuwe) verkeersregels, juist gebruik van verkeersregels
- **Sensibilisatie over snelheid:** aan de hand van nieuwe digitale snelheidsborden, mobiele en dynamische borden in fietsstraten
- **Sensibiliseren inwoners over groene mobiliteit**
- **Fietszondag** blijven verder organiseren
- **Deelfiets** promoten (new mobility 8 blue bike deelfietsen station) + gratis ritten:
 - Eigen personeel gemeente
 - Bedrijven
- **Deelauto's:** campagne om te informeren, motiveren, infoavond, ervaringen gebruikers (vroegere gebruikers Leuven)
- **Parkeerplan** wijzigingen goed uitleggen, goed gebruik stimuleren (vb. Laadpaalparking), infoavond
- **Verblijfsgebieden:** participatie bij elk verblijfsgebied dat een Leefwijk wordt, informatieavond over gemengd gebruik van de infrastructuur.

C3. Handhaving

Handhaving maakt onderdeel uit van het wetslagen van het mobiliteitsbeleid. Dit geldt zowel voor handhavingsmaatregelen die onder politiezone vallen (controle van snelheidsovertredingen, foutparkeren...), de gedepenaliseerde verkeersovertredingen (controle van de parkeerduurbepalingen), als de gemeentelijke bevoegdheden (parkeernormering nieuwbouwprojecten...). Dit handhavingsbeleid dient gericht te worden op volgende pijlers binnen het beleidsplan:

- Snelheidslimieten
- Parkeren
- Tonnagebepaling
- Parkeerverbod vrachtverkeer (op te nemen in het parkeerbeleidsplan).

In het Zonale veiligheidsplan (Zie bijlage) van de politie voor de BRT-zone is het verminderen van verkeersslachtoffers ook een prioriteit. Hiervoor zijn specifieke acties in dit veiligheidsplan opgenomen.

In combinatie met het jaarrapport over ongevallen kan ook dit document dienen om te evalueren waar handhavingsacties meer noodzakelijk zijn.

Snelheid

De gemeente hanteert volgende strategie:

- Regionale Wegen: trajectcontrole
- Interlokale Wegen: trajectcontrole en structurele controles met een prioriteit op de gedeelten waar max. 50 mag worden gereden en op onveilige locaties.
- Erftoegangswegen: controles in verschillende stappen:
 1. met anonieme snelheidsmeter (radar)meter / telraam gedurende minstens twee weken
 2. indien blijkt dat hier te snel wordt gereden: snelheidsmeter met smiley (meter met snelheidsinformatie) plaatsen, gedurende 2 weken
 3. 2 x 1 uur bemande controle door politie op die tijdstippen



4. (Mobiele) trajectcontrole indien probleem aanhoudt of gerichte controles door politie.

Om ervoor te zorgen dat de snelheidslimieten gerespecteerd worden, vraagt de gemeente aan de Politie om op geregelde tijdstippen onaangekondigde snelheidscontroles te blijven uitvoeren. De communicatie van de resultaten in de krant, die bijdraagt tot sensibilisering, zullen ook verdergezet worden.

De gemeente wil ook het aantal vaste snelheidscamera's / trajectcontroles uitbreiden.

De installatie van de trajectcontrole op de gewestwegen is aan de gang :

- N19
- N229
- Nieuwebaan.

Prioritaire locaties voor trajectcontroles of flitscamera's op gemeentewegen zijn:

- Hellichtstraat – Vakenstraat – Steenweg op Gelrode – Zallakenstraat (na aanleg van nieuwe riolering en nieuwe fietspaden mét wegversmalling voor de rijbaan zal de situatie hier waarschijnlijk verbeteren).
- Langestraat + Steenweg op Wezemaal
- Rodenbach/Vijfde Liniestraat
- Hogeweg/Varentstraat
- Tremelobaan.

Daarnaast wil de gemeente regelmatig de attentie op de snelheidslimieten verhogen door het plaatsen van dynamische snelheidsaanduidingen.

De gemeente onderzoekt de mogelijkheid om snelheidsovertredingen binnen de zones 30 en 50km/u te handhaven via een aanpassing van het GAS reglement alsook parkeerovertredingen.

Parkeren

Het controleren van het parkeerbeleid spitst zich voornamelijk toe op de controle van de parkeerduur. Ook hier geldt dat de nodige sancties dienen genomen te worden bij niet naleving teneinde te komen tot een respectering van de parkeerduurbepanking. Controle van de parkeerduurbepanking is gedepenaliseerd en dient door de gemeente uitgevoerd te worden. Zij kan hiervoor een ambtenaar aanstellen of beroep doen op een externe firma. Hiernaast is het noodzakelijk om ook op te treden tegen foutparkeerders. Maar ook de parkeernormen bij nieuwbouwprojecten dient gehandhaafd te worden.

Tonnagebepanking

Ook de naleving van de tonnagebepanking in de verschillende straten en gebieden dient geregeld gecontroleerd te worden wil men het respecteren van de maatregel bewerkstelligen. Ook bij de invoering van het parkeerverbod voor vrachtwagens zal (zeker in de beginfase) geregelde controle door de politie noodzakelijk zijn om het verbod af te dwingen.

Strategie

De gemeente werkt samen met de politie een handhavingsstrategie uit in het Zonaal Veiligheidsplan. Uitgangspunt daarbij is dat handhaving efficiënt wordt ingezet en gekoppeld wordt aan monitoring van de problematiek.

De gemeente wil inzetten op GAS5, in samenwerking en overleg met de politie en de provinciale diensten GAS handhaving.



Door middel van deze specifieke GAS kan de gemeente snel en accuraat handhaven voor snelheidsovertredingen in snelheidsregimes 30 en 50km/u maar ook haar parkeerbeleid handhaven.

C4. Monitoring en evaluatie

Monitoring en evaluatie zijn belangrijk om het effect van maatregelen te bepalen en nieuwe knelpunten op te sporen. Bovendien kunnen dan lessen worden getrokken uit maatregelen die eerder zijn genomen. De effectiviteit van het mobiliteitsbeleid wordt hierdoor verhoogd.

