

Datum: 18 mei 2026

Dienst: dienst Mobiliteit

Type document: beleidsnota

Motivering automatische snelheidshandhaving

1. Evaluatie automatische snelheidshandhaving

De gemeente Rotselaar maakte een evaluatie van de bestaande automatische snelheidshandhaving. Die evaluatie levert de volgende vaststellingen op:

- Een trajectcontrole zorgt voor een significante daling van de gereden snelheid.
- Flankerende maatregelen, zoals proactieve communicatie en signalisatie, zorgen voor sensibilisering, zodat inwoners en passanten goed geïnformeerd zijn over de aanwezigheid van de automatische snelheidshandhaving.
- Procentueel gezien zijn inwoners uit andere gemeenten verantwoordelijk voor het overgrote deel van de snelheidsovertredingen. Het gaat daarbij voornamelijk om bestuurders die als doorgaand verkeer door Rotselaar rijden.
- De gemeente behaalt haar eigen streefdoel van een maximaal overtredingspercentage van 0,16%. Met een daling van het overtredingspercentage naar 0,05% in 2025 wordt dat streefdoel zelfs ruim behaald, wat de verkeersveiligheid sterk ten goede komt.

Er is een duidelijk positief effect van automatische snelheidshandhaving op de gereden snelheid en de verkeersveiligheid.

2. GAS 5-snelheid

De GAS 5-sanctionering laat sinds 2023 toe dat lokale besturen in specifieke situaties GAS-boetes uitschrijven bij verkeersovertredingen. De voorwaarden voor de GAS 5-snelheid zijn:

- Bij een snelheidsovertreding wordt rekening gehouden met een correctie van 6 km/u. Wie een boete heeft, reed bij een trajectcontrole gemiddeld over het traject dus meer dan 6 km/u te snel.
- De overtreding vindt plaats op een weg waar de maximale snelheid 30 of 50 km/u is.
- De snelheid is niet meer dan 20 km/u te hoog, na aftrek van de technische tolerantiemarge (meestal 6 km/u). Als de snelheid wel hoger is dan 20 km/u, wordt de overtreding afgehandeld via het klassieke sanctierecht.
- De overtreding is begaan door een meerderjarige natuurlijke persoon of een rechtspersoon. Er wordt op hetzelfde moment geen andere overtreding vastgesteld. Als er meerdere overtredingen worden vastgesteld, worden alle overtredingen afgehandeld via het klassieke sanctierecht.
- De vaststelling van de overtreding gebeurt door medewerkers van de Politiezone BRT. Voor de verwerking van de GAS 5-boete heeft de gemeente een samenwerkingsovereenkomst met de provincie Vlaams-Brabant.

3. Beleidskader en acties uit het meerjarenplan 2026-2031

Gemeentelijk meerjarenplan

Het nieuwe gemeentelijke meerjarenplan 'Thuis in Rotselaar, Rotselaar klaar voor de toekomst' maakt een prioriteit van het veiliger inrichten van gevaarlijke mobiliteitspunten. De aandacht gaat daarbij vooral naar kwetsbare weggebruikers, naar woonbuurten en de omgeving van scholen, sport- en jeugdverenigingen.

De volgende doelen zijn opgenomen in het meerjarenplan 2026-2031:

- Rotselaar realiseert de mobiliteitsshift en stimuleert veilige en duurzame verplaatsingen voor alle weggebruikers.
- Met het mobiliteitsplan als leidraad, realiseert Rotselaar de mobiliteitsshift. Daarvoor maken we duurzame verplaatsingen aantrekkelijk met comfortabele straten, veilige fiets- en wandelinfrastructuur en een sterk, toegankelijk aanbod van het openbaar vervoer. Elke weggebruiker heeft een veilige plaats in het verkeer.
- De gemeente investeert in verkeersveilige en kindvriendelijk ingerichte schoolomgevingen en belangrijke schoolroutes, met aandacht voor de infrastructuur en de zichtbaarheid van de schoolomgeving.
- Rotselaar verbetert de leefbaarheid en verkeersveiligheid door in te zetten op automatische snelheidshandhaving op de ontsluitings- en verbindingswegen.

Gemeentelijk mobiliteitsplan

Het actieplan in het gemeentelijke mobiliteitsplan richt zich op de volgende punten om de verkeershandhaving te versterken:

- De implementatie van een handhavingsstrategie snelheid waaronder trajectcontroles.
- Het inzetten van GAS 5 bij verkeersovertredingen snelheid.
- De bepaling van prioritaire locaties voor trajectcontroles of flitscamera's.
- De aankoop van bijkomende snelheidsinformatieborden.

Het mobiliteitsplan kwam tot stand na een participatief traject met inwoners. In dat traject was er veel aandacht voor de oversteekbaarheid van de ontsluitingswegen voor (jonge) voetgangers en fietsers. Als bestuurders de correcte snelheid rijden op ontsluitingswegen, verhoogt de oversteekbaarheid en de veiligheid voor de voetgangers en fietsers. Het handhaven van de snelheid op ontsluitingswegen, onder andere met de hulp van trajectcontroles, is dus een belangrijke maatregel voor meer verkeersveiligheid.

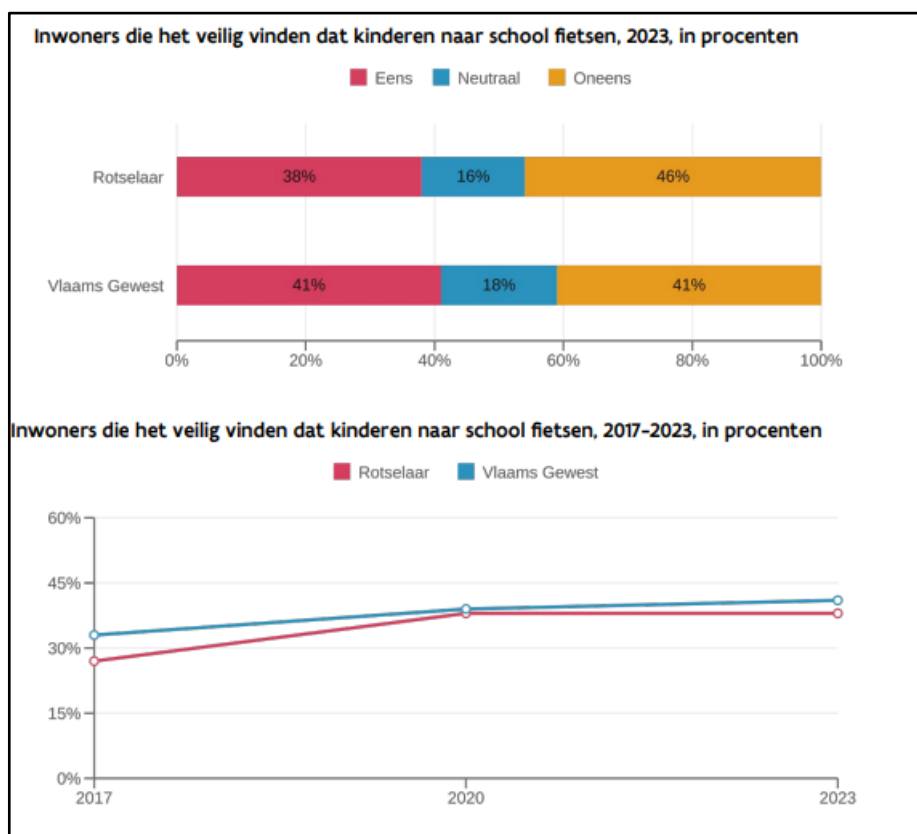
4. Gemeentelijke automatische snelheidshandhaving

Met een doelgerichte inzet van automatische snelheidshandhaving wil de gemeente een aantal doelstellingen bereiken:

- Het gemotoriseerde verkeer de snelheidslimieten laten respecteren.
- De pakkans verhogen voor snelheidsovertreders.
- De kans op snelheidsexcessen verkleinen.
- Het veiligheidsgevoel voor de voetgangers en fietsers verbeteren, vooral bij:
 - het oversteken van de ontsluitingswegen
 - verplaatsingen langs de ontsluitingswegen

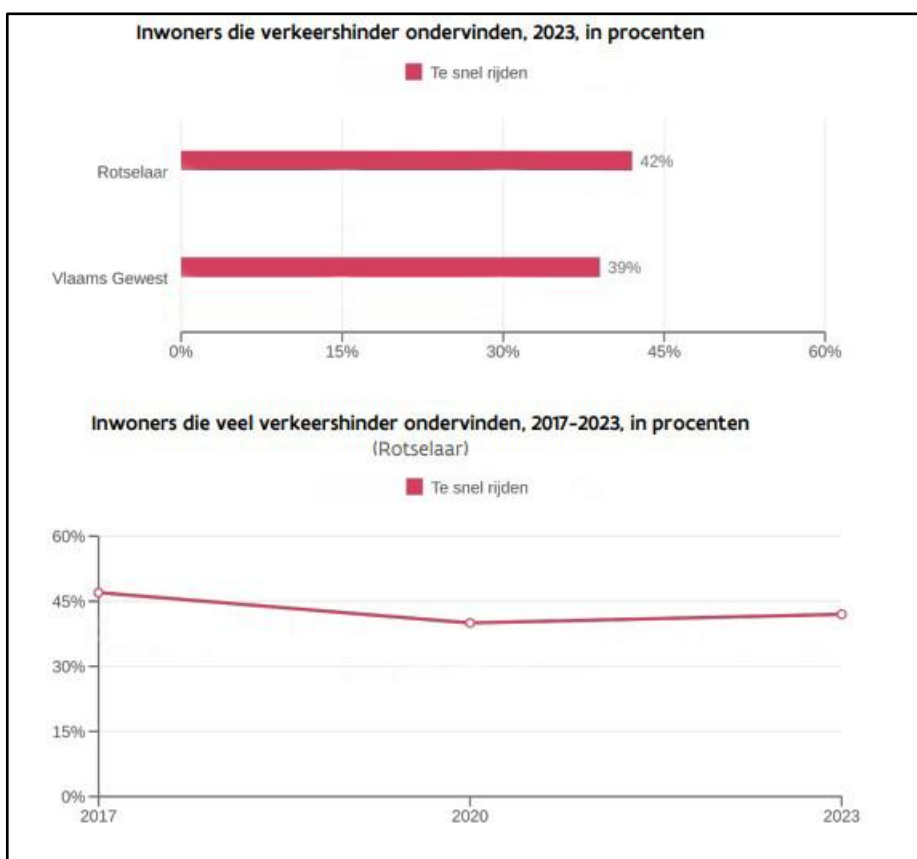
De mobiliteitsshift kan enkel gerealiseerd worden als ook het veiligheidsgevoel verbeterd wordt. Dat geldt meer specifiek voor het (on)veiligheidsgevoel dat leeft bij ouders om hun kinderen al dan niet zelfstandig naar school of naar een hobby te laten verplaatsen. Een hoger veiligheidsgevoel stimuleert het gebruik van de fiets, zowel voor woon-werkverkeer als recreatieve verplaatsingen.

