

---

GEMEENTE ROTSELAAR  
VERBREDEN EN VERDIEPEN MOBILITEITSPLAN

## BELEIDSPLAN



---

FEBRUARI 2011

---

# INHOUD

<b>INFORMATIEF DEEL</b>	<b>1</b>
<b>1 / INLEIDING</b>	<b>2</b>
1.1 / PARTICIPATIETRAJECT	4
1.2./ BETROKKEN ACTOREN	4
<b>2 / VOORAFGAANDE STAPPEN</b>	<b>5</b>
2.1 / MOBILITEITSPROFIELEN	5
2.2 / SLUIPVERKEER	6
2.3 / OPENBAAR VERVOER	6
2.4 / ONTSLUITING STATION WEZEMAAL	6
2.5 / VERKEERSVEILIGHEID	7
<b>3 / TAAKSTELLINGEN</b>	<b>8</b>
<b>4 / PLANNINGSCONTEXT</b>	<b>13</b>
4.1 / BOVENGEMEENTELIJKE PLANNEN	13
4.2 / GEMEENTELIJKE RUIMTELIJKE PLANNEN	17
<b>RICHTINGGEVEND DEEL</b>	<b>19</b>
<b>1 / WERKDOMEIN A: RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN EN HUN MOBILITEITSEFFECTEN</b>	<b>21</b>
1.1./ GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN (GRS)	21
1.2 / STRATEGISCHE RUIMTELIJKE PROJECTEN MET GROTE IMPACT OP DE MOBILITEIT	21
1.3 / DEELRUIMTEN	26
<b>2 / WERKDOMEIN B: NETWERKEN PER MODUS</b>	<b>29</b>
2.1 / VERBLIJFSGEBIEDEN EN VOETGANGERSNETWERK	29
2.2 / FIETSEN	39
2.3 / OPENBAAR VERVOER	44
2.4 / CATEGORISERING BOVENLOKALE WEGEN	50
2.5 / CATEGORISERING LOKALE WEGEN	51

---

2.6 / ROUTES ZWAAR VERKEER	53
2.7 / SNELHEIDSPAN	55
2.8 / PARKEERBELEID EN PARKEERPLAN	57
2.9 / SLUIPVERKEER	57
2.10 / VERKEERSVEILIGHEID	59
<b>3 / WERKDOMEIN C: ONDERSTEUNENDE MAATREGELEN</b>	<b>61</b>
3.1 / VERVOERMANAGEMENT	61
3.2 / TARIFERING	62
3.3 / CAMPAGNES	62
3.4 / SENSIBILISERING EN INFORMATIE	62
3.5 / HANDHAVING	63
3.6 / MONITORING EN EVALUATIE	63
3.7 / VERKEERSLEEFBAARHEID	63
3.8 / BEWEGWIJZERING	63
<b>4 / ACTIEPLAN</b>	<b>66</b>
<b>5 / VOORSTEL VOOR ORGANISATIE EN EVALUATIE</b>	<b>67</b>
5.1 / MODULES BINNEN DE MOBILITEITSCONVENANT	67
5.2 / SAMENWERKING MET DE BUURGEMEENTES	68
5.3 / OPVOLGING EN EVALUATIE	68
<b>6 / VOORSTEL TOT WIJZIGING VAN GEMEENTELIJKE PLANNEN</b>	<b>69</b>
<b>7 / BIJLAGE</b>	<b>70</b>

Beleidsnota MP Rotselaar

VECTRIS cvba  
Vital Decosterstraat 67A/0201 - 3000 Leuven  
T 016/31 91 00 - F 016/29 02 10  
www.vectris.be - [info@vectris.be](mailto:info@vectris.be)

---

# INFORMATIEF DEEL

---

## 1 / INLEIDING

Het gemeentelijke mobiliteitsplan van Rotselaar werd op zijn actualiteitswaarde getoetst in februari 2008. De sneltoetsprocedure leidde tot de keuze van spoor 2: verbreden en verdiepen en selecteerde volgende thema's:

- De impact van de ruimtelijke projecten
- Verblijfsgebieden en het voetgangersnetwerk
- Het fietsroutenetwerk
- De multimodale ontsluiting van het station van Wezemaal
- Het openbaarvervoeraanbod
- De monitoring van de verkeersveiligheid
- Routes zwaar vervoer.

De verdere procedure omvatte drie fasen zoals beschreven in de handleiding 'spoor 2: verbreden en verdiepen van het gemeentelijk mobiliteitsplan'. Tijdens de **eerste fase** werd een inventarisatie gemaakt van de planningscontext en werd voor elk thema de probleemstelling geformuleerd en aangegeven welk verder onderzoek eventueel nodig is om beleidsbeslissingen op een onderbouwde manier te kunnen nemen. Deze fase resulteerde in de Verkenningnota die werd besproken op de Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC) van 28 november 2008 en conform werd verklaard door de Provinciale Auditcommissie (PAC) op 5 maart 2009.

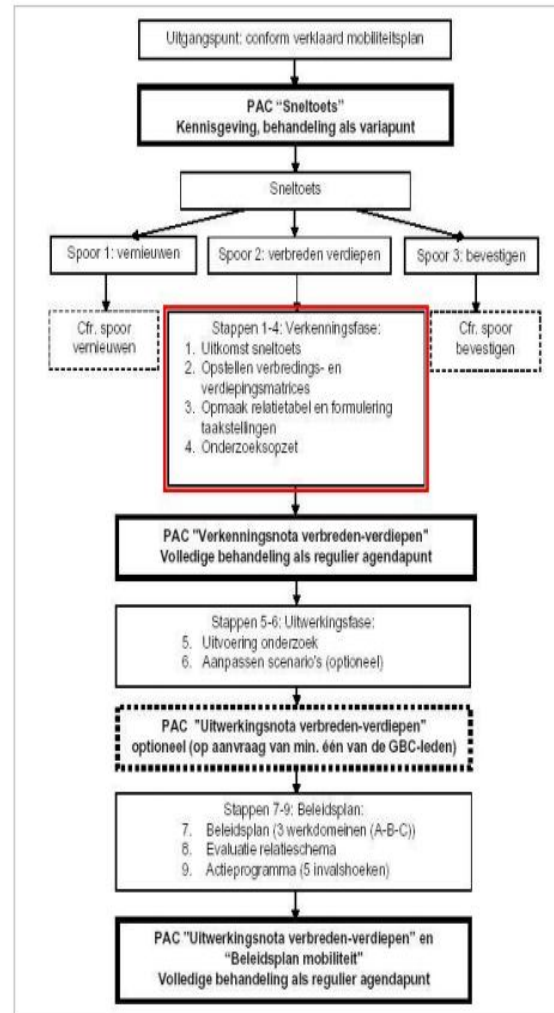
In een **tweede fase** werd het onderzoek uitgevoerd, zoals dat werd beschreven in de verkenningfase. In het kader van het mobiliteitsplan van de gemeente Rotselaar werd een mobiliteitsprofiel gemaakt van een aantal ruimtelijke projecten, werd een kleinschalig kentekenonderzoek gedaan om het sluipverkeer in beeld te brengen, werd een analyse gemaakt van het aanbod aan openbaar vervoer in de gemeente en werd aan het station van Wezemaal een bevraging van de reizigers gedaan naar de interesse in een pendelbus. De resultaten hiervan werden beschreven in de Uitwerkingsnota, die werd besproken op de GBC van 27 november 2009 en conform werd verklaard op de PAC van 12 januari 2010.

In de **derde en laatste fase** wordt het nieuwe beleidsplan uitgewerkt. Het bijgestuurde duurzaam scenario wordt vertaald naar een beleidsplan, met een terugkoppeling naar de taakstellingen zoals die in de Verkenningnota werden geformuleerd. Er wordt nagegaan of de taakstellingen zijn gehaald. De uitwerking hiervan gebeurt aan de hand van de drie werkdomeinen, A, B en C (ruimtelijke ontwikkelingen, verkeersnetwerken en flankerende maatregelen). Het beleidsplan werd besproken op de GBC van 8 november 2010.

Het beleidsplan wordt gekoppeld aan een concreet actieprogramma dat leesbaar is vanuit vijf verschillende invalshoeken:

- een basisactieprogramma, opgebouwd vanuit de werkdomeinen A, B en C;
- een werkprogramma dat aangeeft op welke locatie wat moet gebeuren;

- een investeringsprogramma dat duidelijk maakt wat de timing en de kostprijs is;
- een beleidsprogramma dat is opgebouwd volgens de beleidsdoelstellingen (verkeersveiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid, toegankelijkheid en milieu);
- een takenprogramma dat duidelijk maakt wie de initiatiefnemers en betrokken partners zijn.