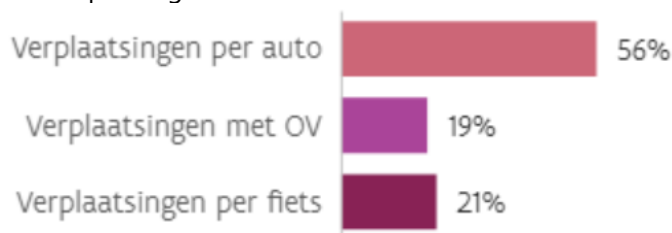
De gemeente wil op 2 manieren monitoren:

- monitoring van de acties: op basis van de actietabel wordt bekeken welke maatregelen zijn uitgevoerd en welke niet. Voor de acties die niet zijn uitgevoerd wordt nagegaan wat de reden hiervan is (budget, personele capaciteit, moeilijke processen enz.)
- monitoring van de doelstellingen: in dit beleidsplan staan een aantal meetbare doelstellingen geformuleerd. Deze zijn vooral bedoeld om de effecten van de verschillende acties te monitoren. Voor de doelstellingen die niet werden behaald wordt gezocht naar de reden (acties niet uitgevoerd, effecten overschat enz.).

De monitoring vraagt een constante inspanning, van zodra het mobiliteitsplan is goedgekeurd en wordt driejaarlijks geëvalueerd door de projectstuurgroep.

De gemeente heeft verschillende middelen ter beschikking voor de monitoring:

- Telramen of van (anonieme) snelheidsmeters van de politie of van de gemeente: monitoring van gereden snelheden op basis van data van metingen
- Gegevens van de Politie: audit van de verkeersongevallen
- Vervoersplannen van scholen en bedrijven: modal split meting, tevredenheidsindicatoren, nieuwe knelpunten
- Stads- en gemeentemonitor: algemene info over mobiliteit in de gemeente (inclusief een inschatting van de modal split en tevredenheidsindicatoren)
 - driejaarlijkse burgerbevraging
 - Aandeel van de inwoners waarvan het gezin in het bezit is van een wagen, een moto of een bromfiets, een fiets, een elektrische fiets, een bakfiets of een fietskar, een abonnement openbaar vervoer, een lidmaatschap autodelen of fietsdelen, een elektrische step, hooverboard of monowheel.
 - Aandeel van de inwoners dat gebruikmaakt van een bepaald vervoersmiddel voor verplaatsingen in de vrije tijd.
 - Aandeel van de inwoners dat gebruikmaakt van een bepaald vervoersmiddel voor verplaatsingen tussen woonplaats en werk, school of opleiding.



Figuur 9: Modal split woon-werk (stads-gemeentemonitor 2020)

- Aandeel inwoners dat het voorbije jaar voor korte afstanden vaak de fiets genomen heeft of zich te voet heeft verplaatst.
- Aandeel inwoners dat het veilig vindt om te fietsen.
- Aandeel inwoners dat vindt dat er voldoende fietsenstallingen zijn in de buurt.
- Aandeel inwoners dat vindt dat er voldoende fietspaden zijn in de gemeente.
- Aandeel inwoners dat vindt dat er voldoende openbaar vervoer is in de buurt.
- Aandeel inwoners dat vindt dat er voldoende parkeerplaatsen zijn voor bewoners in de buurt.
- jaarlijkse cijfers van Statbel:
 - Aantal verkeersongevallen per 1000 inwoners
 - Aantal verkeersslachtoffers per 1000 inwoners
 - Aantal verkeersslachtoffers bij fietsen en voetgangers per 1000 inwoners
 - Aandeel geregistreerde personenwagens naar brandstoftype
 - Aandeel personenwagens in bezit van particulieren naar CO₂-uitstoot in procenten
 - Aandeel personenwagens in bezit van particulieren naar eco-score, in procenten

Het mobiliteitsplan wordt zo een levend werkinstrument om het mobiliteitsbeleid en de effecten op de mobiliteit in de gemeente op te volgen en vorm te geven.



9 Actieplan

Korte Termijn (KT) : 0-3 jaar / Middellange Termijn (MLT):-4-6 jaar / Lange Termijn (LT): >6 jaar of continue acties

Er werden bewust geen budgetten opgenomen in de actietabel van het beleidsplan: het budget staat in het meerjarenplan en is op die manier transparant. Het mobiliteitsplan is een plan met een visie voor langere termijn tot 2030. Het is aan de gemeenteraad om jaarlijks bij de goedkeuring van het meerjarenplan de nodige budgetten te voorzien teneinde de uitvoering van het mobiliteitsplan en haar acties waar te maken.

NR.	Maatregel	Termijn	Initiatiefnemer	Partners	Prioriteit	Opmerkingen
	A.1 Ruimtelijke planning					
	Aanpak veilige schoolomgevingen					
	GBS Het Nest Wezemaal	KT	Dienst Mobiliteit	Scholen	Hoog	
	VBS De Klinker Rotselaar	KT	Dienst Mobiliteit	Scholen	Hoog	
	GBS De Straal Rotselaar	KT	Dienst Mobiliteit	Scholen	Hoog	
	VBS De Rank Wezemaal	MLT	Dienst Mobiliteit	Scholen	Matig	
	Montfortcollege Rotselaar	MLT	Dienst Mobiliteit	Scholen	Matig	
	GBS De Kameleon Werchter	-	Dienst Mobiliteit	Scholen	Laag	Uitgevoerd
	GBS De Heikant Rotselaar	-	Dienst Mobiliteit	Scholen	Laag	Uitgevoerd
	A.1 Strategische ruimtelijke ontwikkelingen					
	Doorwaadbaar maken van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen voor voetgangers en fietsers	Continue	Dienst Mobiliteit	Dienst Omgeving	Hoog	
	Mobiliteitstoets voor grote ruimtelijke projecten	Continue	Dienst Mobiliteit	Dienst Omgeving	Hoog	Ontsluiting, parkeerdruk
	A.3 Categorisering wegen					
	Aanpassen wegen aan hun functie	Continue	Dienst Mobiliteit	Dienst Werken	Hoog	Verblijfsfunctie versus verkeersfunctie
	Ontharden	Continue	Dienst Mobiliteit	Dienst Werken	Hoog	