De bevraging van de **Vlaamse Gemeentemonitor (Rotselaar)** geeft daar een duidelijk beeld over:



- Rotselaar is voor veel weggebruikers een gemeente waar ze doorrijden als ze onderweg zijn naar hun bestemming. Dat komt vooral door de centrale ligging en de aanwezigheid van de snelweg E314 en de gewestwegen N19, N229 en N21.
- Rotselaar heeft daarom een bovengemiddeld aantal bestuurders doorgaand verkeer in de gemeente.
- Bestuurders uit andere gemeenten zijn welkom in Rotselaar, maar de gemeente wil er met een doelgerichte automatische snelheidshandhaving en een duidelijke externe communicatie wel voor zorgen dat de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid voor de eigen inwoners, bezoekers en passanten gegarandeerd wordt. Extra verkeer zorgt immers voor een grote druk op de leefbaarheid.

De snelheid van verkeer wordt in de **Vlaamse Gemeentemonitor (Rotselaar)** aangehaald als een hinderlijk probleem in Rotselaar:



Onaangepaste snelheid wordt bij de gemeente via meldingen vaak aangehaald als een probleem. Bovendien geeft de recente **Veiligheidsmonitor** van de Politiezone BRT (2024) aan dat inwoners onaangepaste snelheid, samen met agressief verkeersgedrag, als het grootste veiligheidsprobleem in hun buurt ervaren. Daarbij geeft 59,50% van de inwoners aan dat onaangepaste snelheid in het verkeer een probleem is.

5. Motivatie voor uitbreiding: verkeersveiligheid

Daling van de gereden snelheden

In juni 2025 heeft een onderzoeksgroep van UHasselt, Nuhma en s-Lim een onderzoek afgerond naar 'De impact van gemeentelijke trajectcontroles in Limburg (BE)':

"Uit deze analyses van data voor de periode 2018-2023 blijkt dat de invoering van gemeentelijke TC in Limburg een statistisch significant effect heeft op het aantal verkeersongevallen. De invoering van TC heeft namelijk geleid tot een gemiddelde daling van het aantal verkeersongevallen met 38% meer t.o.v. de evolutie op vergelijkbare wegen. Dit betekent een daling van 38% bovenop wat men zou verwachten als er geen TC was ingevoerd. En ook dat de daling op wegen met TC 38% groter is dan de evolutie (daling of stijging) op gelijkaardige wegen zonder TC over dezelfde tijd."¹

Oorzaak van ongevallen

Overdreven en onaangepaste snelheid zijn de belangrijkste oorzaken van verkeersongevallen.²

Een algemeen aanvaard principe is dat elke 1% toename van de gemiddelde snelheid leidt tot een toename van 4% van het risico op een dodelijk ongeval en 3% toename van het risico op een ernstig ongeval.

Bij verschillende types botsingen beïnvloedt de verlaging van de gemiddelde snelheid met 5% de drempelwaarde voor het risico op overlijden en ernstig letsel:

- Voor voetgangers die door de voorzijde van een auto worden geraakt, stijgt het overlijdensrisico snel (met een 4,5-voud van 50 km/u tot 65 km/u).
- Bij zijdelingse botsingen tussen auto's bedraagt het overlijdensrisico voor inzittenden van auto's 85% bij 65 km/u.
- Voor inzittenden met gordel in de best ontworpen auto's (Euro NCAP 5-sterren) is de drempelwaarde voor ernstige en dodelijke letsels vastgesteld op 70 km/u (rijnsnelheid bij botsing) bij frontale botsingen tussen auto's onderling.

Hoe sneller een voertuig rijdt, hoe meer afstand er nodig is om tot stilstand te komen.

De totale stopafstand bestaat uit de afstand afgelegd tijdens de reactietijd plus de afstand die de auto nodig heeft om tot stilstand te komen vanaf het moment dat het rempedaal ingedrukt wordt (remafstand). Met een auto in perfecte staat en op een droog wegdek, is er aan 50 km/u 27 meter nodig om stil te staan (of de gevelbreedte van een vijftal rijhuizen). Aan een snelheid van 70 km/u is dat al 45 meter.

¹ Bron: Marneffe, 2025, *Analyse van de impact van trajectcontroles op het aantal en de ernstgraad van verkeersongevallen*.

² Bron: Global status report on road safety 2018. Geneva: World Health Organization; 2018.

Hoe sneller een voertuig rijdt, hoe groter de impact bij een ongeval.

Hoe sneller een voertuig rijdt, hoe groter de krachten die vrijkomen bij een botsing. Dat heeft een invloed op de ernst van de (lichamelijke) schade. Hoe hoger de snelheid, hoe hoger de mogelijke impact en hoe meer kans op ernstige letsels. (Meerdere) ernstige letsels kunnen de kans op overlijden vergroten.

- Zo komt bij een botsing aan 30 km/u tegen een vast voorwerp de impact overeen met een val van de eerste verdieping van een gebouw (3,5 m).
- Aan 50 km/u tegen een vast voorwerp is vergelijkbaar met een val van de derde verdieping (10 m).
- Kwetsbare weggebruikers hebben meer kans op letsels aangezien ze niet beschermd zijn.

Daarom is het belangrijk dat op plaatsen waar maximum 50 km/u gereden mag worden, ook effectief de snelheid van 50 km/u gehandhaafd wordt.

Hoe sneller een bestuurder rijdt, hoe kleiner het gezichtsveld wordt.

Door een hogere snelheid ziet een bestuurder veel minder van wat er links en rechts rondom zich gebeurt. Bij 30 km/u heeft de bestuurder een gezichtsveld van meer dan 100°, bij 120 km/u maar 30°. Die vernauwing van het gezichtsveld bij hoge snelheden heet tunnelzicht:

- Bestuurders merken minder op, bijvoorbeeld verkeersborden of overstekende voetgangers.
- Bestuurders kunnen moeilijker onverwachte hindernissen ontwijken.
- Hoe sneller een bestuurder rijdt, hoe meer informatie de hersenen op minder tijd moeten verwerken. Ook daardoor riskeren bestuurders belangrijke zaken uit het oog te verliezen.
- Op een autosnelweg is dat probleem minder groot, want iedereen rijdt aan een gelijkaardige snelheid en in dezelfde richting. Op lokale wegen daarentegen kunnen steeds onverwachte gebeurtenissen plaatsvinden.

Draagvlak bij de burger

Uit de studie 'Gedragsbevraging van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde' (gedragsbevraging snelheid augustus 2022 van VSV) blijkt dat:

- 77% van de Vlaamse automobilisten tot 54 jaar het belangrijk vindt om zich aan de snelheidslimieten te houden (tegenover 62% in 2020).
- 68% zegt dat zijn directe familie (ouders, kinderen of partner) verwacht dat ze zich steeds aan de limieten houden (tegenover 55% in 2020).
- 57% de kans groot tot zeer groot acht dat hij een verkeersongeval zou veroorzaken als hij sneller zou rijden dan toegelaten (tegenover 33% in 2021).
- 33% van de bestuurders denkt sneller dan toegelaten te kunnen rijden zonder daarbij anderen in gevaar te brengen (tegenover 40% in 2020).
- 23% van de bestuurders helemaal niet overtuigd is van het positieve effect van een lagere snelheid op de verkeersveiligheid. Handhaving is een sleutel om ervoor te zorgen dat ook die bestuurders een veilige snelheid in het verkeer zullen aanhouden.

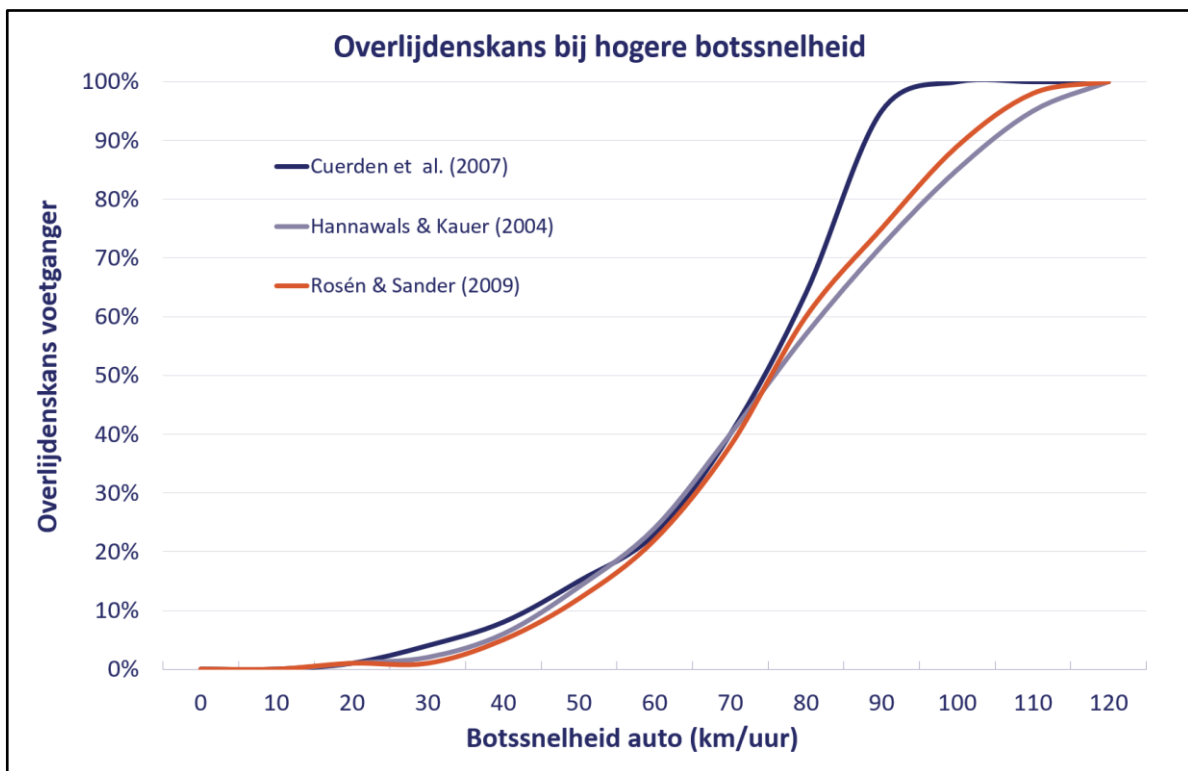
SWOV Factsheet Snelheid en snelheidsmanagement

Snelheidscamera's en trajectcontroles zijn beide zeer effectief in het terugdringen van ongevallen, maar trajectcontroles zijn effectiever. Volgens een meta-analyse van studies naar snelheidstoezicht, leidt de invoering van cameratoezicht tot een afname van het aantal ongevallen van 19% en tot een afname van het aantal ernstige en dodelijke ongevallen van 21%. Volgens een meta-analyse van studies naar trajectcontrole leidt dit tot een afname van alle ongevallen van 30% en een afname van het aantal ernstige en dodelijke ongevallen van 56%.