Overzicht stappenplan

---

## 1.1 / PARTICIPATIETRAJECT

Zoals vastgelegd in het decreet van 20 maart 2009, dient een participatietraject te worden uitgewerkt om de burgers te informeren en inspraak te verlenen bij de voorbereiding en uitwerking van het mobiliteitsplan. De gemeente krijgt de volledige vrijheid om deze participatie zelf uit te werken op de manier die de gemeente het meest aangewezen lijkt.

In Rotselaar heeft de gemeente ervoor gekozen een algemene infovergadering te organiseren voor de bevolking en een aparte infovergadering waarop de adviesraden worden uitgenodigd. Daarnaast wordt op een commissievergadering voor gemeenteraadsleden de nodige informatie gegeven en feedback gevraagd (zie verslagen in bijlage).

## 1.2./ BETROKKEN ACTOREN

De opmaak van het nieuwe beleidsplan werd opgevolgd door de Gemeentelijke Begeleidingscommissie, die bestond uit volgende personen:

Dirk Claes	burgemeester	<a href="mailto:info@dirkclaes.be">info@dirkclaes.be</a>
Carine Goris	schepen milieu, openbare werken	<a href="mailto:Carine_goris@telenet.be">Carine_goris@telenet.be</a>
Sofie Geens	mobilitetsambtenaar	<a href="mailto:sofie.geens@rotselaar.be">sofie.geens@rotselaar.be</a>
Gert Heylen	De Lijn	<a href="mailto:Gert.heylen@delijn.be">Gert.heylen@delijn.be</a>
Insp. Rudi Budts	Politiezone BRT	<a href="mailto:Pzbrt.vwo.rots@tremelo.be">Pzbrt.vwo.rots@tremelo.be</a>
Annelies Janssens	provincie Vlaams-Brabant	<a href="mailto:Annelies.janssens@vlaamsbrabant.be">Annelies.janssens@vlaamsbrabant.be</a>
Veerle Smet	mobilitetsbegeleider Vlaams-Brabant	<a href="mailto:veerle.smet@mow.vlaanderen.be">veerle.smet@mow.vlaanderen.be</a>
Luk Mutsaerts	ruimtelijke ordening	<a href="mailto:luk.mutsaerts@rwo.vlaanderen.be">luk.mutsaerts@rwo.vlaanderen.be</a>
Tim Lonneux	AWV	<a href="mailto:Tim.lonneux@mow.vlaanderen.be">Tim.lonneux@mow.vlaanderen.be</a>
Anja Van den Broek	NMBS	<a href="mailto:anja.vandenbroek@b-rail.be">anja.vandenbroek@b-rail.be</a>
Jos Wouters	Studiebureau VECTRIS	<a href="mailto:Jos.wouters@vectris.be">Jos.wouters@vectris.be</a>

---

## 2 / VOORAFGAANDE STAPPEN

Rotselaar is een landelijke gemeente, net ten noorden van Leuven. De gemeente telt 15.500 inwoners en bestaat uit vier kernen: Rotselaar, Werchter, Heikant en Wezemaal. Deze laatste deelgemeente wordt doorsneden door de gewestweg N19-Aarschotsesteenweg. In Rotselaar zelf vinden we de N229 - Provinciebaan - Stationsstraat, een voormalige provincieweg die in 2009 werd overgedragen aan het gewest. Ongeveer parallel aan de N19 loopt de spoorweg Leuven-Diest, met een stopplaats in Wezemaal, en de E314.

De verschillende thema's die in de sneltoets werden geselecteerd, geven aan dat de gemeente de verkeersdruk in toom wil houden en de alternatieven van het privé-vervoer zoveel mogelijk kansen wil geven:

- In de verschillende deelgemeenten worden een aantal bijkomende wooneenheden gepland. Men wilde een duidelijker zicht krijgen op het bijkomende verkeer dat hierdoor zou ontstaan.
- Op enkele routes kreeg de gemeente klachten in verband met sluipverkeer dat vooral tijdens de spits overlast zou veroorzaken.
- De gemeente vroeg een analyse van het openbaar vervoer om op basis daarvan een eventuele aanpassing van het aanbod te kunnen bepleiten bij de bevoegde instanties.
- Voor het station van Wezemaal werd onderzocht in hoeverre er voldoende ruimte aanwezig was voor de verschillende modi (voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en de wagen). Hier wou de gemeente ook de kansen laten onderzoeken van een pendelbus die reizigers vanaf Werchter via Rotselaar naar het station zou vervoeren.
- Verder wou de gemeente een zo duidelijk mogelijk zicht krijgen op de gevaarlijke punten op de wegen in de gemeente en de mogelijke oplossingen.

Om op deze vragen een antwoord te geven werd onderzoek gevoerd.

### 2.1 / MOBILITEITSPROFIELEN

Op basis van statistische gegevens van de FOD Economie (gemiddeld aantal personen per huishouden in Rotselaar en per type wooneenheid) en de kencijfers van het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen (gemiddeld aantal verplaatsingen, verdeling over de verschillende modi (te voet, fiets, OV, auto)...) werd voor de verschillende woonprojecten berekend hoeveel bijkomende verplaatsingen zouden ontstaan. Daarna werd nagegaan of de wegen en kruispunten die het bijkomende verkeer zouden moeten verwerken, hiervoor nog voldoende restcapaciteit hebben. Hier werden enkel problemen vastgesteld voor het kruispunt Hellichtstraat - Provinciebaan. Op de overige kruispunten moeten de bijkomende verkeersstromen zonder problemen verwerkt kunnen worden. Hierbij dient wel de opmerking gemaakt te worden dat de restcapaciteit niet kon worden berekend voor de kruispunten Provinciebaan - Torenstraat en N19 - Langestraat, bij gebrek aan de lichtenregelingen voor de verkeerslichten.

---

## 2.2 / SLUIPVERKEER

Op basis van klachten die bij het gemeentebestuur binnenkwamen, werd een klein kentekenonderzoek gedaan om na te gaan of er effectief sprake was van sluipverkeer op een tweetal routes: Abdijlaan – Catharinalaan – Terheidelaan – Hellichtstraat en Vakenstraat – Terheidelaan – Catharinalaan – Drielindenstraat. Uit het onderzoek bleek in eerste instantie dat de verkeersstromen erg beperkt waren: tijdens de ochtendspits werden op de drie telposten samen 416 voertuigen geteld (zowel ingaand als uitgaand verkeer). Verder bleek dat er wel degelijk doorgaand verkeer aanwezig was, maar niet op de verwachte routes. Het doorgaand verkeer zat op de route Abdijlaan – Drielindenstraat – Astridstraat in een poging om de file te vermijden aan de rotonde N19 - Stationsstraat.

## 2.3 / OPENBAAR VERVOER

Om na te gaan of er nog mogelijkheden waren om het aanbod aan openbaar vervoer in Rotselaar te verbeteren, werd een analyse gemaakt van de frequentie van het aantal ritten, de amplitude (wanneer is de eerste en laatste rit op een bepaalde lijn), en het aantal overstappen die nodig zijn om een bestemming te bereiken. Daarnaast werd de reistijd per bus vergeleken met de reistijd per wagen (verplaatsingstijdfactor). De conclusie van het onderzoek was dat wat betreft het aantal overstappen, de frequentie van de aangeboden ritten en de amplitude, het aanbod in Rotselaar (ruimschoots) voldeed aan de normen. Enkel wat de verplaatsingstijdfactor betreft bleek dat het aanbod aan openbaar vervoer op een aantal relaties niet kan concurreren met de auto.

## 2.4 / ONTSLUITING STATION WEZEMAAL

Voor het station van Wezemaal werden een aantal voorstellen geformuleerd om de toegankelijkheid voor voetgangers en fietsers te verbeteren (onderdoorgang onder spoor met toegangshelling) en de verkeersveiligheid te verhogen. Voor de reizigers van De Lijn werd voorgesteld het wachthuisje te vergroten en iets verder van de spooroverweg in te planten. Uit het overleg met de NMBS zelf bleek ook dat er concrete plannen zijn om de parkeergelegenheid voor auto's op twee niveaus te brengen.

Om te weten te komen of er voldoende interesse was voor het aanbod van een pendelbus werden de reizigers bevroegd. Uitgangspunt van de gemeente was dat de parkeervraag aan het station kon worden verminderd indien een aantal reizigers kon worden overtuigd de wagen thuis te laten en met een pendelbus naar het station te komen. Uit de bevraging bleek dat er weinig interesse was in een pendelbus. Redenen die werden aangehaald betroffen gecombineerde verplaatsingen (kinderen afzetten aan opvang en dan naar station), de korte afstand van woonplaats tot station, of de woonplaats die niet in de buurt van het voorgestelde traject lag. Opvallend was dat de overgrote meerderheid van de pendelaars woont binnen een straal van ongeveer 5 km, zodat de fiets als verplaatsingsmiddel naar het station zeker nog groeimogelijkheden heeft.