NR.	Maatregel	Termijn	Initiatiefnemer	Partners	Prioriteit	Opmerkingen
	B.1 Verblifgebieden					
	B1.1 Inrichting van de verblifgebieden middels circulatiemaatregelen, snelheidsmaatregelen of infrastructuurwerken					
	De Gevel - Molenstraat - Wijngaard - Druivenstraat - Dijlestraat - Verdedigingsweg - Fazantenweg - Kwellenbergstraat - Astridstraat - Spoorwegstraat - Melkerijstraat - Grensstraat	KT	Dienst Mobiliteit		Hoog	<ul style="list-style-type: none"> • snelheidsproblemen → snelheidsremmende maatregelen • onduidelijke voorrang → accentueren • weinig sluijverkeer → circulatiemaatregelen niet noodzakelijk • overweg sluiten is op het eerste zicht moeilijk (nader te onderzoeken) <i>Project reeds opgestart</i>
	Eekt - Eektstraat - Eektweg - Abdijlaan - Vleugtweg - Max Havelaarplein - Gemeentepad	KT	Dienst Mobiliteit		Hoog	<ul style="list-style-type: none"> • snelheidsproblemen → erfaanleg (oa. Groenstraat, Parkstraat, Pastoorijstraat) <i>Gaat in uitvoering</i>
	Rotselaar Centrum - Kapelstraat	KT/MLT	Dienst Mobiliteit		Hoog	In uitvoering, Terheidelaan prioritair voor verkeersmaatregelen.



NR.	Maatregel	Termijn	Initiatiefnemer	Partners	Prioriteit	Opmerkingen
	<ul style="list-style-type: none"> - Groenstraat - Parkstraat - Pastorijsstraat - Lozenhoek - Klaverstraat - Veldstraat - Zandstraat - Torenhoflaan - Terheidelaan 					
	<p>Rotselaar Kerk</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dorpsplein - Bergstraat - Smidsestraat - Vijfde Liniestraat tussen Provinciebaan en Rodenbachlaan 	MLT	Dienst Mobiliteit		Hoog	<ul style="list-style-type: none"> • veiligheidsprobleem Mena-kruispunt → herinrichten kruispunt Mena • sluipverkeer → circulatiemaatregelen Dorpsplein, Bergstraat, Smidsestraat. <p><i>Heraanleg N229 op lange termijn</i></p>
	<p>Middelberg</p> <ul style="list-style-type: none"> - Paternosterstraat - Bergenhof - Beatrijslaan - Panoramalaan - Groeneweg - Valleilaan - Echostraat - Bert Leysenlaan - Zonedauwstraat - Olivierstraat - Galgenstraat 	KT/MLT	Dienst Mobiliteit		Matig	<ul style="list-style-type: none"> • snelheidsproblemen → snelheidsremmende maatregelen (Wolfakkerweg) • sluipverkeer → circulatiemaatregelen Oorzaalveldpad, Wolfakkerweg, Olivierstraat prioritair • sluipverkeer Valleilaan-Bert Leysenlaan en Paternosterstraat –



NR.	Maatregel	Termijn	Initiatiefnemer	Partners	Prioriteit	Opmerkingen
	<ul style="list-style-type: none"> - Wolfakkerweg - Oorzaakveldpad - Hertogstraat - Middelberghof - Bermstraat 					Galgenstraat: circulatiemaatregelen.
	<p>Walenstraat</p> <ul style="list-style-type: none"> - Walenstraat - Vrijheidsstraat - stukje Kapoenstraat 	KT/MLT	Dienst Mobiliteit		Middel	<ul style="list-style-type: none"> • Meer sluijverkeer mogelijk als nieuwe verbindingweg tussen Hambos en N26 klaar is. • Rotselaar stemt eigen beleid af op de maatregelen die Haacht neemt om hier sluijverkeer te voorkomen
	<p>Wezemaal Centrum</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rigessel - Holsbeeksebaan - Kloosterbroekpad - Kerkstraat - Sint-Jobsweg - Spikstraat - Wezemaalplein - Kapellekensweg - Kerzestraat - Pad tegen het Sollenveld - Tussenhagenweg - Rodesevoetpad - Steenweg op Nieuwrode tussen N19 en brug over E314 - Beninksstraat tussen Steenweg op Nieuwrode en Weg beneden de Wijngaard 	MLT	Dienst Mobiliteit		Middel	<ul style="list-style-type: none"> • sluijverkeer maar circulatiemaatregelen hebben grote impact (omrijfactor) • gekoppeld aan herinrichting N19 • bijkomende infrastructurele maatregelen en sensibilisatie in dorpskom nodig om 30 km/u op te leggen.



NR.	Maatregel	Termijn	Initiatiefnemer	Partners	Prioriteit	Opmerkingen
	- Bergzichtstraat tussen Steenweg op Nieuwrode en bocht ter hoogte van E314					
	Sint-Antonius - Leuvensebaan - Sint-Antoniusstraat - Sint-Antoniuswijk - Drielindenstraat - Lindeweg - Lostingstraat - Ridderslaan - Vrouwenparklaan - Catharinalaan, tussen Drielindenstraat en Ridderslaan - Catherinalaan tussen Sint-Cecilialaan en einde bewoning - Sint-Cecilialaan - Sint-Pietersstraat - Sint-Annastraat - Joseph Sasstraat	KT	Dienst Mobiliteit		Hoog	Leuvensebaan prioritair <ul style="list-style-type: none"> • vermoedelijk verkeer dat door deze zone rijdt zonder bestemming in het verblijfsgebied. Hangt mogelijk ook samen met doorstroming aan kruispunt Mena. • schoolomgeving De Klinker • verkeersmaatregelen nodig in Sint-Antoniusstraat
	Werchter Centrum - Hoekje - Sint-Jansstraat - O.L.V.-Straat - Werchterplein - Walstraat - Demerbroekstraat - Jan Bolsstraat - Amerstraat - Beverlaak tussen Sint-Jansstraat en Hinderenberg	KT/MLT	Dienst mobiliteit		Hoog	Beverlaak prioritair- dit aanpakken kan al effect hebben op andere problemen. <ul style="list-style-type: none"> • verkeer zonder bestemming in dit verblijfsgebied in Sint-Jansstraat – Werchterplein – Hoekje (extra sensibilisatiemaatregelen) Walstraat in functie van woonontwikkelingen