Botsing tussen motorvoertuig en kwetsbare weggebruiker

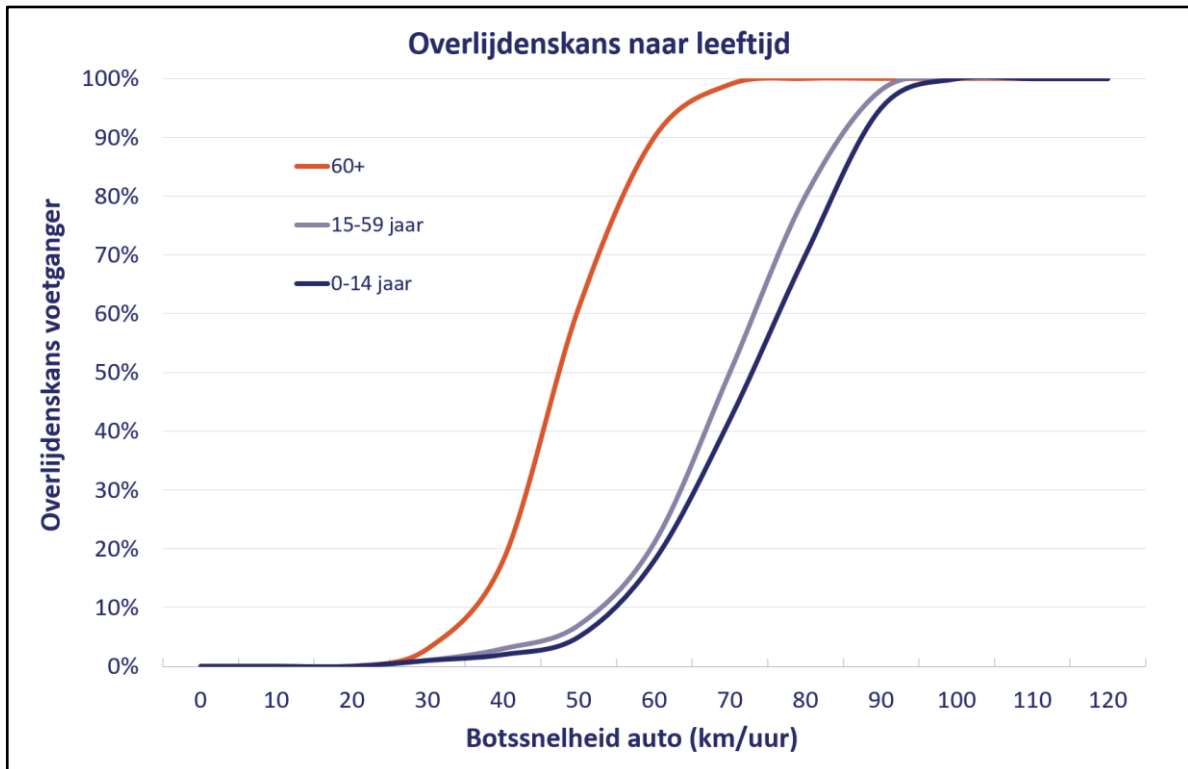
Massaverschillen hebben een belangrijke invloed op de ernst van een ongeval bij een botsing tussen een motorvoertuig en een niet-beschermde en dus kwetsbare (brom)fietser of voetganger. In die situatie is er sprake van massaverschillen vanaf een factor 10 (bij zeer lichte kleine auto's) tot bijna 700 (bij vrachtauto's van 50 ton). De overlevingskansen van kwetsbare verkeersdeelnemers dalen daarom dramatisch met het toenemen van de (bots)snelheid (zie onderstaande afbeelding).

Een overzicht van verschillende studies laat zien dat bij een botssnelheid van 30 km/u meer dan 95% van de voetgangers een botsing met een personenauto overleeft. Bij een botssnelheid van 50 km/u overleeft ongeveer 85% van de voetgangers; bij een botssnelheid van 80 km/u is dat ongeveer 40% en bij een botssnelheid van 100 km/u slechts een enkeling.



Afbeelding: de relatie tussen botssnelheid en overlijdenskans van voetgangers bij een botsing met een personenauto.

Oudere verkeersdeelnemers zijn fysiek kwetsbaarder dan jongere verkeersdeelnemers. Bij eenzelfde botssnelheid is de kans dat zij een botsing overleven daarom beduidend kleiner.



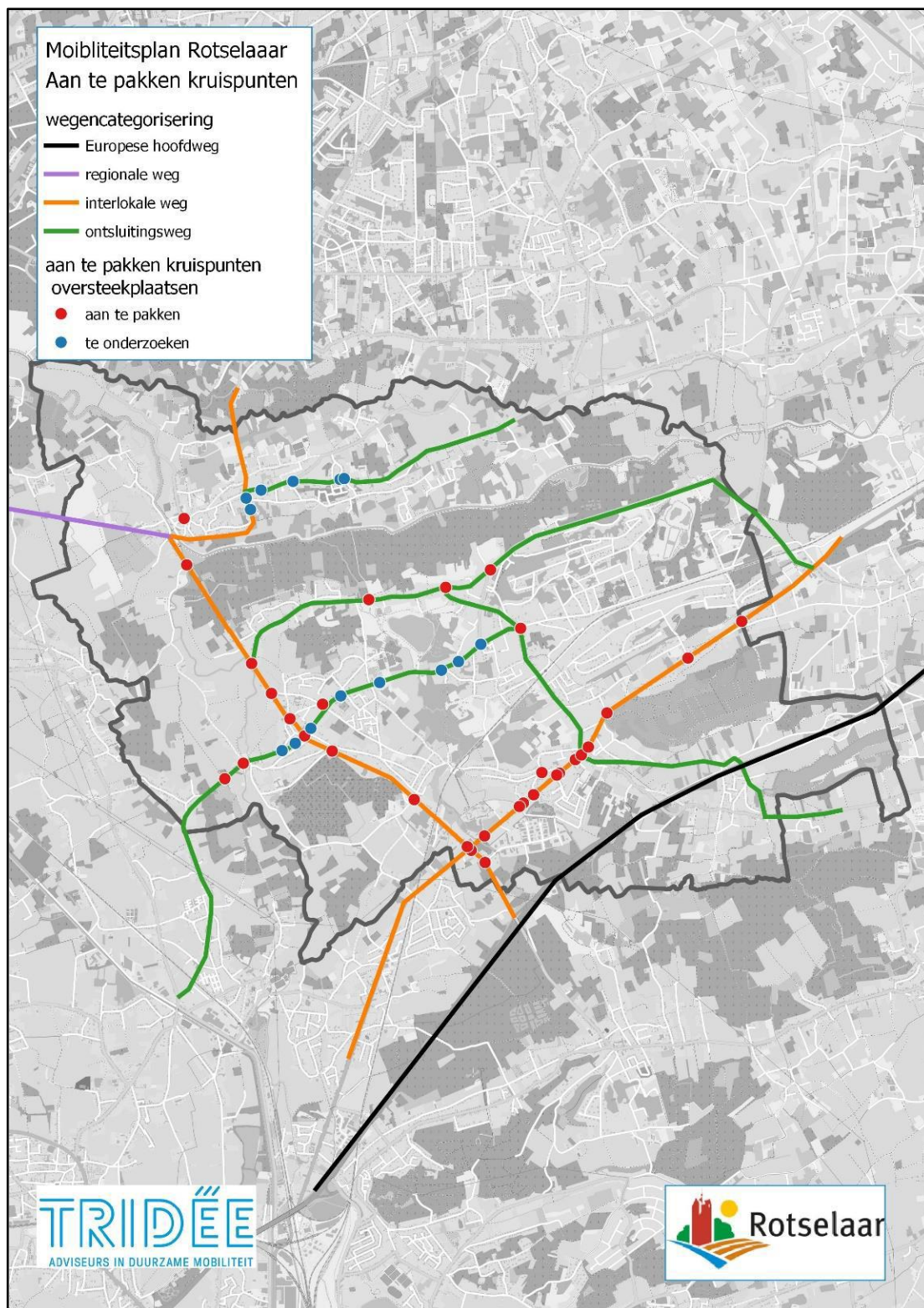
Afbeelding: de relatie tussen botssnelheid en overlijdenskans van voetgangers in verschillende leeftijdsgroepen bij een botsing met een personenauto.

Capaciteit bij politiezone BRT

Werken met trajectcontroles op de belangrijke ontsluitingswegen in de gemeente geeft de politie ruimte om ook elders verkeershandhaving te garanderen. De middelen van de politiezone zijn beperkt, omdat de zone volgens de regels van de KUL-norm een erg lage federale dotatie krijgt. Daardoor is er een beperkte capaciteit bij het politiepersoneel van de zone. Het uitvoeren van bemande flitscontroles is arbeidsintensief. Door dat voor de ontsluitingswegen deels te automatiseren, komt er ruimte vrij om mobiele handhaving in te zetten op locaties die buiten de ontsluitingswegen gelegen zijn, zoals woonbuurten.