---

## 2.5 / VERKEERSVEILIGHEID

Uit de analyse van de verkeersongevallen bleek dat de wegen met het grootst aantal ongevallen de drie provinciewegen zijn die werden overgedragen aan het Vlaams Gewest: Aarschotsesteenweg (N19), Provinciebaan (N229), Nieuwe Baan (N21) en Stationsstraat (N229). De overige wegen met een groot aantal ongevallen waren de Grotestraat, Langestraat en Steenweg op Nieuwrode (alle drie gemeentewegen).

---

### 3 / TAAKSTELLINGEN

In de Verkenningnota werd voor elk geselecteerd thema een aantal taakstellingen geformuleerd. In onderstaande tabel wordt aangegeven in hoeverre deze taakstellingen ook effectief worden gehaald.

Thema	Relatie met andere thema's	Taakstellingen	Taakstelling gehaald
<b>Impact ruimtelijke ontwikkelingen</b>	RUIMTE: Verblijfsfunctie primeert in verkavelingen	Nieuwe verkavelingen worden duidelijk ingericht met het oog op de verblijfsfunctie.	OK
	RUIMTE: Vrijwaring woongebieden bij ontsluiting recreatiedomein	Routes lopen niet door woongebieden.	OK
	VERKEER: Veilige verbindingen voor fietser en voetganger	Veilige fiets- en wandelroutes vanuit naburige kernen	OK, MLT (na overleg buurgemeenten)
	VERKEER: Restcapaciteit op ontsluitingswegen	De nieuwe ontwikkelingen worden ontsloten langs wegen die nog voldoende restcapaciteit hebben	OK
	VERKEER: Bijkomende parkeervraag	De gemeente werkt een norm uit voor te voorzien aantal parkeerplaatsen op privé-domein	OK
	VERKEER: Aanpassing aanbod OV	De nieuwe ontwikkelingen worden ingepast in het OV-netwerk	OK
	FLANKEREND: Aanpassing bewegwijzering	Correcte bewegwijzering ook naar nieuwe ontwikkelingen	OK, enkel van toepassing op De Plas

Thema	Relatie met andere thema's	Taakstellingen	Taakstelling gehaald
<b>Voetgangers- en fietsnetwerk</b>	RUIMTE: Voldoende fijnmazigheid van kernen	Onderzoek naar mogelijkheden van trage wegen In nieuwe verkavelingen komen rechtstreekse, aparte verbindingen voor fietser/voetganger. Opmaak voetpadenplan	OK, voetpadenplan op MLT
	RUIMTE: Barrièrewerking tegengaan	Onderdoorgang onder spoorlijn	OK, overleg met Infrabel opgestart
	RUIMTE: Ruimtelijke integratie in Speciale Beschermingszones (SBZ-gebieden)	Fietspaden die door SBZ-gebieden lopen worden correct ruimtelijk ingepast (verharding, vuilnisbakjes, bewegwijzering...).	OK
	VERKEER: Conflicten met routes zwaar vervoer	Op routes voor zwaar vervoer zijn er minstens aanliggende fietspaden, liefst vrijliggend.	OK
	VERKEER: Integratie met ander modi (overstapfaciliteiten)	Voldoende fietsenstallingen aan bushaltes, carpoolparking, treinstation	OK
	FLANKEREND: Uniforme bewegwijzering	Uniforme bewegwijzering voor recreatief/functioneel fietsnetwerk Uniforme bewegwijzering trage wegen	OK, MLT
	FLANKEREND: Campagnes om gebruik te promoten	Gemeente neemt deel aan campagnes zoals 'Met Belgerinkel naar de Winkel', de 'aardig-op-weg week' of de 'heen-en-weerweek'.	OK

Thema	Relatie met andere thema's	Taakstellingen	Taakstelling gehaald
<b>Multimodale ontsluiting station Wezemaal</b>	RUIMTE: Ontwikkeling stationsomgeving	Wonen en werken in de onmiddellijke omgeving van het station	OK
	VERKEER: Optimalisatie voor- en natransport	De bushalte wordt een volwaardige hoofdhalte. De busuurregeling wordt afgestemd op de aansluiting met de trein. Er komt een veilige fiets- en voetgangersonderdoorgang. Veilige fietspaden vanuit de naburige kernen naar het station Extra pendelbus vanuit Werchter naar station	OK, enkel pendelbus wordt niet behouden.
	VERKEER: Aangepaste voorzieningen mindervaliden	De gemeente werkt een stappenplan uit om het station bereikbaar te maken voor mindervaliden.	OK, overleg met Infrabel loopt
	FLANKEREND: Parkeren	Voldoende parkeergelegenheid vrijwaart woonzones van langparkeren. Voldoende en overdekte fietsenstallingen	OK
	FLANKEREND: Bewegwijzering	Er is een uniforme bewegwijzering naar het station.	OK
	FLANKEREND: Promocampagne	Om het aandeel van de auto in het voor- en natransport te verminderen werkt de gemeente een campagne uit.	OK

Thema	Relatie met andere thema's	Taakstellingen	Taakstelling gehaald
<b>Kwaliteitsvol openbaar vervoer</b>	RUIMTE: Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen	Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen worden bediend door het openbaar vervoer.	OK
	RUIMTE: Inrichting station met oog op toegankelijkheid	Correcte perronhoogte en hellingspercentages	OK, overleg met Infrabel opgestart
	VERKEER: Intermodaliteit verzekeren	Verbinding met carpoolparking Voldoende fietsenstallingen aan OV-haltes Goede verbinding met treinen	OK
	VERKEER: Doorstroming verzekeren	De doorstroming van het OV in Rotselaar komt nergens in het gedrang.	OK
	FLANKEREND: Halte-infrastructuur	Hoofdhalttes zijn correct gedimensioneerd en voorzien van voldoende dienstverlening. Halttes zijn goed onderhouden.	OK
	FLANKEREND: Mobiliteitsmanagement bij scholen en bedrijven	Bedrijven en scholen in Rotselaar worden ondersteund bij het opmaken van een vervoerplan.	OK
	FLANKEREND: Promocampagnes	De gemeente neemt zelf deel aan en promoot de campagne 'ik Kyoto'.	OK
	FLANKEREND: Derdebetalersregeling	De gemeente ondersteunt het gebruik van het OV door middel van een derdebetalersregeling.	OK

Thema	Relatie met andere thema's	Taakstellingen	Taakstelling gehaald
<b>Sluipverkeer</b>	RUIMTE: Doortochtenaanpak kernen	Sluiproutes worden ontmoedigd door heraanleg wegen/kernen/doortochten.	OK
	VERKEER: Snelheidsplan	Sluiproutes worden ontmoedigd door lager snelheidsregime	OK
	VERKEER: Goede doorstroming bovenliggend netwerk	Maatregelen worden genomen om de doorstroming op de hoofdroutes te verzekeren.	OK
	FLANKEREND: Handhaving	Systematische handhaving snelheid op sluiproutes	OK
	FLANKEREND: Bewegwijzering	De bewegwijzering wordt geanalyseerd en waar nodig aangepast.	OK