NR.	Maatregel	Termijn	Initiatiefnemer	Partners	Prioriteit	Opmerkingen
	<ul style="list-style-type: none"> - Hinderenberg - Brouwerijstraat - Slagersweg - Rochusstraat - Tweebruggenstraat - Dillaertsstraat 					
	Eekt <ul style="list-style-type: none"> - Eektstraat - Eektweg - Vleugtweg - Max Havelaarplein - Abdijlaan - Gemeentepad - 	KT	Dienst mobiliteit		Hoog	<ul style="list-style-type: none"> • snelheidsproblemen → erfaanleg (Eektstraat) • sluipverkeer → circulatiemaatregelen Eektweg en Veugtweg
	Grotestraat <ul style="list-style-type: none"> - Grotestraat - Kleinstraat - Voldelweg - Processieweg - Vossebergen - Frans Van Leemputtenstraat - Jack-Opstraat - Jef Scherensstraat - Mezenpad - Rademaekersstraat 	MLT	Dienst mobiliteit	Gemeente Tremelo	Hoog	<ul style="list-style-type: none"> • snelheidsproblemen → aanpassen wegbeeld (Grotestraat-Kleinstraat) • sluipverkeer naar Tremelo <i>Overleg met Tremelo</i>
	Beversluis <ul style="list-style-type: none"> - Beversluis - Gildenstraat - Ambachtstraat 	LT	Dienst mobiliteit		Matig	<ul style="list-style-type: none"> • aanwezigheid recyclagepark volledig achteraan in de zone • route Gildenstraat-Beversluis-Winkelveldbaan



NR.	Maatregel	Termijn	Initiatiefnemer	Partners	Prioriteit	Opmerkingen
	<ul style="list-style-type: none"> - Duitsveldbaan tussen Beversluis en spoorweg - Winkelveldbaan - Vinneveld - Uilenhoek - Kasteeldreef - Kroonstrat - Hofakkerstraat - Sparrenstraat, doodlopende gedeelte ten zuiden van Steenweg op Wezemaal - Wingestraat 					onderzoeken voor verkeersmaatregelen.
	Hanewijk <ul style="list-style-type: none"> - Hanewijk - Hazepad - Eggelbroek 	LT	Dienst mobiliteit	Gemeente Haacht	Laag	<ul style="list-style-type: none"> • overleg mogelijk met gemeente Haacht
	Heikantberg -Heirbaan Bremstraat Dennenlaan Holleweg Olmendreef Bessenlaan Hertshaag Wandeldreef Esdreef Populierenlaan Kwikstaartweg Beukenlaan Elzendreef	LT	Dienst mobiliteit		Laag	<ul style="list-style-type: none"> • vooral toegankelijkheid voor bewoners • circulatie in functie van smalle straten



NR.	Maatregel	Termijn	Initiatiefnemer	Partners	Prioriteit	Opmerkingen
	Eikenlaan Merellaan Berkenlaan Kastanjedreef Bosbessenlaan Regastraat, uitgezonderd gedeelte tussen Schoolstraat en Kruispunt ter hoogte van de school					
	Hellicht Boonhofstraat Broekstraat Hoevestraat	KT	Dienst mobiliteit		Laag	<ul style="list-style-type: none"> • Hellichtstraat heeft belangrijke verkeersfunctie. Verblijfsgebied ligt vooral in Boonhofstraat en Broekstraat • quick win mogelijk: snelheid verlagen naar 30 km/u in het eigenlijke verblijfsgebied ten noorden van Hellichtstraat.
	Hoogland Hoogland Hamstraat Aspergeveld Bremberg Hermansstraat Oude Tramweg Veerpont Spandonck	KT	Dienst Mobiliteit		Matig	<ul style="list-style-type: none"> • plaatselijk gemotoriseerd verkeer naar einde van Hoogland en naar Leybos zou zo veel mogelijk gebruik moeten maken van Hogeweg ipv Hoogland. • quick win mogelijk met verkeersfilters op Hoogland tussen elke verbinding met Hogeweg. Enkel lokaal verkeer makkelijk bereikbaar.



NR.	Maatregel	Termijn	Initiatiefnemer	Partners	Prioriteit	Opmerkingen
	Vlasselaar Steenweg op Nieuwrode tussen Groddestraat en Vlasselaarweg Molenbaan tussen Beukenpleinbaan en Kareelovenstraat Uitweg Beukenpleinbaan tussen Beninksstraat en Uitweg Gelrodesebaan tussen Beukenpleinbaan en Molenbaan Vlasselaarweg van nummer 4 tot nummer 32 Molenpad Akkerstraat Groddestraat tussen Steenweg op Nieuwrode en Kareelovenstraat Kareelovenstraat tussen Molenbaan en Groddestraat Benedenstraat	KT	Dienst mobiliteit		Laag	<ul style="list-style-type: none"> • quick wins mogelijk: • aanpassing van snelheidslimiet mogelijk tussen Steenweg op Nieuwrode en E314 • verkeer zonder bestemming in dit verblijfsgebied op Steenweg op Nieuwrode. • verkeersfilters mogelijk om toegang tot verblijfsgebied te regelen op verschillende plaatsen
	Zallaken Nachtegaalstraat Vinkenlaan Zwaluwlaan Steenweg op Betekom Heirbaan tussen Nachtegaalstraat en Baan op Rotselaar (Aarschot) Leeuwerikstraat Koekoekstraat	LT			Laag	Beperkte problematiek
	Wingepark Wingepark	MLT			Matig	Aanleg betere infrastructuur voor actieve weggebruikers aanbrengen in Wingepark