Locatiekeuze

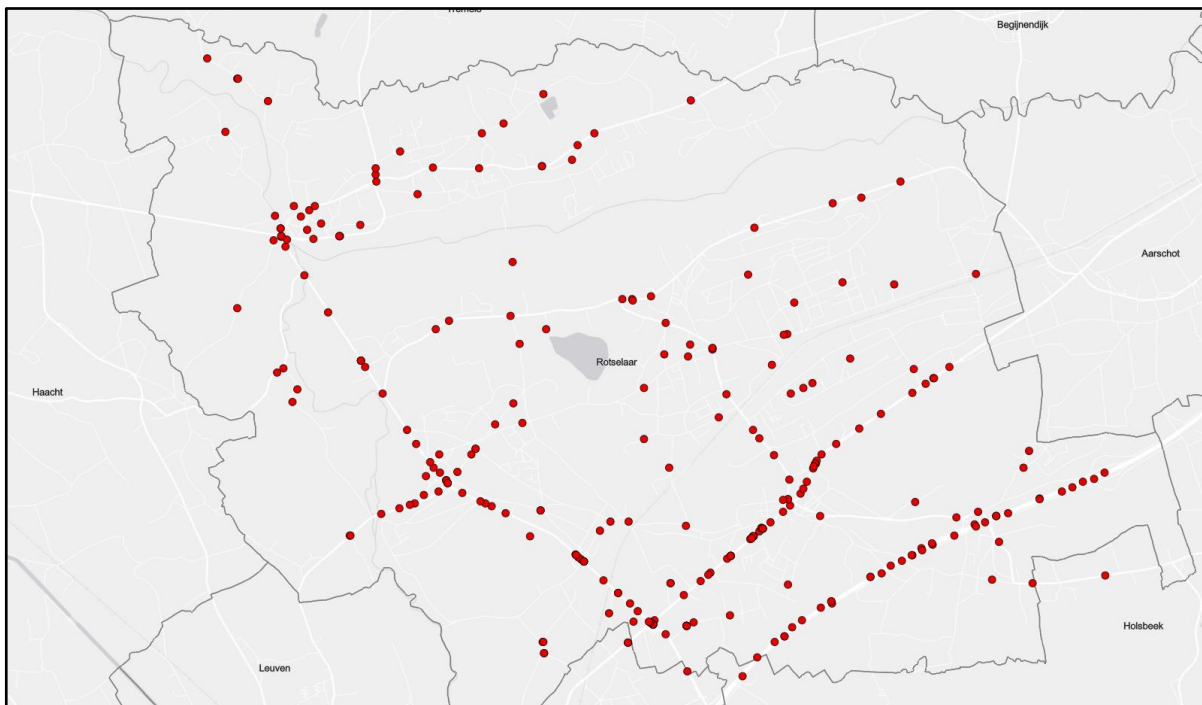
- De gemeente Rotselaar kiest er in de eerste plaats voor om de snelheid te handhaven op plaatsen die volgens het gemeentelijk mobiliteitsplan dienen als ontsluitingsweg. Het is vooral op die wegen dat er grote hoeveelheden doorgaand bovenlokaal en lokaal verkeer rijden die een grote impact hebben op de verkeersveiligheid. Zelfs bij een beperkt overtredingspercentage kan het absolute aantal overtredingen er toch groot zijn. Tegelijk blijft de doorstroming op die wegen nog steeds van belang.
- De veilige oversteekbaarheid van de ontsluitingswegen is vanuit het participatieve traject met inwoners in het gemeentelijk mobiliteitsplan opgenomen.
- Verschillende ontsluitingswegen doen bovendien dienst als schoolroutes voor voetgangers en fietsers. Elke locatie waar onervaren verkeersdeelnemers deel uitmaken van het verkeer, levert potentiële verkeersonveiligheid op.
- De verkeersveiligheid op de ontsluitingswegen moet bekeken worden vanuit het hoog aantal voertuigpassages. Ook bij een relatief laag overtredingspercentage, maar hoog aantal voertuigpassages, kan het absolute aantal overtredingen groot zijn.
- Op de ontsluitingswegen in Vlaanderen is historische lintbebouwing ontstaan. In Rotselaar is dat niet anders. Het verkeer uit de verblijfsgebieden komt steeds op de ontsluitingswegen terecht. Door de lintbebouwing wonen er ook veel bewoners op de ontsluitingswegen.
- Daarnaast is het eveneens prioritair om de snelheid te handhaven op lokale wegen die worden gekenmerkt door de passage van een hoog aantal fietsers en/of voetgangers binnen een systeem van gemengd verkeer. In een zone met gemengd verkeer vormen hoge snelheden van gemotoriseerd verkeer namelijk een groot veiligheidsrisico. De cumulatie van gemengde verkeersstromen, de mogelijke aanwezigheid van sluipverkeer en de hoge snelheid van het gemotoriseerd verkeer maken dat een permanente snelheidshandhaving ook op die specifieke lokale wegen aangewezen is voor de veiligheid en bescherming van de kwetsbare weggebruikers.
- De gemeente bekijkt steeds proactief de verschillende mogelijkheden om het snelheidsprobleem aan te pakken, zoals verkeersremmende maatregelen, periodieke snelheidshandhaving en infrastructurele maatregelen.
- Trajectcontroles worden voorzien op locaties waar de snelheidslimiet 50 km/u is op een ontsluitingsweg, 50 km/u op een weg met gemengd verkeer en uitzonderlijk 30 km/u.
- Om de verkeersveiligheid van de kwetsbare weggebruikers, de omgevingskwaliteit en de leefkwaliteit voor de bewoners te garanderen, is het belangrijk om de snelheid van het gemotoriseerd verkeer te handhaven, zodat bestuurders er aan een gepaste snelheid rijden.



Afbeelding: wegcategorisering en aan te pakken kruispunten uit het Rotselaarse mobiliteitsplan.

Ongevallen

- Volgens de geolocalisatie bij ongevalsregistratie (StatBel) gebeurden de ongevallen in Rotselaar tussen 2017 en 2024 op de volgende locaties op de kaart. Op de locaties waar nieuwe trajectcontroles gepland staan, gebeurden tussen 2017 en 2024 25 ongevallen met gewonden, waarvan eentje met dodelijke afloop.
- De gemeente dient een proactief mobiliteitsbeleid te voeren en kan niet wachten tot er nieuwe ongevallen gebeuren om gerichte maatregelen te nemen die de veiligheid voor alle weggebruikers verbeteren. Het inzetten van handhaving is voor de gemeente een effectieve en doeltreffende maatregel die doelgericht kan ingezet worden op enkele welbepaalde locaties in de gemeente.



Verbeteren van het verkeersveiligheidsgevoel

Een hoger veiligheidsgevoel stimuleert het gebruik van de fiets, zowel voor woon-werkverkeer als recreatieve verplaatsingen:

- Om de mobiliteitsshift te realiseren zet de gemeente in op verschillende elementen: het nemen van infrastructurele maatregelen, de periodieke snelheidscontroles, de uitrol van kwalitatieve stallingen voor fietsers, het verbeteren van de verkeersveiligheid door de vernieuwing en aanpassing van de infrastructuur (rijbaan, fietspaden, voetpaden, oversteekplaatsen).
- Naast een effectief verbeterde veiligheid, is het gevoel van veiligheid even belangrijk voor mensen die de overstap naar stappen en fietsen willen maken. Het handhaven van de snelheid heeft een positief effect op het gevoel van verkeersveiligheid.
- Als het gevoel van verkeersveiligheid beter is, zullen meer mensen durven stappen en fietsen.
- Jacobsen toonde met het concept 'safety in numbers' aan dat het aantal ongevallen daalt als autobestuurders meer fietsers en voetgangers om zich heen zien. Dat betekent dat inzetten op veiligheid en het veiligheidsgevoel de effectieve veiligheid van fietsers en voetgangers versterkt.

Functionele verplaatsingen

De functionele fietsverbindingen worden dagelijks gebruikt, gedurende het hele jaar. Bij mooi weer stijgt het aantal fietsers bovendien:

- Ouders moeten hun kinderen met een gerust hart naar school kunnen (laten) wandelen en fietsen.
- Kinderen moeten nog verkeerservaring opdoen. Ze zijn nog volop in ontwikkeling en maken daarom fouten in het verkeer. Het handhaven van de snelheid zorgt er in schoolomgevingen, op schoolroutes en aan oversteekplaatsen voor dat bestuurders een kortere stopafstand hebben. Zo kunnen ongevallen en letsels voorkomen worden.

Recreatieve verplaatsingen

- Ook te voet en met de fiets moeten kinderen op een veilige manier de recreatieve bestemmingen kunnen bereiken. Het gaat om locaties met hobby's voor kinderen of activiteiten die samen met kinderen gedaan worden. Denk daarbij aan locaties als domein Ter Heide, zwemzone 'de Plas', Sportoase De Meander, Sportoase De Toren, sportclubs, jeugdbewegingen, bibliotheek ...
- Ook andere gebruikers van die bestemmingen moeten ze veilig te voet en met de fiets kunnen bereiken.
- De gemeente wil ook voor enkele drukke en belangrijke recreatieve verbindingen de veiligheid verbeteren met de hulp van trajectcontroles, zeker op plaatsen met gemengd verkeer.

Gelet op de permanente verkeersstromen, de aanwezigheid van kwetsbare weggebruikers, de noodzaak tot structurele snelheidsbeheersing en de beperkte mogelijkheden voor infrastructurele ingrepen, vormen trajectcontroles het meest doeltreffende en efficiënte middel om de snelheidshandhaving op deze locaties te waarborgen.

6. Nieuwe trajecten

Automatische snelheidshandhaving

De gemeente maakte, op basis van de doelstellingen van het mobiliteitsplan, een zorgvuldige afweging op welke specifieke locaties de snelheidshandhaving door middel van een trajectcontrole noodzakelijk is om tot de gewenste resultaten voor snelheidshandhaving en verkeersveiligheid te komen. Dat gebeurde door middel van een uitgebreide motivatie op basis van de inzichten van de gemeentelijke dienst Mobiliteit en in samenspraak met de politiezone BRT.

De gemeente onderzocht daarbij in eerste instantie telkens of andere infrastructurele maatregelen of circulatiemaatregelen eenzelfde verkeersremmend effect zouden kunnen genereren. Als dat niet het geval is, wordt er pas overwogen om op specifieke locaties te komen tot de invoering van een automatische snelheidshandhaving. Daarbij werden er eveneens verkeerstellingen uitgevoerd. Die metingen geven een objectief inzicht in het totale aantal verkeersbewegingen en de snelheid van het gemotoriseerd verkeer.

Na de implementatie van de automatische snelheidshandhaving voert de gemeente opnieuw verkeerstellingen uit om de effecten ervan te meten. Daarnaast zal de gemeente de resultaten van de automatische snelheidshandhaving jaarlijks monitoren en die informatie overzichtelijk verwerken. De gemeente engageert zich om een periodieke evaluatie te houden en die driejaarlijkse analyse publiek te delen met de mobiliteitsraad en de gemeenteraad. Daarbij wordt onder meer ook geëvalueerd of de automatische snelheidshandhaving effectief is in het bereiken van de doelstellingen voor het handhaven van de snelheid en verkeersveiligheid.

De geselecteerde locaties zijn:

- Vakenstraat/Steenweg op Gelrode
- Vijfde Liniestraat
- Langestraat
- Molenstraat/Kwellenbergstraat
- Terheidelaan
- Nieuwebaan

De implementatie van een trajectcontrole op die specifieke locaties kadert binnen een evenwichtig lokaal verkeersveiligheidsbeleid dat gericht is op het verhogen van de verkeersveiligheid, het beschermen van kwetsbare weggebruikers en het bevorderen van een veilige en leefbare verkeersomgeving.

In dat kader vormt de automatische snelheidshandhaving door middel van een trajectcontrole op de geselecteerde locaties een geschikt, proportioneel en doeltreffend middel om de naleving van de geldende snelheidslimieten structureel te waarborgen.

Snelheid blijft één van de belangrijkste factoren die zowel het risico op verkeersongevallen als de ernst van de gevolgen ervan beïnvloedt. Het beheersen van de snelheid van het gemotoriseerd verkeer is daarom essentieel om de verkeersveiligheid te verbeteren, zeker in deze welbepaalde zones waar verschillende weggebruikers samenkomen of waar de beschikbare ruimte om alternatieve verkeersmaatregelen te nemen beperkt is.

Een trajectcontrole is doeltreffend omdat het systeem de gemiddelde snelheid over een volledig traject meet, in plaats van enkel op één specifiek punt. Daardoor worden bestuurders ertoe aangezet om hun snelheid over de volledige lengte van het traject aan te passen.

In tegenstelling tot klassieke snelheidscontroles, waarbij enkel plaatselijk wordt afgeremd ter hoogte van het controlepunt, zorgt een trajectcontrole voor een meer uniforme en duurzame naleving van de snelheidslimiet en stimuleert ze een structurele gedragswijziging bij bestuurders.