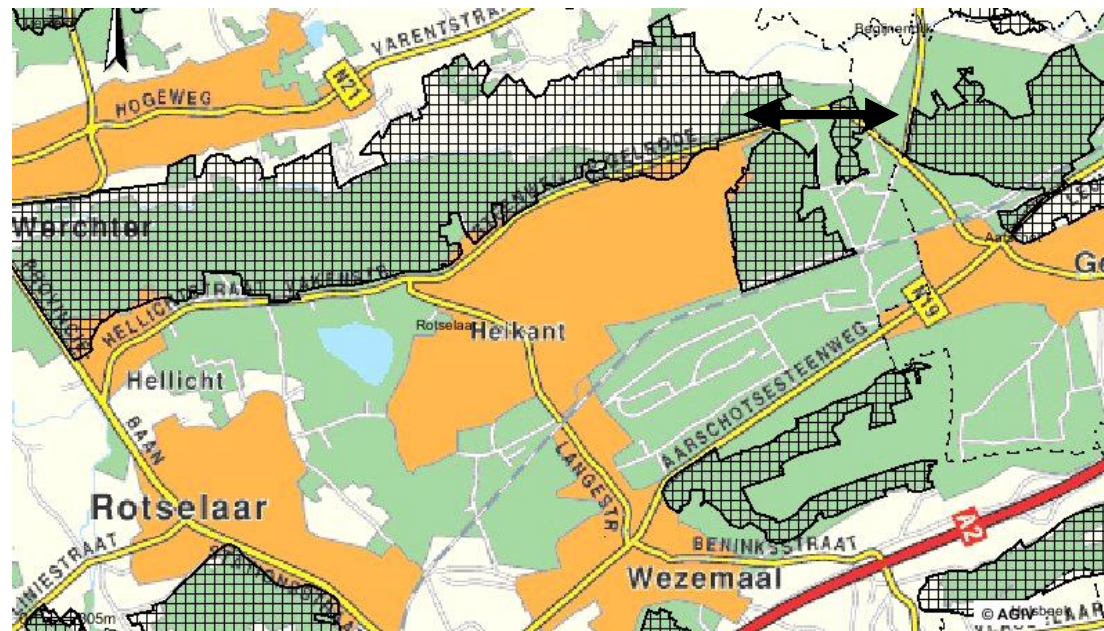
Thema	Relatie met andere thema's	Taakstellingen	Taakstelling gehaald
<b>Monitoring verkeersveiligheid</b>	RUIMTE: Infrastructuuraanpassing gevaarlijke punten	Op basis van ongevallenanalyse wordt top 5 van zwarte punten heringericht	Niet OK (geen uitgesproken zwarte punten aanwezig)
	RUIMTE: Vrijwaring woongebieden zwaar verkeer en doorgaand verkeer	Door middel van verkeersstructuurschets per deelgemeente worden voorstellen geformuleerd om zwaar verkeer en doorgaand verkeer te weren	OK
	VERKEER: Veilige fietsvoorzieningen	- fietspaden vormen netwerk - veilige verbindingen tussen kernen - oversteekpunten worden beveiligd	OK
	VERKEER: Routes zwaar vervoer	Routes zwaar vervoer worden voorzien van minimum aanliggende fietspaden	OK
	FLANKEREND: Opmaak snelheidsplan	Indeling grondgebied in snelheidsgebieden	OK
	FLANKEREND: Analyse ongevallen d.m.v. ongevallen-GIS	Analyse ongevallen en opmaak prioriteitenlijst van zwarte punten	OK
	FLANKEREND: Opmaak handhavingsplan	Handhaving snelheid wordt prioriteit in handhavingsplan	OK

## 4 / PLANNINGSCONTEXT

### 4.1 / BOVENGEMEENTELIJKE PLANNEN

#### A / AFBAKENING VLAAMS ECOLOGISCH NETWERK

- Status: Ruggengraat van grote natuurlijke netwerken met grote eenheden natuur en verbindingen ertussen (18/07/2003).
- Plankader: Beslist beleid op niveau Vlaanderen (RSV).
- Lokale gevolgen in Rotselaar: betrokken gebieden in Rotselaar zijn de Demervallei ten westen van Aarschot, Wijgmaalbroek, Kwellenberg en Gevel en de Eikelberg, Wijngaardberg, Beninksberg en 's Hertogenheide (alle typegebied GEN). Mogelijkheden tot het vormen van verbindingen met VEN-gebieden in Aarschot tot grotere eenheden natuur in de Demervallei ten noorden van de kernstad.
- Aandachtspunten mobiliteit: kansen inpassing recreatief fietsnetwerk in betrokken gebieden.



---

## B / PROVINCIAAL RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN

- Status: provinciale invulling Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen; goedgekeurd op 7 oktober 2004.
- Plankader: beslist beleid op niveau provincie Vlaams-Brabant.
- Lokale gevolgen: Rotselaar wordt geselecteerd als hoofddorp; Wezemaal en Werchter als woonkernen. Het lokaal bedrijventerrein te Rotselaar dient aangrenzend bij het hoofddorp of via inbreiding voorzien te worden. In de gewenste regionale ruimtelijke structuur komen duidelijk naar voor:
  - het regionaalstedelijk gebied Leuven, tevens economisch gebied, uitstrekkend tot potentiële stedelijke kernen Wijgmaal, Wilsele en Putkapel met stedelijke dichtheden inzake wonen en activiteiten;
  - de economische entiteit Kampenhout-Sas - Boortmeerbeek met concentratie van grootschalige kleinhandel, de OV-knooppunten Haacht-station en Kampenhout-Sas, tevens onderdeel van het GEN-busnet richting Brucargo en Brussel;
  - het kleinstedelijk gebied Aarschot met kleinhandel en regionaal bedrijventerrein;
  - aandachtspunten mobiliteit: de N19, N229 en de N21 worden geselecteerd als secundaire weg type III, een type weg dat een vlotte doorstroming garandeert voor het openbaar vervoer en de fiets. De verbindingfunctie voor het autoverkeer is hier ondergeschikt. Doorgaans wordt dit type wegen ontdebeld door een hoofdweg, waardoor de verkeersfunctie voor het autoverkeer verminderd is.



Kaartfragment deelruimte Mechelen – Leuven – Brussel (links) en Demernetwerk

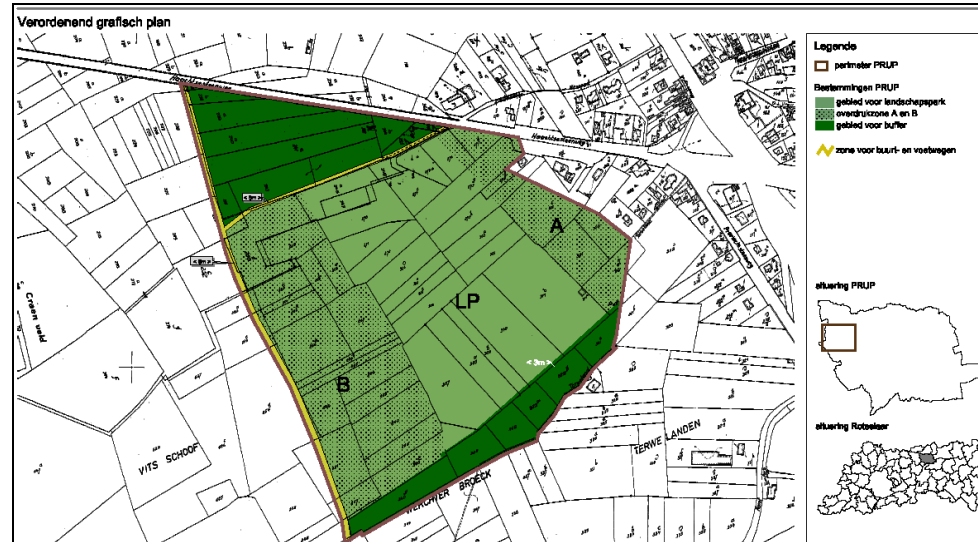
**C / AFBAKENING STEDELIJK GEBIED LEUVEN**

Het Vlaams Gewest is bevoegd voor de afbakening en visievorming voor de 13 regionaalstedelijke gebieden. Voor Leuven is er geen informatie beschikbaar omdat het planningsproces werd opgeschort.

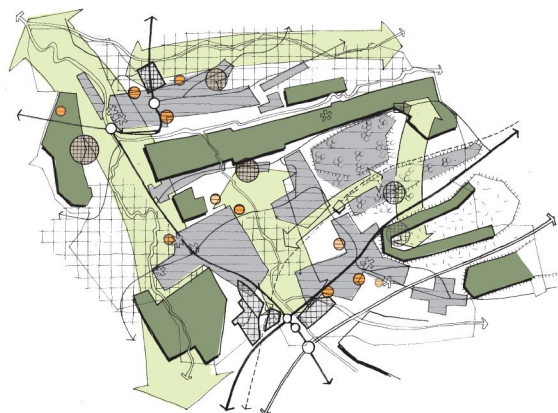
Aandachtspunt voor Rotselaar: een verdere uitdeining van het stedelijk gebied, zoals het PRS in beeld brengt (zie raster en potentiële stedelijke kernen op voorgaand kaartje) heeft gevolgen ten aanzien van mobiliteit. Naar het 'bredere' stedelijk gebied richting Wijgmaal, Herent en Leuven-west ontstaan er nieuwe noden en bedreigingen.

**D / DIVERSEN**

Het PRUP voor Rock Werchter: definitieve vaststelling in september 2006. Het PRUP bevestigt het huidige gebruik met inachtneming van een evenwicht tussen recreatie en natuur zonder dat uitbreiding van de bestaande activiteit mogelijk is. Wel worden mogelijkheden voorzien voor een permanent laagdynamisch recreatief gebruik. Hoe dit concreet zal worden ingevuld, zal verder inhoudelijk worden uitgewerkt.