NR.	Maatregel	Termijn	Initiatiefnemer	Partners	Prioriteit	Opmerkingen
	Realiseren poorteffecten (uitgaande van 1 poort per jaar) oa. Hogeweg Vijfde Liniestraat Beverlaak Torenstraat (i.f.v. schoolomgeving) Beninkstraat (i.f.v. schoolomgeving) Steenweg op Nieuwrode (i.f.v. schoolomgeving)	KT, MLT	Dienst Mobiliteit		Hoog	In functie van onderscheid verkeersgebieden en verblijfsgebieden
	B.1.2 Voetgangersvoorzieningen					
	Herstel bestaande voetpaden					
	Leuvensebaan tussen Torenstraat en Stationsstraat					
	Investeringsprogramma voetgangersinfrastructuur					
	Kapellekensweg van Wezemaalplein tot Kerzestraat	KT	Dienst Mobiliteit		Hoog	Voetpad aan 1 zijde
	Torenhoflaan, van Torenstraat tot Terheidelaan	KT	Dienst Mobiliteit		Hoog	Voetpad aan 1 zijde
	Terheidelaan, deel tussen Torenstraat en Torenhoflaan	KT	Dienst Mobiliteit		Hoog	Voetpad aan 1 zijde
	Dijlestraat, ontbrekend deel tussen trage weg 'Op de Wijngaard' en Stationsstraat	KT	Dienst Mobiliteit		Hoog	
	Rodenbachlaan	MLT	Dienst Mobiliteit		Hoog	Verbeteren, eventueel verbreden en obstakelvrij maken
	Vijfde Liniestraat, deel tussen Rodenbachlaan en centrum	MLT	Dienst Mobiliteit		Hoog	Verbeteren, eventueel verbreden en obstakelvrij maken, inclusief oversteekplaatsen
	Hanewijk, kort deel tussen voetgangersbrug en Hazepad	LT	Dienst Mobiliteit		Hoog	



NR.	Maatregel	Termijn	Initiatiefnemer	Partners	Prioriteit	Opmerkingen
	Rochusstraat	MLT	Dienst Mobiliteit		Hoog	Verbeteren
	Walstraat, deel tussen Sint-Jansstraat en de projectontwikkeling voor wonen van SWAL met toegang ter hoogte van Walstraat nummer 64	MLT	Dienst Mobiliteit		Hoog	Voetpad aan 1 zijde
	Rigessel eerste breed deel vanaf Aarschotsesteenweg	MLT	Dienst Mobiliteit		Hoog	Voetpad aan 1 zijde
	Kerkstraat deel richting Aarschotsesteenweg	MLT	Dienst Mobiliteit		Hoog	Heraanleg voetpad en waar mogelijk verbreden
	Eektstraat tussen Aarschotsesteenweg en de Delhaize	KT	Dienst Mobiliteit		Hoog	Voetpad aan 1 zijde
	Kapelstraat	KT	Dienst Mobiliteit		Hoog	Nieuw voetpad over de volledige lengte langs beide zijden van de weg, inclusief oversteekplaatsen
	N229 Steenweg op Holsbeek	MLT	Dienst Mobiliteit	AWV	Hoog	Voetpaden langsheen de nieuwe fietspaden en dit in het deel tussen de rotonde en huisnr. 108. + langsheen de rotonde richting Montfortcollege tot de Abdijlaan, inclusief oversteekplaatsen
	N19 Aarschotsesteenweg	MLT	Dienst Mobiliteit	AWV	Hoog	Voetpaden tussen de Eektweg en de bushalte t.h.v. Wijngaardberg, inclusief oversteekplaatsen
	N229 Stationsstraat/Provinciebaan	LT	Dienst Mobiliteit	AWV	Hoog	Voetpaden tussen Danone en de Mena, van de Mena tot Kapelstraat, van de Hellichtstraat tot waar het bosgebied begint en van de Dijekant tot aan de verkeerslichten in Werchter, inclusief oversteekplaatsen



NR.	Maatregel	Termijn	Initiatiefnemer	Partners	Prioriteit	Opmerkingen
	Langestraat	MLT	Dienst mobiliteit	Tucrail, Infrabel	Hoog	Vernieuwen voetgangersinfrastructuur aan het station
	Terheidelaan	LT	Dienst mobiliteit		Laag	Doortrekken voetgangersinfrastructuur.
	Nieuwe aanleg als woonerf					
	Groenstraat	KT	Dienst Mobiliteit		Hoog	
	Parkstraat	KT	Dienst Mobiliteit		Hoog	
	Pastorijstraat	KT	Dienst Mobiliteit		Hoog	
	Eektstraat tussen Delhaize en Vleugtweg	KT	Dienst Mobiliteit	Aquafin	Hoog	
	Oversteekbaarheid voor voetgangers	KT/MLT	Dienst mobiliteit		Hoog	Deze oversteekbaarheid loopt overwegend gelijk voor alle zachte weggebruikers en is te vinden onder oversteekbaarheid voor fietsers onder B.2 Fietsroutenetwerk
	Te onderzoeken oversteken voor voetgangers					Een aantal plekken verdienen extra aandacht voor oversteekbaarheid, zeker in het kader van de verblijfsgebieden. Onderzoek naar plaatsen waar oversteekbaarheid voor voetgangers beter kan. Ook fietsers kunnen hier alvast met de