Bovendien laat een trajectcontrole toe om op een efficiënte wijze toezicht te houden op deze specifieke locaties waar de nood aan snelheidsbeheersing continu aanwezig is. Dat verhoogt de effectiviteit van de handhaving en zorgt tegelijk voor een efficiënte inzet van beschikbare middelen.

De maatregel is proportioneel omdat de trajectcontrole enkel wordt toegepast op de geselecteerde locaties, waar de verkeersveiligheidsrisico's aantoonbaar aanwezig zijn en waar infrastructurele maatregelen onmogelijk zijn of onvoldoende de gewenste snelheidsverlaging blijken af te dwingen. De trajectcontrole vormt in deze welbepaalde situaties een aanvullend instrument om de verkeersveiligheid hier daadwerkelijk te waarborgen.

Ten slotte draagt een trajectcontrole hier bij tot een meer veilige, leefbare en voorspelbare verkeersomgeving. Lagere en meer uniforme snelheden verhogen het veiligheidsgevoel van alle weggebruikers en verbeteren de interactie tussen gemotoriseerd verkeer, fietsers en voetgangers. Lagere en meer uniforme snelheden verminderen het risico op verkeersongevallen en beperken ook de ernst van mogelijke ongevallen. Dat is in het bijzonder belangrijk in zones waar kwetsbare weggebruikers, zoals fietsers en voetgangers, substantieel aanwezig zijn. De combinatie van gemengd verkeer, beperkte ruimte en eventuele aanwezigheid van sluipverkeer maakt dat snelheidsbeheersing essentieel is.

In de door de gemeente geselecteerde zones is duidelijk sprake van drukke verkeersstromen, met een intensief gebruik door gemotoriseerd verkeer en een hoog aantal kwetsbare weggebruikers. Daardoor ontstaan verhoogde veiligheidsrisico's wanneer bestuurders de toegelaten snelheid zouden overschrijden.

Gelet op het preventieve karakter, de structurele impact op het rijgedrag en de bewezen bijdrage aan de verkeersveiligheid, vormt de toepassing van een trajectcontrole op de hier aangegeven locaties, na uitgebreide afweging, het meest geschikte en proportionele middel om de naleving van de snelheidslimieten te verzekeren binnen een evenwichtig lokaal verkeersveiligheidsbeleid.

Doelstellingen lokaal verkeersveiligheidsbeleid

Met een gerichte inzet van automatische snelheidshandhaving door middel van een trajectcontrole wil de gemeente volgende verkeersdoelstellingen bereiken:

- Het gemotoriseerde verkeer de snelheidslimieten laten respecteren met het streefdoel van een maximaal overtredingspercentage van 0,16%.
- De pakkans verhogen voor snelheidsovertreders.
- De kans op snelheidsexcessen verkleinen.
- De kans op verkeersongevallen verkleinen.
- De veiligheid en het veiligheidsgevoel van fietsers en voetgangers verbeteren met een bijzondere focus op:
 - de oversteekbaarheid van ontsluitingswegen
 - recreatieve en functionele verplaatsingen
 - situaties van gemengd verkeer

6.1 Vakenstraat - Steenweg op Gelrode

Traject van ongeveer 1.700 meter tussen de Terheidelaan en de Kwikstaartweg.

Kenmerken

- ontsluitingsweg
- dichtbevolkt woongebied – belang voor omgevingskwaliteit en verkeersleefbaarheid
- recreatieve bestemmingen met hoofdtoegangen voor:
 - domein Ter Heide
 - de surfzone van 'de Plas'
 - Sportoase De Meander
- schoolomgeving GBS Heikant
- schoolroute GBS Heikant

Verkeerstellingen

- Steenweg op Gelrode
 - Er werden verkeerstellingen uitgevoerd van 23 januari 2026 tot en met 13 februari 2026. In die periode reden er gemiddeld 3.331 voertuigen per dag voorbij, met pieken tot 3.786 en 3.825 voertuigen per dag. Daarbij werden er gemiddeld 173 middelzware tot zware voertuigen per dag geteld, met uitschieters tot 232 middelzware en zware motorvoertuigen per dag.
 - Uit een analyse van de telgegevens blijkt dat 45,3% van de auto's er te snel rijdt, waarvan 8,6% meer dan 10 km/u te snel.
- Vakenstraat
 - Er werden verkeerstellingen uitgevoerd van 27 februari 2026 tot en met 25 maart 2026. In die periode reden er gemiddeld 3.544 voertuigen per dag voorbij, met pieken tot 3.855 en 4.128 voertuigen per dag. Daarbij werden er gemiddeld 173 middelzware tot zware voertuigen per dag geteld, met uitschieters tot 220 middelzware en zware motorvoertuigen per dag.
 - Uit een analyse van de telgegevens blijkt dat 28,7% van de auto's er te snel rijdt, waarvan 2,5% meer dan 10 km/u te snel. Op deze ontsluitingsweg rijden er dagelijks bijzonder veel voertuigen. Het hoge aantal voertuigpassages leidt tot een hoog absoluut aantal overtredingen, wat een negatieve impact heeft op de verkeersveiligheid.

Eerder geregistreerde ongevallen

- In februari 2018 gebeurde er op het kruispunt van de Steenweg op Gelrode met de Kwikstaartweg een ongeval met lichtgewonden, waarbij een personenwagen en een vrachtauto betrokken waren.
- In februari 2018 gebeurde er op het kruispunt van de Steenweg op Gelrode met de Kerkhofstraat een ongeval met lichtgewonden, waarbij een personenwagen en een lichte vrachtauto betrokken waren.
- In juni 2018 gebeurde er op de Steenweg op Gelrode een ongeval met lichtgewonden, waarbij een personenwagen en een lichte vrachtauto betrokken waren.
- In mei 2019 gebeurde er op het kruispunt van de Vakenstraat met de Terheidelaan een ongeval met zwaargewonden, waarbij een personenwagen en een fietser betrokken waren.
- In januari 2020 gebeurde er op de Steenweg op Gelrode een ongeval met lichtgewonden, waarbij twee personenwagens betrokken waren.
- In augustus 2022 gebeurde er op het kruispunt van de Steenweg op Gelrode, de Kwikstaartweg en de Zallakenstraat een ongeval met lichtgewonden, waarbij een personenwagen en een fietser betrokken waren.
- In maart 2024 gebeurde er op de Steenweg op Gelrode een ongeval met zwaargewonden, waarbij een personenwagen en een fietser betrokken waren.

- In juni 2024 gebeurde er op de Steenweg op Gelrode een ongeval met lichtgewonden, waarbij een personenwagen betrokken was.
- In april 2026 gebeurde er in de Vakenstraat een ongeval zonder gewonden, waarbij een bestelwagen betrokken was.

Motivatie

- De hoofdtoegangen van domein Ter Heide, surfzone 'De Winge' en sportcentrum Sportoase De Meander zijn gelegen in de Vakenstraat.
 - Omwille van de recreatieve functies, waaronder het lokale zwembad en zwemzone 'de Plas', trekt deze zone veel fietsende gezinnen en kinderen aan. Daardoor zijn er veel oversteekbewegingen van kinderen en jongeren met minder verkeerservaring, wat potentieel voor ongevalsituaties zorgt.
- De belangrijkste fietsverbinding tussen Werchter en Rotselaar, het Meanderspad, sluit aan op de Vakenstraat, evenals het kruispunt met fietsstraat Terheidelaan.
- De Vakenstraat en het Meanderspad maken deel uit van het Bovenlokaal Functioneel Fietsrouten netwerk (BFF).
- Het Meanderspad maakt deel uit van het recreatief fietsnetwerk via de fietsknooppunten. De doorsteek tussen de knooppunten gebeurt op de oversteekplaats voor voetgangers en fietsers in de Vakenstraat aan het Meanderspad.
- De oversteekbaarheid op verschillende kruispunten op Vakenstraat en de Steenweg op Gelrode zal verbeteren als de snelheid van het gemotoriseerd verkeer permanent kan worden gehandhaafd dankzij de inzet van automatische snelheidshandhaving.
- Het wegbeeld van de Vakenstraat, Steenweg op Gelrode en Zallakenstraat werd recent (2024) integraal aangepast.
- De gemeente plaatste hier al een preventief dynamisch snelheidsbord. Verderop de Steenweg op Gelrode en Zallakenstraat werd al punctuele snelheidshandhaving voorzien door middel van de installatie van twee flitspalen. De politiezone BRT voert op deze as frequent punctuele bemande snelheidscontroles uit volgens de prioritaire handhavingdoelstellingen.
- De weg werd smaller gemaakt in lijn met het snelheidsregime en er werden asverschuivingen en wegversmallingen aangelegd.
- Uit de verkeerstellingen blijkt duidelijk dat er, na de gehele herinrichting van het openbaar domein, nog steeds te snel wordt gereden op deze verbindingas.
- De verkeersdrukke en de gemengde verkeersstromen zijn op deze locatie permanent van aard en doorlopend. Ze beperken zich niet tot specifieke momenten of tijdsperiodes, waardoor permanente snelheidshandhaving hier aangewezen is.
- Gelet op de antecedenten, de snelheidsmetingen, het motivatieonderzoek, de permanente stroom aan verkeersbewegingen evenals de gemengde verkeersstromen van gemotoriseerd verkeer, fietsers en voetgangers is automatische snelheidshandhaving op deze locatie gewenst en noodzakelijk om de doelstellingen voor verkeersveiligheid te bekomen.

6.2 Vijfde Liniestraat

Traject van ongeveer 435 meter tussen huisnummer 82 en de Rodenbachlaan

Kenmerken

- ontsluitingsweg
- woongebied – belang voor omgevingskwaliteit en verkeersleefbaarheid
- onderdeel van het Bovenlokaal Functioneel Fietsrouten netwerk (BFF)
- aansluiting op de recreatief fietsrouten netwerk via fietsknooppunten aan de Molen
- aansluiting op het functionele en recreatieve fiets- en wandelverbinding naar Wijgmaalbroek (Leuven)
- aansluiting op de drukke fietsas Achterheidestraat – Molenstraat (Werchter – Wijgmaal)

- aansluiting op het wandelnetwerk Rotselaar-Centrum

Verkeerstellingen

- Er werden verkeerstellingen uitgevoerd van 23 januari 2026 tot en met 13 februari 2026. In die periode reden er gemiddeld 4.113 voertuigen per dag voorbij, met pieken tot 4.765 en 4.815 voertuigen per dag. Daarbij werden er gemiddeld meer dan 285 middelzware tot zware voertuigen per dag geteld, met uitschieters tot 310 middelzware en zware motorvoertuigen per dag.
- Uit een analyse van de telgegevens blijkt dat 35,2% van de auto's er te snel rijdt, waarvan 4,9% meer dan 10 km/u te snel. Het hoge aantal voertuigpassages leidt tot een hoog absoluut aantal overtredingen, wat een negatieve impact heeft op de verkeersveiligheid.