GRUP leidingenstraat VTN van Voeren tot Opwijk: geen effecten op de mobiliteit.



#### LEGENDE

-  Natuurkerngebied
-  Basislandbouwgebied
-  Fruitteelt
-  Koppingsgebied
-  Wonen
-  Woonpark
-  Lokaal bedrijventerrein
-  Bovengemeentelijke hoogdynamische recreatiepolen
-  Bovengemeentelijke laagdynamische recreatiepolen
-  Lokale recreatiepool type I
-  Lokale recreatiepool type II

## 4.2 / GEMEENTELIJKE RUIMTELIJKE PLANNEN

### A / GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN

- Plankader: voor de lokale overheid bindend plan als basis voor uitvoeringsplannen en herzieningen gewestplan
- Status: goedgekeurd op 3 maart 2005 (na de conformverklaring van het mobiliteitsplan (februari 2001)).
- Krachtlijnen in visie GRS: op mesoniveau vervult de gemeente duidelijk een rol als groene recreatiepool ten opzichte van het stedelijk gebied Leuven en de omliggende gemeenten. Deze rol wil het gemeentebestuur versterken door het veiligstellen van het groene karakter, het behouden van de verblijfsrecreatie en het versterken van de dagrecreatie. Op lokaal niveau dienen de kernen geoptimaliseerd te worden door versterking en verdichting, het uitbouwen van sterke lokale recreatie en het meegeven van een krachtige identiteit aan de kernen met overwegend het verblijfskarakter. Buiten de kernen dient de open ruimte als een sterk geheel uitgebouwd te worden. Deze visie wordt verder uitgewerkt in een aantal essentiële doelstellingen voor de ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente Rotselaar. Deze doelstellingen zijn:
  - landelijke woonomgevingen versterken;
  - troeven van landschap, natuur en recreatie uitspelen;
  - agrarische activiteiten stimuleren en versterken;
  - bereikbaarheid Rotselaar verzekeren;
  - garanderen van leefbaarheid en identiteit van de kernen.
- Doelstellingen met betrekking tot mobiliteit:
  - goede verbindingen met de omliggende kernen;
  - goede aantakking van de kernen op het hogerliggend, verbindend wegennet;
  - afbakenen van kernen door middel van poorten;
  - uitbouw van openbaar vervoer en afstemming van bus en spoor;
  - aantrekkelijke en verzorgde publieke ruimte.

Bij de aanleg van fietspaden wordt volgend inrichtingsprincipe gehanteerd:

- Secundaire wegen bibeko: minstens aanliggende fietspaden.
- Secundaire wegen bubeko: vrijliggende fietspaden.
- Lokale weg type I bubeko: minstens aanliggende fietspaden.

---

Voorts worden volgende acties voorgesteld:

- doortocht Rotselaar Provinciale baan en Wezemaal N19 als secundaire weg type III her in te richten;
- overleg met provincie, De Lijn en NMBS in functie van de realisatie van een visie op openbaar vervoer;
- uitvoering mobiliteitplan als waarborg realisatie gewenste lijninfrastructuur van het GRS.

B / BESTAANDE GEMEENTELIJKE RUIMTELIJKE STUDIES EN PLANNEN: DIVERSE BPA'S, RUP'S

- Geen enkel BPA.
- Opmaak **RUP Wezemaal-oost** om de omgeving conform de principes van het richtinggevend deel beter te integreren in de kern van Wezemaal. Bijzondere aandacht gaat naar ruimte voor de tennisclub en het creëren van een buffergebied naar de E314 en het kasteel van Wezemaal.
- Opmaken **RUP zonevreemde woningen en gebouwen** met een onderscheid naar woonkorrels, verspreide zonevreemde woningen en waardevolle zonevreemde gebouwen: geen mobiliteitsimpact.
- Opmaak **RUP Wijngaardberg** met het oog op het geven van ontwikkelingsmogelijkheden aan de fruitteelt en de afstemming tussen fruitteelt en natuur: geen mobiliteitsimpact.
- **RUP zonevreemde bedrijven** voor volgende zonevreemde bedrijven:
  - garage Verbeek;
  - garage Bisschop;
  - transport Van Den Eynde.
- **RUP Lokale weekendverblijven** voor volgende concentraties weekendverblijven:
  - Eggelbroek;
  - Vossenbergen;
  - Vondelweg;
  - Kwikstaartweg.

---

## RICHTINGGEVEND DEEL

---

## GEKOZEN BELEIDSSCENARIO

Met dit beleidsplan wil de gemeente Rotselaar het verkeer op haar grondgebied op een duurzame en veilige manier organiseren. Hierbij wordt zoveel mogelijk uitgegaan van het STOP-principe. In eerste instantie wordt de nodige aandacht gegeven aan de **Stappers**. Om de verplaatsingen te voet voor de korte afstanden aantrekkelijker te maken, worden een aantal maatregelen genomen: trage wegen die een rol kunnen spelen in het netwerk binnen de gemeente worden gerenoveerd en op een duidelijke en veilige manier aangesloten op het reguliere wegennet, binnen de kernen wordt gezorgd voor voldoende brede en obstakelvrije stoepen. Daarna wordt ervoor gezorgd dat ook fietsen op een vlotte en veilige manier kan gebeuren (**Trappers**): veilige fietspaden op logische lokale en bovenlokale verbindingen, voldoende fietsenstallingen op de voornaamste aantrekkingspolen, ... In derde instantie wordt het gebruik van het **Openbaar vervoer** zoveel mogelijk gestimuleerd: suggesties naar De Lijn om het belbusgebied uit te breiden richting Haacht en de halte aan de rotonde op de N19 mee op te nemen in het vervoersgebied van Leuven, het uitbouwen van architecturale bushaltes op de belangrijkste haltes in de gemeente, de derdebetalersregeling die wordt verdergezet, suggesties naar de hogere overheid om doorstromingsmaatregelen te nemen op de belangrijkste assen in de gemeente, ... In laatste instantie komt dan het **Privé-vervoer** aan bod. Via de wegencategorisering worden de meest aangewezen routes vastgelegd, de routes voor zwaar verkeer worden toegewezen, er wordt nagegaan hoe verkeersonveilige punten veiliger kunnen worden gemaakt, ...

Dit alles wordt ondersteund door een aantal flankerende maatregelen: campagnes naar de bevolking, de opmaak van een bedrijfsvervoersplan voor de ambachtelijke zone Wingepark, maatregelen bij grootschalige evenementen zoals Rock Werchter, ...

---

# 1 / WERKDOMEIN A: RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN EN HUN MOBILITEITSEFFECTEN

## 1.1./ GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN (GRS)

Volgens het RSV (1997) ligt Rotselaar in buitengebied, wat impliceert dat de agrarische activiteiten zullen worden gestimuleerd en indien mogelijk zelfs versterkt. Verder verzorgt de gemeente een ruggengraatfunctie voor de grote natuurlijke netwerken met grote eenheden natuur en verbindingen (VEN). Deze status als onderdeel van het VEN creëert kansen om een recreatief fietsnetwerk uit te bouwen. Door het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant (2004) is Rotselaar als hoofddorp geselecteerd, met Werchter en Wezemaal als woonkernen.

Doordat de N19, N229 en N21 als secundaire weg type III worden geselecteerd door het PRS, dient een vlotte doorstroming voor het openbaar vervoer en fietsers te worden nagestreefd. Voor deze wegen is de verbindingfunctie ondergeschikt en wordt ze ingevuld door de hoofdweg A2/E314 Leuven – Lummen - Maasmechelen.

In het GRS uit 2005 staat de gemeente centraal als groene recreatiepool ten opzichte van het stedelijk gebied Leuven en de omliggende gemeenten. De landelijke woonomgevingen zullen worden versterkt en de landelijke, natuurlijke en recreatieve troeven van het landschap zullen zo goed mogelijk worden uitgespeeld. Hierbij zal de identiteit van de verschillende kernen zoveel mogelijk worden gegarandeerd.

## 1.2 / STRATEGISCHE RUIMTELIJKE PROJECTEN MET GROTE IMPACT OP DE MOBILITEIT

Bij ruimtelijke projecten van een zekere omvang, die een impact hebben op de mobiliteit in de omgeving, zal steeds een mobiliteitstoets worden opgemaakt. Dit houdt in:

- dat de locatie wordt geanalyseerd voor wat betreft de ontsluiting voor het autoverkeer, voor fietsers en stappers en voor wat betreft de bediening door het openbaar vervoer;
- dat wordt ingeschat hoeveel verkeer het nieuwe project zelf zal genereren en zal aantrekken;
- dat de bijkomende parkeervraag wordt ingeschat, zowel voor wagens als voor fietsen.