NR.	Maatregel	Termijn	Initiatiefnemer	Partners	Prioriteit	Opmerkingen
						fiets aan de hand gebruik van maken.
	Nieuwebaan – oversteek Chiro Werchter en Hoogland	MLT	Dienst mobiliteit		Matig	Project vernieuwing fietspaden Nieuwebaan
	Oversteek Rotselaar centrum tussen Kerk en Administratief centrum	MLT	Dienst mobiliteit		Hoog	Met zorg voor het creëren van een betere pleinfunctie en omgevingskwaliteit op deze locatie
	Torenstraat – Mena naar Jeugdhuis Mena	MLT	Dienst mobiliteit		Matig	
	Torenstraat – omgeving De Klinker en aan toegang Sportoase de Toren	MLT	Dienst mobiliteit		Matig	In het kader van schoolomgeving en recreatie, meer specifiek van kinderen.
	Steenweg op Wezemaal op verschillende kruispunten.	MLT	Dienst mobiliteit		Matig	In het kader van recreatie, meer specifiek van kinderen.
	Beverlaak-Sint Jansstraat	MLT	Dienst mobiliteit		Matig	
	Hogeweg	MLT	Dienst mobiliteit		Matig	Oversteek tussen nieuw aan te leggen bushalte en ontwikkelingsproject
	Hogeweg – kruispunten met Kleinstraat, Processieweg, Hamstraat	LT	Dienst Mobiliteit		Matig	
	Trage wegenkaart vernieuwen	MLT	Dienst mobiliteit	Buurgemeenten	Matig	Zoeken naar intergemeentelijke opportuniteiten en waar mogelijk



NR.	Maatregel	Termijn	Initiatiefnemer	Partners	Prioriteit	Opmerkingen
						punctueel trage wegen verbeteren zodat ze befietsbaar worden.
	B.2 Fietsrouten netwerk					
	Fietspaden heraanleg					
	Hellichtstraat	KT	Dienst Mobiliteit		Hoog	In uitvoering
	Steenweg op Gelrode – Zallakenstraat	KT	Dienst Mobiliteit		Hoog	
	Langestraat	MLT	Dienst Mobiliteit		Hoog	
	fietspaden snelwegbruggen	KT	Dienst Mobiliteit	AWV	Hoog	Herstellingswerken
	Vijfde Liniestraat	MLT	Dienst Mobiliteit		Matig	Afhankelijk van rioleringswerken Aquafin
	Grotestraat – Kleinstraat	MLT	Dienst Mobiliteit		Matig	
	Steenweg op Nieuwrode	MLT	Dienst Mobiliteit		Matig	
	Gewestwegen	KT	Dienst Mobiliteit	AWV	Hoog	Blijvende kritische aandacht voor de aanleg en onderhoud van fietspaden langs de gewestwegen.
	Fietsstraten optimaliseren	KT	Dienst Mobiliteit		Matig	Daar waar fietsstraten niet binnen een verblijfsgebied liggen of ze ook een expliciete circulatiemaatregel dienen, extra aandacht besteden aan opvallende inrichting zoals markeringen, materialengebruik, schrikstroken, ...
	Oversteekbaarheid voor fietsers (en voetgangers)					
	Vijfde Liniestraat naar Wijgmaalbroek	MLT			Hoog	Voorzien in fietspadproject Vijfde Liniestraat



NR.	Maatregel	Termijn	Initiatiefnemer	Partners	Prioriteit	Opmerkingen
	Vijfde Liniestraat naar Achterheidestraat	MLT			Matig	Voorzien in fietspadproject Vijfde Liniestraat
	Vakenstraat – Domein Ter Heide – Meanderspad	KT	Dienst werken	Aquafin	Hoog	Voorzien in rioleringswerken Aquafin Vakenstraat
	Vakenstraat – Kerkhofstraat Vakenstraat - Schoolstraat	KT	Dienst werken	Aquafin	Hoog	Voorzien in rioleringswerken Aquafin Vakenstraat
	Groenstraat – Kapelstraat	KT	Dienst werken		Matig	Voorzien in project aanleg centrum
	Eektweg – Eektstraat – Vleugtweg	KT	Dienst werken	Aquafin	Matig	Verkeersplateau voorzien op deze kruispunten
	N19 Aarschotsesteenweg	MLT	Dienst mobiliteit	AWV	Hoog	Diverse oversteken voorzien in project Twee aan Montfortcollege, Gemeentepad, Eekstraat-Rigessel, VBS De Rank, Langestraat, Steenweg op Nieuwrode, Marktwegje, Galgenstraat, Bert Leysenlaan
	N229 Provinciebaan en Stationsstraat	LT	Dienst mobiliteit	AWV	Hoog	Diverse oversteken voorzien in project: Leuvensebaan, Astridstraat, Hellelichtstraat, Dijkkant, Dorpsplein, Mena.
	N229 Steenweg op Holsbeek – Wingepark N229 Steenweg op Holsbeek – Rotonde N19	MLT	Dienst mobiliteit	AWV	Hoog	Diverse oversteken voorzien in project: Rotonde, Wingepark
	Beverlaak – Sint-Jansstraat	KT	Dienst mobiliteit		Matig	
	Kerkhofstraat – Steenweg op Wezemaal – Heirbaan	MLT	Dienst mobiliteit		Matig	



NR.	Maatregel	Termijn	Initiatiefnemer	Partners	Prioriteit	Opmerkingen
	Fietssnelweg F25 Aarschot – Leuven vervolledigen					
	Aanleg fietsbrug over tunnel Langestraat	KT	Dienst mobiliteit	INFRABEL, NMBS, Tucrail, Provincie Vlaams-Brabant	Hoog	
	Voltooiing fietssnelweg tussen station en grens Aarschot	KT	Dienst mobiliteit	INFRABEL, NMBS, Tucrail, Provincie Vlaams-Brabant, ANB, Stad Aarschot	Hoog	Aansluiting naar Heikantberg, Steenweg op Betekom en de Middelberg – kleine fietsverbinding tussen Valleilaan en Kruisboogstraat
	Fietstunnel	KT	Dienst mobiliteit	INFRABEL, NMBS, Tucrail, Provincie Vlaams-Brabant	Hoog	Onder spoorlijn 35 tussen Kruisboogstraat en Heirbaan
	Fietsroutenetwerk fijnmaziger maken	MLT	Dienst mobiliteit		Hoog	Fijnmazig routenetwerk creëren door principe van Fix-the-Mix in combinatie met optimaliseren trage wegen.
	B.3 Openbaar vervoernetwerk					
	Actieve participatie in de Vervoersregioraad	continue	Dienst Mobiliteit	De Lijn, Vervoerregioraad	Hoog	
	Verbetering halte-kwaliteit	KT / MLT	Dienst Mobiliteit	De Lijn, Inter, Vervoerregio	Hoog	Toegankelijkheid, schuilhuisjes, fietsbeugels, aantrekkelijkheid
	Nieuwe aanleg station Wezemaal	KT	Dienst Mobiliteit	INFRABEL, NMBS, De Lijn, Vervoerregio, Tucrail, Provincie Vlaams-Brabant, Blue Mobility	Hoog	Inclusief bouw tunnel voor alle weggebruikers in de Langestraat onder de spoorlijn en aansluiting van fietssnelweg F25 aan het station.