Eerder geregistreerde ongevallen

- In mei 2018 gebeurde er in de Vijfde Liniestraat een ongeval met zwaargewonden, waarbij een lichte vrachtauto en een motorfiets betrokken waren.
- In maart 2019 gebeurde er op het kruispunt van de Vijfde Liniestraat met de Molenstraat een ongeval met lichtgewonden, waarbij twee personenwagens betrokken waren.
- In maart 2021 gebeurde er in de Vijfde Liniestraat een ongeval met lichtgewonden, waarbij een personenwagen betrokken was.
- In februari 2023 gebeurde er op het kruispunt van de Vijfde Liniestraat met het Wijgmaalbroek een ongeval met lichtgewonden, waarbij een personenwagen en een fietser betrokken waren.
- In november 2023 gebeurde er in de Vijfde Liniestraat een ongeval met lichtgewonden, waarbij een fietser betrokken was.

Motivatie

- De oversteekbaarheid van deze zeer drukke ontsluitingsweg is noodzakelijk voor schoolgaande kinderen en voor fietsers en voetgangers op weg naar voorzieningen en recreatie in Rotselaar-Centrum of naar domein Ter Heide.
- Deze verkeersas kent een bijzonder hoog aantal fietsers richting de functionele en recreatieve fietsverbinding 'Wijgmaalbroek' richting Leuven.
- Ter hoogte van de Molen maakt de Vijfde Liniestraat een gevaarlijke bocht. Samen met de brug over de Dijle bemoeilijkt dat de zichtbaarheid op aankomende voertuigen voor alle weggebruikers die uit de Molenstraat komen. Door de snelheid te handhaven, zien weggebruikers uit de Molenstraat verkeer op de Vijfde Liniestraat beter aankomen en kunnen ze de snelheid ervan beter inschatten. Dat maakt de Vijfde Liniestraat vanuit de Molenstraat oprijden of de Vijfde Liniestraat er oversteken veiliger.
- De Vijfde Liniestraat is een drukke ontsluitingsweg met veel bovenlokaal gemotoriseerd verkeer en veel fietsbewegingen. Om de gestelde doelstellingen voor verkeersveiligheid te behalen, is het noodzakelijk dat de snelheid van het gemotoriseerd verkeer hier wordt gehandhaafd.
- Tegelijk is de doorstroming van het gemotoriseerd verkeer op deze verkeersas belangrijk omwille van het hoge aantal passages. Daarom is het plaatsen van wegversmallingen en asverschuivingen op deze drukke verkeersas niet mogelijk. Het inperken van de verkeersdoorstroming op deze drukke verbinding zou de verkeersstromen verplaatsen naar de omliggende woonbuurten, wat absoluut niet aanwezen is.
- De gemeente plaatste al een preventief dynamisch snelheidsbord. De politiezone BRT voert op deze as punctuele bemande snelheidscontroles uit volgens de prioritaire handavingsdoelstellingen. Uit de verkeerstellingen blijkt echter duidelijk dat er nog steeds te snel wordt gereden op deze drukke verbinding. De aanpassing van de weginfrastructuur wordt mee opgenomen wanneer de rioolbeheerder (Aquafin) het nieuwe gescheiden rioleringsstelsel zal aanleggen. Dat project kan echter niet op korte termijn worden uitgevoerd.

- De verkeersdrukte en de gemengde verkeersstromen zijn op deze locatie permanent van aard en doorlopend. Ze beperken zich niet tot specifieke momenten of tijdsperiodes, waardoor permanente snelheidshandhaving hier aangewezen is.
- Gelet op de antecedenten, de snelheidsmetingen, het motivatieonderzoek, de permanente stroom aan verkeersbewegingen, de moeilijke oversteekbaarheid van de steenweg evenals de gemengde verkeersstromen is automatische snelheidshandhaving op deze locatie gewenst en noodzakelijk om de doelstellingen voor verkeersveiligheid te bekomen.

6.3 Molenstraat - Kwellenbergstraat

Traject van ongeveer 1.200 meter tussen de Dijlestraat en de Astridstraat.

Kenmerken

- verblijfsgebied met gemengd verkeer
- functionele fietsverbinding
- zone gevoelig voor sluipverkeer
- onderdeel van recreatief fietsroutenetwerk via de fietsknooppunten
- onderdeel van recreatief wandelnetwerk via de wandelknooppunten
 - significant veel wandelaars en fietsers in deze omgeving

Verkeerstellingen

- Er werden verkeerstellingen uitgevoerd van 23 januari 2026 tot en met 13 februari 2026. In die periode reden er gemiddeld 729 voertuigen per dag voorbij, met pieken tot 904 en 921 voertuigen per dag. Daarbij werden er gemiddeld meer dan 27 middelzware tot zware voertuigen per dag geteld, met uitschieters tot 41 middelzware en zware motorvoertuigen per dag.
- Uit een analyse van de telgegevens blijkt dat 37,3% van de auto's er te snel rijdt, 8,1% rijdt meer dan 10 km/u te snel. Het gemotoriseerde verkeer heeft een impact op de omgeving en de andere weggebruikers in de straat.
- Het percentage van bestuurders dat meer dan 10 km/u te snel rijdt, is hier hoog. In een straat met gemengd verkeer heeft dat een grote impact op de verkeersveiligheid en het veiligheidsgevoel.

Motivatie

- De zone wordt gekenmerkt door de passage van bijzonder veel fietsers en voetgangers. Dat maakt dat deze verkeersas een hoge prioriteit heeft in het gemeentelijke verkeersveiligheidsbeleid.
- In een zone met gemengd verkeer vormen hoge snelheden van gemotoriseerd verkeer een groot veiligheidsrisico.
- Omwille van de grote toestroom van fietsers en voetgangers wenst de gemeente de veiligheid en bescherming van de kwetsbare weggebruikers op deze verkeersas te verzekeren.
- In deze zone is er bijzonder veel sluipverkeer aan onaangepaste snelheid. Deze verkeersas wordt gekenmerkt door een lange, uitgestrekte rijbaan. Calamiteiten, een gesloten overweg in de Stationsstraat en filevorming aan de verkeerslichten van het Mena-kruispunt, vergroten de kans op sluipverkeer aan onaangepaste snelheden.
- Het wegbeeld van de Molenstraat en Kwellenbergstraat is reeds aangepast aan de gehanteerde snelheidslimiet.
- Op deze locatie laat de beperkte openbare ruimte de aanleg van een fietspad niet toe.
- De weg is te lang en te bochtig voor plaatselijke infrastructuraanpassingen, zoals wegversmallingen of asverschuivingen. Omwille van de lengte van de straat zou er, tussen eventuele wegversmallingen of andere fysieke verkeersremmers, door het gemotoriseerd verkeer gemakkelijk weer opgetrokken worden om zo een hoge snelheid te behalen.

- De plaatsing van Berlijnse verkeerskussens werd overwogen en onderzocht. Gelet op de belangrijke functie op het recreatieve fietsnetwerk, werd dat concept voor van de veiligheid van de fietsers op deze locatie niet weerhouden.
- De gemeente plaatste hier al preventieve dynamische snelheidsborden.
- Er werd door de gemeente in de Molenstraat al een flitspaal geplaatst voor punctuele snelheidscontrole. Daarnaast voert de Politiezone BRT punctuele bemande snelheidsmetingen uit. Uit de verkeerstellingen blijkt dat er nog steeds te snel wordt gereden.
- De uitzonderlijke cumulatie van de gemengde verkeersstromen, de aanwezigheid van het sluipverkeer en de hoge snelheid van het gemotoriseerd verkeer maken dat een permanente snelheidshandhaving hier ten zeerste aangewezen is.
- Gelet op de antecedenten, de snelheidsmetingen, het motivatieonderzoek evenals de gemengde verkeersstromen van gemotoriseerd verkeer, fietsers en voetgangers is automatische snelheidshandhaving op deze locatie gewenst en noodzakelijk om de doelstellingen voor verkeersveiligheid te bekomen.

6.4 Langestraat

Traject van ongeveer 690 meter tussen de Vleugtweg en het Bergenhof.

Kenmerken

- ontsluitingsweg
- zeer dichtbevolkt woongebied – belang voor omgevingskwaliteit en verkeersleefbaarheid
- schoolroute naar GBS 'het Nest'
- schoolroute naar VBS 'de Rank'
- functionele route voor fietsers en wandelaars tussen Wezemaal en het station, het belangrijkste multimodale mobiliteitsknooppunt in de gemeente.

Verkeerstellingen

- Er werden verkeerstellingen uitgevoerd van 23 januari 2026 tot en met 13 februari 2026. In die periode reden er gemiddeld 4.364 voertuigen per dag voorbij, met pieken tot 4.945 en 4.973 voertuigen per dag. Daarbij werden er gemiddeld meer dan 231 middelzware tot zware voertuigen per dag geteld, met uitschieters tot 260 middelzware en zware motorvoertuigen per dag.
- Uit een analyse van de telgegevens blijkt dat 36,4% van de auto's er te snel rijdt, waarvan 4,3% meer dan 10 km/u te snel.
- Op deze ontsluitingsweg rijden er dagelijks bijzonder veel voertuigen. Het hoge aantal voertuigpassages leidt tot een hoog absoluut aantal overtredingen, wat een negatieve impact heeft op de verkeersveiligheid.

Eerder geregistreerde ongevallen

- In juni 2017 gebeurde er in de Langestraat een ongeval met dodelijke afloop na een frontale botsing, waarbij een personenauto en een vrachtwagen betrokken waren.
- In augustus 2017 gebeurde er in de Langestraat een ongeval met lichtgewonden, waarbij een voetganger en een fietser betrokken waren
- In mei 2021 gebeurde er in de Langestraat een ongeval met lichtgewonden, waarbij een personenwagen en een fietser betrokken waren.
- In december 2022 gebeurde er op het kruispunt van de Langestraat met de Vleugtweg een ongeval met lichtgewonden, waarbij een personenwagen en een fietser betrokken waren.
- In juli 2023 gebeurde er in de Langestraat een ongeval met zwaargewonden, waarbij een fietser betrokken was.