Voor elk aspect zullen de knelpunten en de mogelijke oplossingen hiervoor worden vastgelegd.

---

### 1.2.1 / Woonprojecten

In Werchter wordt een woonuitbreidingsgebied gerealiseerd met een 50-tal wooneenheden. Deze zullen worden ontsloten langs de Hogeweg en Grote Straat. Er is een halte van het openbaar vervoer aan de rotonde Nieuwebaan (N21) - Hogeweg, op een afstand tussen 100 meter en 500 meter, wat ruim binnen de normen van basismobiliteit blijft. De halte wordt bediend door lijn 333. Nog in Werchter wordt een sociaal woonproject van een 60-tal wooneenheden voorbereid tussen Walstraat en Demerbroekstraat.

In Wezemaal worden in totaal ongeveer 70 wooneenheden gerealiseerd: aan Bergenhof (20) en een project aan de Aarschotsesteenweg – Vleugtweg (50). De wooneenheden aan Bergenhof hebben twee haltes van het openbaar vervoer op wandelafstand aan de Langestraat (aan het station Wezemaal en net ten zuiden van de Olivierstraat). De ontwikkelingen aan de Vleugtweg en Aarschotsesteenweg worden bediend door lijnen 334 en 335, met haltes op wandelafstand op de Langestraat of Aarschotsesteenweg.

De wooneenheden in Rotselaar worden op middellange termijn gerealiseerd. De locatie (tussen Sint-Antoniussstraat en Leuvensebaan) sluit goed aan bij het centrum en het gebied wordt dan ook goed bediend door het openbaar vervoer. Er is een halte op wandelafstand aan het kruispunt Stationsstraat - Torenstraat. Lijnen 333 en 335 zorgen samen voor een aanbod met een halffrequentie.

De gebieden zullen worden ingericht als verblijfsgebied, met de nodige aandacht voor het inbrengen van groen, het verlagen van de snelheid van het gemotoriseerd verkeer en het accentueren van mogelijke conflictpunten.

### 1.2.2 / Rusthuis Dijlestraat

Het rusthuis aan de Dijlestraat wordt uitgebreid met 30 extra kamers. De ligging is echter te decentraal voor een goede bediening door het regulier openbaar vervoer: de dichtst bijzijnde halte is die aan het kruispunt Provinciebaan – Torenstraat. De wandelafstand is ongeveer 800 meter. In de Dijlestraat bevindt zich een belbushalte (nr. 69 'Rotselaar De Wijngaert').

### 1.2.3 / Woon- en zorgcentrum Aarschotsesteenweg

Aan de Aarschotsesteenweg wordt een woon- en zorgcentrum gepland met ongeveer 100 bedden en 50 serviceflats. De hoofdtoegang ligt aan de Aarschotsesteenweg; hierlangs kunnen bezoekers per auto het terrein oprijden en kunnen werknemers de ondergrondse parkeergarage (57 plaatsen) bereiken. Leveringen zullen gebeuren langs Rigessel. Fietsers en voetgangers kunnen het centrum bereiken vanuit diverse richtingen, zowel vanaf de Aarschotsesteenweg, Rigessel en de Holsbeeksebaan, als vanaf de Kerkstraat. Het centrum is ook goed bereikbaar met het openbaar vervoer: er zijn haltes op wandelafstand aan de Aarschotsesteenweg en aan de Langestraat.

De bejaarden zelf zullen naar verwachting weinig verplaatsingen maken; waarschijnlijk zullen dit hoofdzakelijk fietsverplaatsingen zijn. Autobezit zal uitzonderlijk zijn. Uitgaand van gelijkaardige centra, wordt verwacht dat de meeste personeelsleden al voor 8.00 u aanwezig zullen zijn (dus vóór de schooldrukke), en dat een derde van het personeel al aanwezig zal zijn voor de ochtendspits (7.00u tot 9.00u).

---

Vanaf 11.00 u neemt het aantal personeelsleden weer af, wat gunstig is ten opzichte van de bezoekersstroom (die pas op gang komt na de middag). Er wordt van uitgegaan dat de meeste werknemers in de nabije omgeving zullen wonen, zodat autoverplaatsingen beperkt kunnen worden en een deel van de verplaatsingen ook per fiets zal kunnen gebeuren.

#### 1.2.4 / Uitbreiding recreatiedomein De Plas

##### **Zone Zuid**

In Zone Zuid zullen de bestaande voetbalterreinen met kantine en tribune volledig worden heringericht. Er worden twee voetbalvelden, een kantine, een speeltuin, een skatepark, een volleybal- en basketbalterrein voorzien. Het gebouwencomplex doet dienst als kantine en is voorzien van douches en kleedkamers. Het kan ook gebruikt worden als polyvalente zaal die ook voor eetfestijnen, fuiven, tentoonstellingen, ... kan worden gebruikt. De toegang naar zone zuid zal worden georganiseerd via een nieuwe weg vanuit de Torenstraat - Steenweg op Wezemaal.

Door de nieuwe toegangsweg zal het aantal verkeersbewegingen via de Terheidelaan in principe verminderen. Indien blijkt dat toch een doorsteek tussen de twee zones wordt gemaakt via de Terheidelaan, zullen maatregelen worden genomen om deze verbinding minder aantrekkelijk te maken. De halte van het openbaar vervoer wordt verplaatst zodat die beter aansluit bij de nieuwe toegangsweg, en wordt voldoende ruim uitgebouwd.

Momenteel is er een grindparking van 50 tot maximaal 100 parkeerplaatsen (afhankelijk van de plaatsing van de wagens) en zijn er geen fietsenstallingen. In het kader van de uitbreiding van het recreatiedomein worden bijkomend 8 parkeerplaatsen voor mindervaliden voorzien, 186 gewone parkeerplaatsen, een overdekte fietsenstalling voor 242 fietsen en een openlucht fietsenstalling van 24 plaatsen die modulair uitbreidbaar is. Volgens de berekeningen in de Mobiliteitstoets die werd gemaakt voor het project (verwacht aantal bezoekers op piekmomenten, modal split, gemiddelde bezettingsgraad van een wagen, ...) zal het aantal parkeerplaatsen voor wagens voldoende zijn. Het aantal fietsenstallingen zal op piekmomenten te klein zijn, maar dan kunnen de fietsenstallingen aan de sporthal en de Plas (Zone Noord) worden ingeschakeld.

Vanuit de mobiliteitstoets wordt de suggestie gegeven om het snelheidsregime ter hoogte van de toegangsweg te beperken tot 50 km/uur en om een afzonderlijke bewegwijzering te voorzien voor voetgangers en fietsers, autoverkeer, leveringen en mindervaliden.