NR.	Maatregel	Termijn	Initiatiefnemer	Partners	Prioriteit	Opmerkingen
						Verhoogd perron, gelijk met opstap trein. Overzichtelijk kruipunt Langestraat met Bessenlaan en Winkelveldbaan.
	Uitbouw Hoppin-punten					Standaard voor Hoppin punt: informatiezuil, laadpaal elektrische wagens, fietsenstalling, deelwagens, toegankelijkheid, eventueel deelfiets
	Station Wezemaal	KT	Dienst Mobiliteit/Infrabel	De Lijn, Vervoerregio	Hoog	Vernieuwen in het kader van de bouw van een ongelijkgrondse kruising van de spoorlijn: vernieuwde parking met ruimte voor elektrisch laden, Parkeerplaats voor Mensen Met een Beperking (MMB), deelwagens, verlichtte en overdekte fietsenstalling en deelfietsen van blue bike.
	Werchter – Nieuwebaan-Sint-Jansstraat	KT	Dienst Mobiliteit	De Lijn, Vervoerregio	Hoog	Verplaatsen bushalte Tremelobaan naar Nieuwebaan.
	Marc Muntenplein	MLT	Dienst Mobiliteit	De Lijn, Vervoerregio, AWV	Matig	Uitvoering met deelwagens, - fietsen en comfortabel uitgeruste bushalte en fietsenstalling
	Rotselaar Mena	MLT	Dienst Mobiliteit	De Lijn, Vervoerregio, AWV	Matig	



NR.	Maatregel	Termijn	Initiatiefnemer	Partners	Prioriteit	Opmerkingen
	Wezemaal plein	MLT	Dienst Mobiliteit	De Lijn, Vervoerregio	laag	
	Financiële ondersteuning nachtbussen	Continue	Dienst Mobiliteit	De Lijn	Matig	
	Invoering Damiaanshuttle (vervoer op maat)	KT	Vervoerregio / De Lijn	Gemeenten Tremelo en Haacht	Hoog	
	Blijvende vraag naar hoge frequentie stadsbussen tussen Marc Muntenplein en Leuven Centrum	Continue	Dienst Mobiliteit	Vervoerregio / De Lijn	Matig	De site aan de rotonde/Marc Muntenplein wordt omgevormd tot een mobiliteitsknooppunt voor vervoermaatschappij De Lijn. Het kernnet Leuven wordt uitgebreid tot aan deze bushalte. Het lokaal bestuur Rotselaar ijvert bij De Lijn voor zeer frequente stadsbussen tussen het Marc Muntenplein en Leuven-centrum.
	Deelmobiliteit					
	Deelwagens station Wezemaal	KT	Dienst Mobiliteit	De Lijn, Vervoerregio	Hoog	2023
	Deelfietsen Blue bike station Wezemaal	KT	Dienst mobiliteit	Blue Mobility	Matig	In uitvoering 2021, 8 deelfietsen
	Werchter – Nieuwebaan-Sint-Jansstraat	KT	Dienst Mobiliteit	De Lijn, Vervoerregio	Hoog	2 deelwagens, 3 deelfietsen
	Wezemaalplein	KT	Dienst mobiliteit	Cambio	Matig	2 deelwagens
	Rotselaar centrum	KT	Dienst mobiliteit	Cambio	Matig	2 deelwagens
	Blijvende vraag naar uitbreiding dienstregeling NMBS	Continue	Dienst mobiliteit	NMBS	Matig	Het treinstation van Wezemaal dient verder ontwikkeld te worden als mobiliteitsknooppunt met een



NR.	Maatregel	Termijn	Initiatiefnemer	Partners	Prioriteit	Opmerkingen
						uitgebreide dienstverlening op vlak van openbaar vervoer. Het lokaal bestuur Rotselaar ijvert bij de NMBS voor een meer uitgebreide dienstregeling en meer treinhaltering in Wezemaal om het treinaanbod verder te versterken. Er wordt tevens gevraagd om een rechtstreekse treinverbinding tussen Brussel en Wezemaal in de spitsuren te voorzien.
B.4 Snelheid						
	Gekoppeld aan inrichting verblijfsgebieden	KT/MLT/LT	Dienst Mobiliteit	Politie	Hoog	Opmaak nieuwe limieten bij afwerking van elk verblijfsgebied, liefst in participatie met bewoners en bestemmingen in het verblijfsgebied. Rekening houden dat ook gepaste limieten voorzien moeten worden op interlokale wegen en ontsluitingswegen, zeker wanneer daar sprake is van gemengd verkeer.
B.5 Goederenvervoer						
	Individuele aanpak	continue	Dienst Mobiliteit	Politie	Matig	