Motivatie

- Dagelijks maken er bijzonder veel voertuigen gebruik van de Langestraat. Dat zorgt voor veel druk op de omgevingskwaliteit. Door de snelheid te handhaven, rijdt het gemotoriseerd aan een gepaste snelheid door de Langestraat, wat de omgevingskwaliteit voor de bewoners verbetert en een positieve impact heeft op de verkeersveiligheid van de kwetsbare weggebruikers.
- De Langestraat is een verbindingsweg voor kinderen die te voet of met de fiets naar de scholen VBS 'de Rank' en GBS 'het Nest' gaan.
- Deze centrale verkeersas midden in een woonbuurt wordt intensief gebruikt door fietsers en voetgangers richting Wezemaal-Station, het drukke mobiliteitsknooppunt, en Wezemaal-Centrum.
- De oversteekbaarheid (Bergenhof – Paternosterstraat – V1-pad – Olivierstraat – Bosweg – Wolfakkerweg – Vleugtweg) en de veiligheid van de kwetsbare weggebruikers zal verbeteren als de snelheid van het gemotoriseerd verkeer permanent kan worden gehandhaafd dankzij de inzet van automatische snelheidshandhaving.
- Een veilige route van de dorpskern van Wezemaal naar Wezemaal-Station is belangrijk om de mobiliteitsshift te realiseren. Door een veilige verbinding te creëren, stimuleert de gemeente het gebruik van het openbaar vervoer.
- Het wegbeeld van de Langestraat werd recent (2024-2025) integraal aangepast. De weg werd smaller gemaakt in lijn met het snelheidsregime en er werden asverschuivingen en wegversmallingen aangelegd. Het is, omwille van de dichte bebouwing, echter niet mogelijk om een voetpad aan te leggen.
- De gemeente plaatste hier al preventieve dynamische snelheidsborden.
- Uit de verkeerstellingen blijkt duidelijk dat er, na de gehele herinrichting van het openbaar domein, nog steeds te snel wordt gereden op deze verbinding.
- De verkeersdrukke en de gemengde verkeersstromen zijn op deze locatie permanent van aard en doorlopend in de tijd. Ze beperken zich niet tot specifieke momenten of tijdsperiodes, waardoor een permanente snelheidshandhaving hier aangewezen is.
- Gelet op de antecedenten, de snelheidsmetingen, het motivatieonderzoek, de permanente stroom aan verkeersbewegingen evenals de gemengde verkeersstromen van gemotoriseerd verkeer, fietsers en voetgangers is automatische snelheidshandhaving op deze locatie gewenst en noodzakelijk om de doelstellingen voor verkeersveiligheid te bekomen.

6.5 Nieuwebaan

Traject van ongeveer 930 meter tussen de Provinciebaan en het Hoogland

Kenmerken

- Interlokale weg, die gelegen is op het kruispunt van verbindingen tussen Haacht, Tremelo, Aarschot en de Europese hoofdweg autostrade E314.
- Vlotte en veilige doorstroming is op deze weg belangrijk om verkeer uit het dorpshart van Werchter te houden.
- De Nieuwebaan verwerkt dagelijks grote hoeveelheden doorgaand verkeer.
- Deze as omvat een gevaarlijke bocht waar in het verleden ongevallen gebeurd zijn.
- In 2002 werd om die reden al een flitspaal geplaatst op de Nieuwebaan.
- De flitspaal werd later door het Vlaams Agentschap Wegen en Verkeer vervangen door een trajectcontrole over de volledige lengte van de Nieuwebaan.
- Kruispunt van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF) met de Nieuwebaan ter hoogte van Demerdijk-Noord. De Demerdijk is een zeer drukke fietsas voor zowel functioneel als recreatief fietsverkeer.
- Kruispunt van het recreatieve fietsnetwerk via de fietsknooppunten met de Nieuwebaan ter hoogte van de fietsoversteek over Nieuwebaan.
- Kruispunt met het wandelnetwerk via de wandelknooppunten.

- Chiro Werchter, Tafeltennisclub Werchter, speelbos 't Speelhol, speelzone Demerbroek en de centrale begraafplaats van Werchter zijn gelegen langs de Nieuwebaan.
- De Nieuwebaan kent een zeer hoog aantal voertuigpassages, wat nefast is voor de oversteekbaarheid voor voetgangers, fietsers en de veilige bereikbaarheid van de woningen.

Verkeerstellingen

- Er werden verkeerstellingen uitgevoerd van 23 januari 2026 tot en met 13 februari 2026. In die periode reden er gemiddeld 9.673 voertuigen per dag voorbij, met pieken tot 10.793 en 10.796 voertuigen per dag. Daarbij werden er gemiddeld meer dan 713 middelzware tot zware voertuigen per dag geteld, met uitschieters tot 760 middelzware en zware motorvoertuigen per dag.
- Uit een analyse van de telgegevens blijkt dat 23,3% van de auto's er te snel rijdt.
- Op deze ontsluitingsweg rijden er dagelijks bijzonder veel voertuigen. Er wordt bovendien vastgesteld dat het aantal passages van zwaar verkeer hier bijzonder hoog ligt, wat een negatieve impact heeft op de verkeersveiligheid.

Eerder geregistreerde ongevallen

- In september 2017 gebeurde er op het kruispunt van de Nieuwebaan met Hoekje een ongeval met lichtgewonden, waarbij een personenwagen en een fietser betrokken waren.
- In juni 2022 gebeurde er op de Nieuwebaan een ongeval met lichtgewonden, waarbij een fietser betrokken was.
- In september 2023 gebeurde er op de Nieuwebaan een ongeval met zwaargewonden.

Motivatie

- De Nieuwebaan werd recent al vernieuwd waarbij de weginfrastructuur werd aangepast. Het wegbeeld van de Nieuwebaan is daarbij afgestemd op de gehanteerde snelheidslimiet.
- De Nieuwebaan is een drukke ontsluitingsweg tussen Tremelo, Betekom en Keerbergen richting autostrade E314. Deze verkeersas kent met veel bovenlokaal gemotoriseerd verkeer en een hoog aantal fiets- en oversteekbewegingen (Demerdijk – Werchter-Centrum – Chiro Werchter – Tafeltennisclub Werchter – speelbos 't Speelhol – speelzone Demerbroek – begraafplaats Werchter). Om de gestelde doelstellingen voor verkeersveiligheid te behalen, is het noodzakelijk dat de snelheid van het gemotoriseerd verkeer hier wordt gehandhaafd.
- Tegelijk is de vlotte doorstroming van het gemotoriseerd verkeer op deze verkeersas belangrijk omwille van het hoge aantal passages. Daarom is het plaatsen van wegversmallingen en asverschuivingen op deze drukke verkeersas niet mogelijk. Het inperken van de verkeersdoorstroming op deze ringweg zou de verkeersstromen verplaatsen naar Werchter-Centrum, wat absoluut niet aanwensen is.
- Het Vlaams Agentschap Wegen en Verkeer plaatste eerder een trajectcontrole over de volledige lengte van de Nieuwebaan. De wegoverdracht van het Vlaams Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) naar de gemeente heeft tot gevolg dat de apparatuur nu door de gemeente dient te worden vernieuwd. De gemeente heeft daartoe een uitgebreide evaluatieanalyse gemaakt van de huidige en de gewenste verkeerssituatie.
- De gemeente plaatste op de Nieuwebaan verschillende goed leesbare borden met de snelheidslimiet van 50 km/u na elk kruispunt.
- Naar aanleiding van de gewestelijke trajectcontrole plaatste de gemeente op deze verkeersas aankondigingsborden met borden IF4c en gele gemeentelijke aankondigingsborden: 'Trajectcontrole – Let op je snelheid'.
- De Nieuwebaan telt een zeer hoog aantal verkeersbewegingen en een bijzonder hoog aantal passages van zwaar gemotoriseerd verkeer. De verkeersdrukke en de gemengde verkeersstromen zijn op deze locatie permanent van aard en doorlopend. Ze beperken zich niet tot specifieke momenten of tijdsperiodes, waardoor permanente snelheidshandhaving hier aangewezen blijft.

- Door de snelheid te handhaven, wordt het voor kwetsbare weggebruikers veiliger om over te steken ter hoogte van de kruising met de Demerdijk en Hoekje. Daarnaast is de veilige oversteekbaarheid ook belangrijk in de zone tussen de Demerbroekstraat en de rotonde. Het gaat daar om oversteekbewegingen richting de begraafplaats en tal van recreatiepolen die aan de Nieuwebaan zijn gelegen.
- De snelheidsmetingen geven aan er nog steeds te snel wordt gereden op deze drukke verbindingsweg.
- Gelet op de antecedenten, de snelheidsmetingen, het motivatieonderzoek, de permanente stroom aan verkeersbewegingen, de moeilijke oversteekbaarheid van de Nieuwebaan evenals de gemengde verkeersstromen is automatische snelheidshandhaving op deze locatie gewenst en noodzakelijk om de doelstellingen voor verkeersveiligheid te bekomen.

6.6 Terheidelaan

Traject van ongeveer 830 meter tussen de Torenstraat en de Hellichtstraat

Kenmerken

- erftoegangsweg
- zone gevoelig voor sluipverkeer
- onderdeel van het recreatieve fietsroutenetwerk via de fietsknooppunten
- onderdeel van het wandelnetwerk via de wandelknooppunten
- belangrijke fietsverbinding voor functioneel en recreatief fietsverkeer tussen Rotselaar en Werchter, met aansluiting op het Meanderspad
- belangrijke fietsroute naar recreatieve bestemmingen:
 - domein Ter Heide
 - zwemzone 'de Plas'
 - Sportoase De Meander
 - Sportoase De Toren
- belangrijke fiets- en wandelroute naar
 - GBS 'de Straal'
 - VBS 'de Klinker'
- smalle straat met gemengd verkeer
- fietszone

Verkeerstellingen

- Er werden verkeerstellingen uitgevoerd van 29 maart 2025 tot en met 7 april 2025. In die periode reden er gemiddeld 1.138 voertuigen per dag voorbij, met pieken tot 1.314 en 1.428 voertuigen per dag. Daarbij werden er gemiddeld meer dan 29 middelzware tot zware voertuigen per dag geteld, met uitschieters tot 45 middelzware en zware motorvoertuigen per dag.
- Uit een analyse van de telgegevens blijkt dat 74% van de auto's er te snel rijdt, waarvan 33,5% meer dan 10 km/u te snel. Het gemotoriseerde verkeer heeft een impact op de omgeving en de andere weggebruikers in de fietsstraat.
- De verkeerstellingen tonen tegelijk het grote succes aan van de Terheidelaan als een veelgebruikte fietsroute. Gemiddeld ontvangt de Terheidelaan als fietsstraat dagelijks 639 fietsers met pieken tot 879 en 852 fietsers per dag.
- Er werden bijkomende verkeerstellingen uitgevoerd van 23 januari 2026 tot en met 14 februari 2026. Hoewel de Terheidelaan in deze periode – omwille van wegwerkzaamheden – was afgesloten voor doorgaand verkeer, reden er in die periode nog gemiddeld 840 voertuigen per dag voorbij, met pieken tot 962 en 966 voertuigen per dag. Daarbij werden er gemiddeld 30 middelzware tot zware voertuigen per dag geteld, met uitschieters tot 49 middelzware en zware motorvoertuigen per dag.