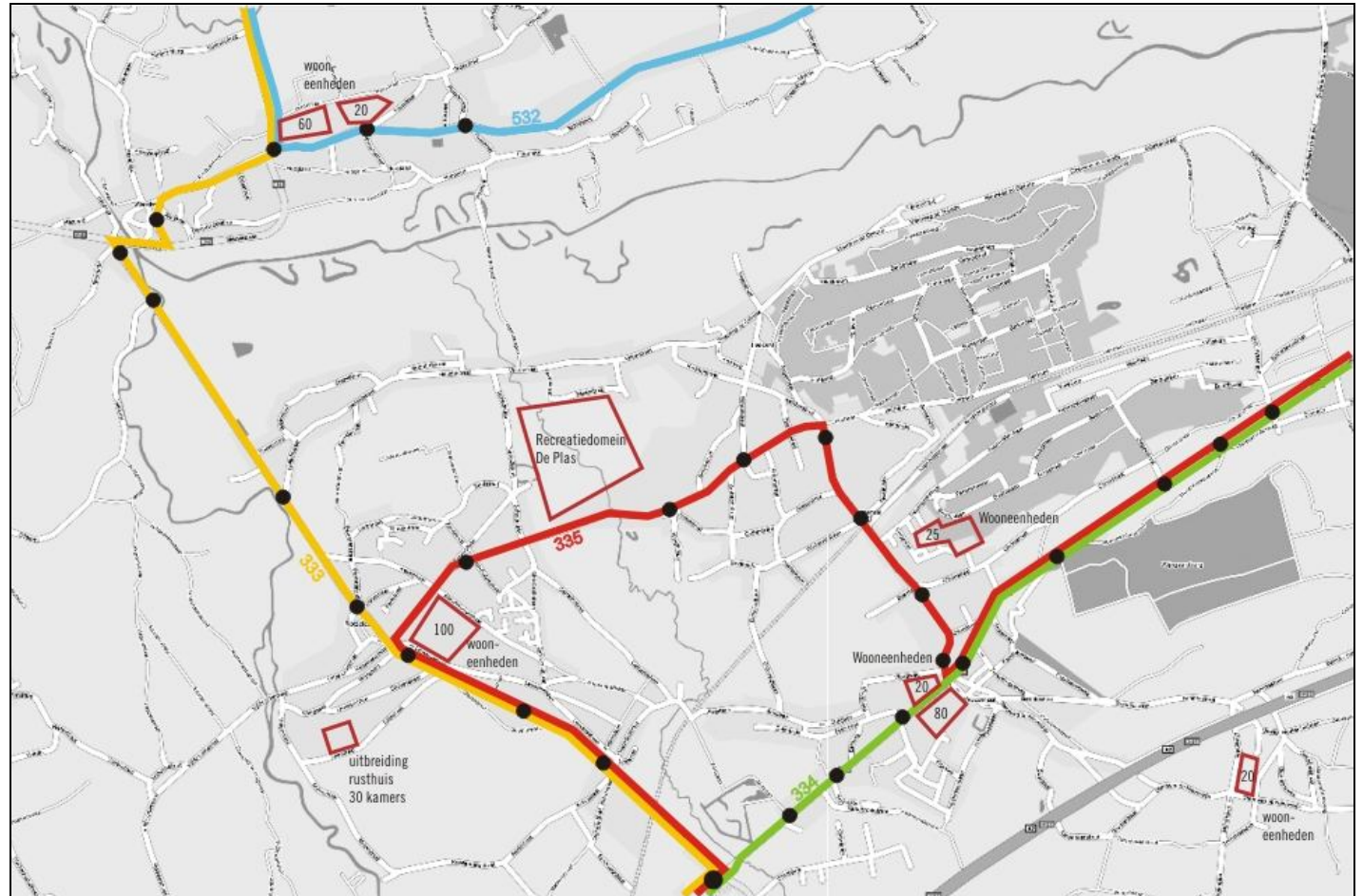
## Zone Noord

In Zone Noord wordt de bestaande sporthal uitgebreid met een zwembad. Momenteel zijn er 110 gewone parkeerplaatsen, 8 parkeerplaatsen voor personeel, 5 parkeerplaatsen voor mindervaliden en de aanpalende grindparking met ongeveer 200 parkeerplaatsen. Door de uitbreiding van de sporthal blijven er nog 76 parkeerplaatsen over, waarvan 8 voorbehouden voor personeel van de sporthal. Ook de 5 parkeerplaatsen voor mindervaliden blijven behouden. De grindparking van ongeveer 200 parkeerplaatsen kan worden gebruikt bij evenementen. Daarnaast worden minimaal 60 fietsenstallingen voorzien.

Volgens de mobiliteitstoets die werd opgemaakt zal zowel het aantal parkeerplaatsen als fietsenstallingen voldoende zijn. Ook op de piekmomenten tijdens de zomer of bij evenementen wordt geen parkeeroverlast verwacht, aangezien veel bezoekers met de fiets komen. Dit wordt ook aangemoedigd door een voordeliger inkomtarief.



*Inrichtingsvoorstel De Plas – Zone Zuid en Zone Noord*



*Overzicht ruimtelijke projecten en bediening door openbaar vervoer*

---

## 1.3 / DEELRUIMTEN

### 1.3.1 / Stationsomgeving Wezemaal

Om een optimaal ruimtegebruik na te streven, en een verder uitdijen van de stationsomgeving te voorkomen, is een visie voor de volledige stationsomgeving nodig waarin voldoende aandacht gaat naar de toegankelijkheid van de volledige site en waarin de verschillende modi aan bod komen. Daarom worden volgende ingrepen voorgesteld:

- Momenteel wordt door Infrabel onderzocht of de parking voor wagens op twee niveaus kan worden gebracht. Volgens het groeimodel dat werd opgemaakt voor het station, zullen in 2020 ongeveer 760 reizigers opstappen. Voor hen zullen ongeveer 270 autoparkeerplaatsen nodig zijn en evenveel fietsenstallingen.
- Om de omgeving architecturaal te versterken, kan aan de Langestraat een luifel worden ontworpen die kan dienen als wachtruimte voor de busreizigers. Bij voorkeur wordt de nieuwe en verruimde bushalte meer noordelijk ingeplant om meer afstand ten opzichte van de overweg te creëren en wordt de mogelijkheid voorzien om de bus naast de rijweg te laten halteren. Hierdoor verkleint het risico dat achteropkomende wagens stil komen te staan op de overweg.
- Achteraan deze wachtruimte kunnen de fietsenstallingen worden geïntegreerd. Uit de bevraging van de reizigers aan het station van Wezemaal bleek een belangrijk aandeel te zijn weggelegd voor de fiets, omdat veel ondervraagden binnen een straal van 5 km bleken te wonen. Dit geeft aan dat het aandeel van de fiets in de modal split nog veel groeimarge heeft en dat een voldoende groot aantal stallingplaatsen dient te worden voorzien. Een Double parker-systeem, dat stallen in twee lagen mogelijk maakt, is dus te verantwoorden.
- Momenteel steken reizigers nog vaak de sporen over om het andere perron te bereiken, ook wanneer de slagbomen gesloten zijn. Om dergelijke gevaarlijke situaties te voorkomen, dient een onderdoorgang met toegangshellingen in een open structuur worden voorzien. Hierdoor worden beide perrons vanuit elke richting bereikbaar. Door het gebruik van hellingen verbetert tegelijk ook de toegankelijkheid.
- Daarnaast is de gemeente voorstander van geschrante perrons, om de tijd dat de slagbomen zijn gesloten zoveel mogelijk te beperken. Indien dit wordt gerealiseerd, dienen er twee onderdoorgangen te worden voorzien voor fietsers en voetgangers.

Bij de organisatie van de parkeergarage dient de ontsluiting langs de Langestraat te verlopen. Dit zal op piekmomenten aanleiding geven tot files, maar een ontsluitingsroute langs Bessenlaan en Heirbaan is niet aangewezen. Dit gebied is ingekleurd als woonparkgebied; enkel bestemmingsverkeer is hier in principe toegelaten. Verderop in de route sluit de Heirbaan aan op de Kerkhofstraat en Steenweg op Wezemaal, een kruispunt dat nu al door de weggebruikers als gevaarlijk wordt aangevoeld. Extra verkeersstromen vanop de Heirbaan langs dit kruispunt sturen dient vermeden te worden.

---

De onderdoorgang voor voetgangers biedt geen oplossing voor de wagens die vaak voor gesloten slagbomen moeten wachten, en door het niveauverschil geen zicht hebben op de andere kant van de overweg; dit levert gevaarlijke situaties op met overstekende weggebruikers vanuit Bessenlaan - Winkelveldbaan of vanuit de Kruisboogstraat. Om deze problemen aan te pakken, onderzoekt de NMBS de mogelijkheden om de overweg af te schaffen (tunnel of brug). Binnen de gemeente is er enkel een draagvlak om dit te doen indien de impact wat onteigeningen betreft kan worden beperkt, en als er rekening wordt gehouden met de verdere ruimtelijke ontwikkeling rond het station.