NR.	Maatregel	Termijn	Initiatiefnemer	Partners	Prioriteit	Opmerkingen
	B.6 Parkeerbeleid					
	Opstellen parkeerbeleidsplan	KT	Dienst Mobiliteit		Hoog	Aandacht voor slim parkeren, delen van grote (privé-) parkings, kortparkeren, overflow parkings bij evenementen, deelwagens, randparkeren buiten de dorpskernen, minder parkeerplaatsen in functie van een duidelijker wegbeeld, veiligere dorpskernen en betere doorstroming op ontsluitingswegen.
	Uitrol kwalitatieve fietsenstallingen volgens beschreven stallingsnormen.	KT	Dienst Mobiliteit		Hoog	Mena, scholen, station, Sportoase, administratief centrum, dorpscentra en bushaltes. Elke bushalte minstens 1 aanleunbeugel. Haltes met veel opstappers meerdere beugels en zo mogelijk overdekt.
	Installeren laadpalen op alle Hoppinpunten	KT	Dienst Mobiliteit		Hoog	
	B.7 Ontharding					
	Bij opportuniteiten	Continue	Dienst mobiliteit	Dienst werken	Hoog	
	Heirbaan tussen Nachtegaalstraat en Steenweg op Betekom	KT	Dienst Mobiliteit	Provincie Vlaams-Brabant	Hoog	Bij aanleg fietssnelweg tussen station Wezemaal en grens Aarschot
	Eektstraat	KT	Dienst Werken	Aquafin	Hoog	Versmalling rijbaan en ontharding in functie van wegbeeld naar



NR.	Maatregel	Termijn	Initiatiefnemer	Partners	Prioriteit	Opmerkingen
						snelheidslimiet bij aanleg nieuwe riolering.
	C.1 Vervoersmanagement					
	Opstellen nieuwe schoolroutekaart	KT	Dienst Mobiliteit	scholen, politie	Hoog	
	Uitwerken permanente verkeerseducatieve route	KT	Dienst Mobiliteit	scholen, politie	Hoog	Met bebording zodat leerlingen ook met ouders kunnen oefenen.
	Onderzoeken invoering schoolstraten	KT	Dienst Mobiliteit	scholen, politie	Hoog	
	Werven: signalisatievergunning	Continue	Dienst Mobiliteit		Hoog	Bij kleine en grote werven zorgen voor signalisatie die het verkeer veilig doet verlopen met extra aandacht voor voetgangers en fietsers.
	Opstellen nieuwe trage wegenkaart	KT	Dienst Mobiliteit	Communicatiedienst	Matig	
	Duurzame ontsluiting van de bedrijfszones in het kader van het woon-werkverkeer.	MLT	Dienst Mobiliteit	Interleuven, Voka, bedrijven Wingepark, bedrijven Den Teugel	Hoog	Opstellen studie i.s.m. Vlaio, Voka, bedrijven Wingepark en IL : 2022-2023 uitvoering MLT (2024-)
	C.2 Sensibilisering, marketing en informatie					
	Informereren over verkeersregels	Continue	Dienst Mobiliteit	Communicatiedienst	Hoog	Via gemeentelijke communicatie, verkeerscursussen voor inwoners, Grote Verkeersquiz voor personeel,...
	Sensibilisatie over snelheid	Continue	Dienst Mobiliteit	Communicatiedienst	Hoog	Via snelheidsinformatieborden, communicatie van tellingen en handhavingmetingen.

NR.	Maatregel	Termijn	Initiatiefnemer	Partners	Prioriteit	Opmerkingen
	Fietszondag	Continue	Dienst Mobiliteit	Communicatiedienst	Hoog	Activiteit in het kader van Autovrije Zondag en Week van de Mobiliteit
	Promoten deelfiets /deelauto's	Continue	Dienst Mobiliteit	Communicatiedienst	Hoog	Gemeentelijke communicatie over deelmobiliteit
	Promoten STOP principe en combimobiliteit	Continue	Dienst Mobiliteit	Communicatiedienst	Hoog	
	Communiceren charter werftransport	Continue	Dienst Mobiliteit	Dienst Omgeving	Hoog	Bij aanvragen voor omgevingsvergunningen, werkvergunningen en signalisatievergunningen.
	Sensibilisatie verkeersveiligheid	Continue	Dienst mobiliteit	Scholen, Java Food Services, Politie	Hoog	Aankoop zeil voor sensibilisatie dode hoek
	C.3 Handhaving					
	Implementatie handhavingsstrategie snelheid	Continue	Politie	Dienst Mobiliteit	Hoog	Anonieme radartellingen, trajectcontroles, data-analyse
						Indien dit wordt toegepast, is dit sowieso voor alle plaatsen met limieten 30 en 50
	Inzetten van de gemeentelijke administratieve sancties (GAS) bij verkeersovertredingen (GAS 5) - Snelheid	KT	Dienst mobiliteit	Politie, private aanbieders	Hoog	In overleg met de politiezone BRT en de private aanbieders wordt de mogelijkheid onderzocht om GAS-sancties in te zetten voor snelheidsovertredingen in het kader van een actief handhavingsbeleid. Daarbij gaat er specifieke aandacht naar snelheidsovertredingen op

NR.	Maatregel	Termijn	Initiatiefnemer	Partners	Prioriteit	Opmerkingen
						plaatsen met snelheidslimiet 30 km/u en 50 km/u.
	Inzetten van de gemeentelijke administratieve sancties (GAS) bij verkeersovertredingen (GAS 5) - Parkeren	MLT	Dienst mobiliteit	Private aanbieders	Matig	Na invoering nieuw parkeerbeleid, zullen GAS sancties ook kunnen ingezet worden voor parkeerovertredingen blauwe zone
	Prioritaire locaties voor trajectcontrole of flitscamera <ul style="list-style-type: none"> • Hellichtstraat-Vakenstraat-Steenweg op Gelrode-Zallakenstraat • Langestraat-Steenweg op Wezemaal-Torenstraat • Rodenbachlaan-Vijfde Liniestraat • Hogeweg-Varentstraat • Tremelobaan 	KT	Dienst mobiliteit	Politie	Hoog	
	Aankoop bijkomende snelheidsinformatieborden	KT	Dienst mobiliteit		Matig	
	Halfjaarlijkse lijst handhavingsprioriteiten handhaving en snelheidscontroles	KT	Dienst mobiliteit	Politie	Hoog	Afspraken tussen lokaal bestuur en Politiezone BRT

10 Voorstel tot wijziging beleidsplannen

Er worden geen voorstellen gedaan om andere beleidsplannen aan te passen.



11 Bijlage: kaarten per verblijfsgebied