- Die tellingen werden uitgevoerd op het moment dat de Terheidelaan was afgesloten voor doorgaand verkeer, omdat er een vernieuwing van de nutsleidingen werd uitgevoerd op de verkeersas Torenstraat en Steenweg op Wezemaal. De Langestraat was op dat moment nog steeds afgesloten voor de bouw van de tunnel onder de spoorweg.
- De Hellichtstraat en Vakenstraat fungeerden in die periode als omleidingsroute voor een deel van het verkeer. De Terheidelaan werd met werfsignalisatie afgesloten voor doorgaand gemotoriseerd verkeer (C3: uitgezonderd plaatselijk verkeer).
- Uit een analyse van de telgegevens blijkt dat 74,3% van de auto's er te snel rijdt, waarvan 31,8% meer dan 10 km/u te snel. Het gemotoriseerde verkeer heeft een impact op de omgeving en de andere weggebruikers in de fietsstraat.
- Deze ontsluitingsweg ontvangt dagelijks bijzonder veel voertuigen en fietsers binnen een stelstel van gemengd verkeer. Bovendien is het snelheidsovertredingspercentage van het gemotoriseerd verkeer bijzonder hoog. Dat geldt ook voor het overtredingspercentage van overtredingen van meer dan 10 km/u te snel. In een straat met gemengd verkeer heeft dat een grote impact op de verkeersveiligheid en het veiligheidsgevoel.

Geregistreerd ongeval

- In oktober 2018 gebeurde er in de Terheidelaan een ongeval met lichtgewonden, waarbij een lichte vrachtauto en een fietser betrokken waren.

Motivatie

- De zone wordt gekenmerkt door de passage van bijzonder veel fietsers. Dat maakt dat deze verkeersas een hoge prioriteit heeft in het gemeentelijke verkeersveiligheidsbeleid.
- In een zone met gemengd verkeer vormen hoge snelheden van gemotoriseerd verkeer een groot veiligheidsrisico.
- Omwille van de grote toestroom van fietsers, wenst de gemeente de veiligheid en bescherming van de kwetsbare weggebruikers op deze verkeersas te verzekeren.
- Het wegbeeld van de Terheidelaan is infrastructureel en inzake belijning reeds aangepast aan de gehanteerde snelheidslimiet. Er werd een voetpad aangelegd en een asverschuiving in de weg aangebracht om de snelheid van het verkeer af te remmen.
- De gemeente plaatste hier al preventieve dynamische snelheidsborden.
- Deze weg is niet geschikt voor verdere infrastructuraanpassingen, zoals wegversmallingen of asverschuivingen. Omwille van de lengte van de straat zou er, tussen eventuele wegversmallingen of andere fysieke verkeersremmers, door het gemotoriseerd verkeer gemakkelijk weer opgetrokken worden om zo een hoge snelheid te behalen.
- De plaatsing van Berlijnse verkeerskussens werd overwogen en onderzocht. Gelet op het hoge aantal fietsers is dat in deze straat echter niet gewenst.
- Op deze locatie laat de beperkte openbare ruimte de aanleg van een fietspad niet toe.
- De gemeente werkt in het kader van het mobiliteitsplan de verdere inrichting van de verblijfsgebieden uit.
- De gemeente probeert al lange tijd de verkeersveiligheid in de Terheidelaan te verbeteren voor de vele fietsers die er gebruik van maken.
- De Terheidelaan is al een officiële fietszone. De gemeente heeft daarbij ook de aanduiding van de signalisatie over de wegcode er stelselmatig uitgebreid. De bevolking werd met gerichte en frequente campagnes geïnformeerd over de verkeersregels in een fietszone.
- Er werd uitgebreid onderzoek gedaan naar de mogelijkheid om een verkeersfilter te plaatsen in de Terheidelaan. Er bleek echter onvoldoende draagvlak voor het afsluiten van de weg. Tegelijk deden inwoners binnen het participatief traject de suggestie om de straat voor alle gebruikers toegankelijk te houden, maar daarbij de snelheid strikt te handhaven met een automatische snelheidscontrole. Zo kan het verkeer nog steeds blijven gebruik maken van de Terheidelaan, maar aan een gepaste snelheid en met respect voor de veiligheid van het hoge aantal fietsers.

- Uit de verkeerstellingen en uit de punctuele bemande snelheidsmetingen van de politie blijkt duidelijk dat er nog steeds te snel wordt gereden op deze drukke verbindingsweg.
- De uitzonderlijke cumulatie van de gemengde verkeersstromen, de aanwezigheid van het sluipverkeer en de hoge snelheid van het gemotoriseerd verkeer maken dat een permanente snelheidshandhaving hier ten zeerste aangewezen is.
- Gelet op de antecedenten, de snelheidsmetingen, het motivatieonderzoek evenals de gemengde verkeersstromen van gemotoriseerd verkeer en fietsers is automatische snelheidshandhaving op deze locatie gewenst en noodzakelijk om de doelstellingen voor verkeersveiligheid te bekomen.
- De automatische snelheidshandhaving in de Terheidelaan zorgt voor een veilige schoolroute van en naar de scholen VBS 'de Klinker' en GBS 'de Straal'. Tegelijk zorgt het ook voor een veilige fietsroute tussen Rotselaar-Centrum en de recreatieve bestemmingen aan domein ter Heide, Sportoase De Toren en Sportoase De Meander.

7. Uitrol automatische snelheidshandhaving

De gemeente Rotselaar voert de trajectcontroles gefaseerd in met tussenperiodes van anderhalve maand. Zo is er gerichte communicatie mogelijk naar de bewoners en weggebruikers. De communicatie gebeurt bij de plaatsing van de infrastructuur, in aanloop naar de indiensttreding van de trajectcontrole, bij de uitrol van flankerende maatregelen en bij de ingebruikname van de trajectcontrole.

De gemeente wil weggebruikers maximaal informeren over de snelheidshandhaving. Daarmee wil Rotselaar een gedragsaanpassing bekomen, waarbij de weggebruikers aan een lagere snelheid rijden en weinig overtredingen begaan.

Het is belangrijk dat er in het voortraject bijzondere aandacht gaat naar proactieve communicatie om alle betrokkenen eveneens te informeren over de doeleinden waarvoor de camera's zullen worden ingezet. Daarbij wordt er ook gefocust op het doel, de locatie en het gebruik van de camera's. Daarbij zal de gemeente al haar communicatiekanalen inzetten. Zowel in het gemeentelijk informatiemagazine trots als op de gemeentelijke website zal er hierover extra duiding worden gegeven. De buurtbewoners in de onmiddellijke omgeving zullen een informatiebrief ontvangen.

Daarnaast zal de gemeente een gerichte informatiecampagne voeren met de volgende onderdelen:

- De gemeente plaatst aan elke trajectcontrole de verkeersborden 'IF4c – trajectcontrole', aan het begin van elk traject in elke rijrichting. Daarbij zal de gemeente gebruik maken van informatieborden, waarbij ook de geldende snelheidslimiet geafficheerd wordt.
- De gemeente plaatst ook aan elke trajectcontrole eigen gele opvallende informatieborden met de tekst 'Trajectcontrole – let op je snelheid'. Die worden voorzien aan het begin van elk traject in elke rijrichting.
- De gemeente voorziet aan elke trajectcontrole in elke rijrichting een signalisatiebord over de privacywetgeving bij cameragebruik. Het is enkel verplicht om die borden te plaatsen op de toegangswegen van de gemeente. De gemeente kiest ervoor om die borden te plaatsen aan elke trajectcontrole, om alle weggebruikers en passanten transparant te informeren.
- Bij de gefaseerde opstart van de verschillende trajecten, wordt per traject in elke rijrichting tijdelijk minstens één elektronisch LED-sensibiliseringsbord geplaatst om extra aandacht te vestigen voor de opstart van het nieuw traject.
- De gemeente zorgt voor transparante snelheidslimieten. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de klassieke verkeersborden C43 – 700 mm. Vooral voor doorgaand verkeer, met bestuurders die soms slechts sporadisch gebruik maken de ontsluitingswegen, wordt zo de snelheidslimiet opvallend duidelijker. Bovendien wordt de limiet dan herhaald na elk kruispunt. Er ontstaat een duidelijke leesbare snelheidslimiet, zowel voor de bestuurder als voor rijkhulpsystemen van voertuigen. Dat zorgt voor een beter aangepast snelheidsgedrag.



- De gemeente hanteert geen abrupte overgangen in de snelheidslimieten. Een abrupte overgang is moeilijk leesbaar, onveilig en moeilijk aanvaardbaar in het geval er gehandhaafd zou worden. In Rotselaar wordt erop toegezien dat dergelijke situaties zich niet voordoet.
- Op de gemeentelijke ontsluitingswegen mag overwegend 50 km/u gereden worden op plaatsen waar er bewoning is. Die ontsluitingswegen hebben steeds een fietspad. Meerdere ontsluitingswegen werden in de afgelopen jaren (deels) vernieuwd om het wegbeeld zo goed mogelijk te laten aansluiten bij de functie van de weg en de bebouwing in de omgeving.
- De bijkomende trajectcontroles variëren in lengte tussen ongeveer 435 en 1.700 meter.

8. Communicatie

De gemeente kiest er bewust voor om proactief en breed te communiceren over de trajectcontroles. Het doel van de handhaving is het verhogen van de verkeersveiligheid. Dat betekent dat de gemeente het aantal overtredingen bewust laag probeert te houden. Om die doelstelling te bereiken, is een sterke communicatiestrategie over verkeershandhaving en trajectcontroles een essentieel onderdeel.

In *road safety* worden drie E's gehanteerd: *engineering*, *enforcement* en *education*. Die gaan hand in hand, met communicatie als een belangrijk onderdeel van *education*. Met andere woorden: door goed te communiceren, wordt de kracht van de trajectcontroles nog versterkt.

De trajecten worden niet gelijktijdig opgestart, maar gefaseerd ingevoerd: telkens met tussenpozen om uitgebreid en gericht te communiceren.

Op verschillende momenten wordt er zo gefaseerd gecommuniceerd over de activering van een trajectcontrole via alle beschikbare communicatiekanalen:

- gemeentelijke website
- digitale nieuwsbrief
- sociale media
- perscommunicatie
- gemeentelijk informatiemagazine trots
- Waze
 - Waze geeft in haar applicaties aan bestuurders mee waar trajectcontroles opgesteld staan. De gemeente zal de exacte coördinaten van de snelheidscontroles aan Waze doorgeven, zodat zij die correct in hun systemen kunnen opnemen en bestuurders kunnen waarschuwen om niet te snel te rijden.

Meer algemene informatie over snelheidshandhaving en trajectcontroles verschijnt ook in het gemeentelijke magazine trots. Die informatiecampagnes zullen ook nadien frequent herhaald worden, bijvoorbeeld naar aanleiding van de periodieke evaluaties.

9. Periodieke evaluaties

Na de implementatie van de automatische snelheidshandhaving door middel van trajectcontroles zal de gemeente opnieuw verkeerstellingen uitvoeren om de effecten ervan te meten. Daarnaast zal de gemeente de resultaten van de automatische snelheidshandhaving jaarlijks monitoren en die informatie overzichtelijk verwerken.

De gemeente engageert zich om een periodieke evaluatie te houden en die driejaarlijkse analyse publiek te delen met de mobiliteitsraad en de gemeenteraad. Daarbij wordt onder meer ook geëvalueerd of de automatische snelheidshandhaving effectief is in het bereiken van de doelstellingen voor het handhaven van de snelheid en verkeersveiligheid.