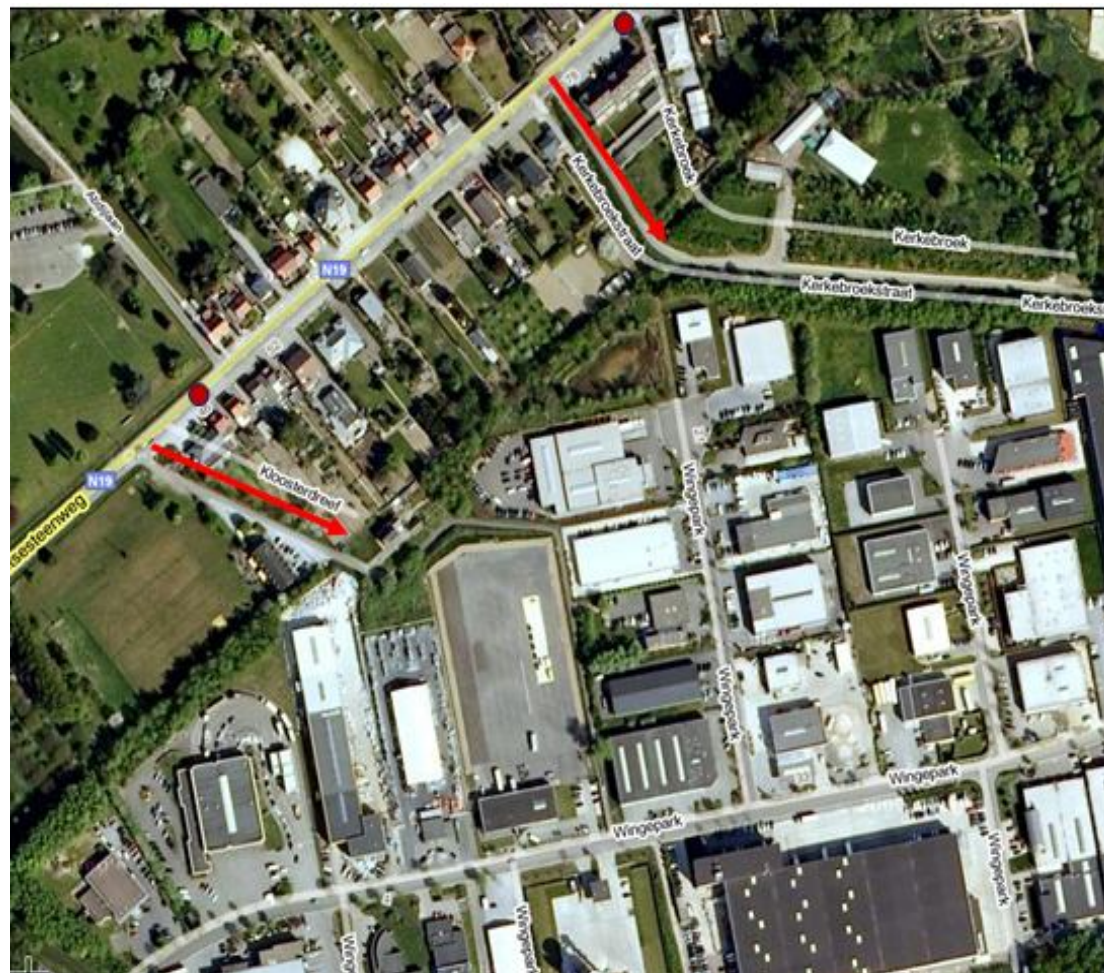
### 1.3.2 / Ambachtelijke zone Rotselaar

Voor de ambachtelijke zone Rotselaar zal een vervoerplan worden opgemaakt. In het kader van de afbakening van het stedelijk gebied van Leuven werden drie zoekzones bepaald voor extra economische activiteit:

- Aan de huidige ambachtelijke zone Wingepark. Dit gebied is echter habitat-gebied en overstromingsgevoelig. Als hiervoor gekozen wordt, zou een tweede ontsluiting kunnen gecreëerd worden vanaf de afrit van de autosnelweg.
- Achter de huidige vestigingsplaats van Danone. De gemeente is voorstander om een eventuele uitbreiding hier beperkt te houden tot Danone.
- De driehoek tussen de Stationsstraat, spoorweg en Aarschotsesteenweg: het gedeelte dichtst bij de rotonde is ook ambachtelijke zone.

De locatie van het terrein vlakbij het hoofdwegenetwerk zorgt enerzijds voor een vlotte ontsluiting van het zwaar verkeer zonder overlast, maar is een C-locatie die vooral is gericht op de auto. De huidige bediening van het industrieterrein door het openbaar vervoer is beperkt: er is een halte voor reguliere lijnen aan de rotonde Aarschotsesteenweg - Stationsstraat. Het industrieterrein zelf wordt echter niet bediend door reguliere lijnen, enkel door de belbus. Het is waarschijnlijk niet haalbaar om buslijnen het industrieterrein te gaan binnenleiden wegens de te grote omrijfactor en tijdverlies voor reizigers met andere bestemmingen.

De ligging van enkele haltes langs de Aarschotsesteenweg biedt echter wel kansen. Door voor fietsers en voetgangers een vlottere toegang tot het industrieterrein te organiseren via Kloosterdreef en/of Kerkebroekstraat stijgt de aantrekkingskracht van het openbaar vervoer. De gemeente zal bij de bedrijven aftoetsen of ze bereid zijn hiervoor de nodige initiatieven te nemen.



*Toegang voor fietsers en voetgangers naar industrieterrein via Kloosterdreef en Kerkebroekstraat*

De site zal voor fietsers beter bereikbaar worden door de geplande herinrichting van de Steenweg op Holsbeek. Hier zullen nieuwe, vrijliggende fietspaden worden aangelegd en ook de toegang tot het industrieterrein wordt heraangelegd. Indien mogelijk wordt hier een linksafstrook voorzien voor voertuigen die het industrieterrein willen binnenrijden.

---

## 2 / WERKDOMEIN B: NETWERKEN PER MODUS

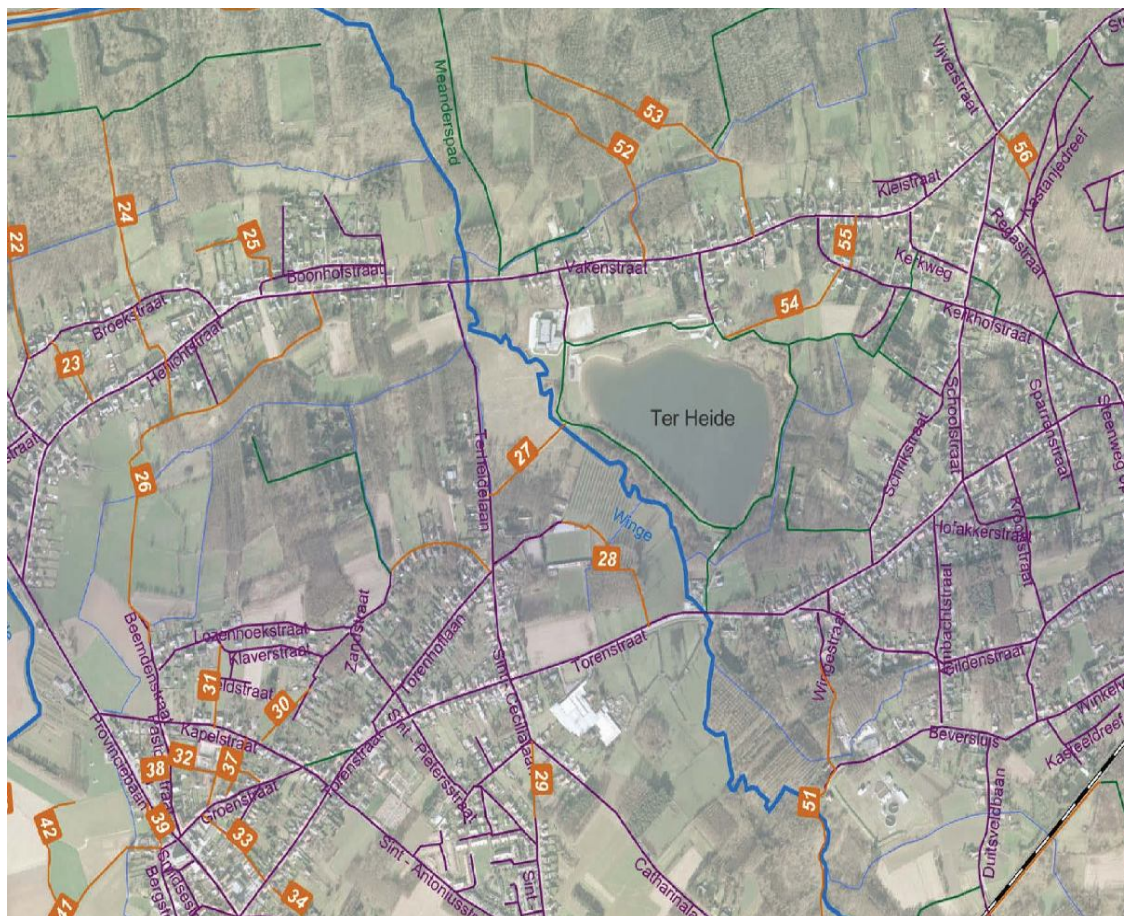
### 2.1 / VERBLIJFSGEBIEDEN EN VOETGANGERSNETWERK

De ontwikkelde/te ontwikkelen binnengebieden zullen worden ingericht als zone 30. Om deze maximumsnelheid af te dwingen, zonder dat handhaving door de politie noodzakelijk is, zal gebruik worden gemaakt van het principe van de 'self explaining road'. Dit houdt in dat de inrichting van de publieke ruimte de autobestuurder voldoende aanspoort om maximaal 30 km/uur te rijden. De ruimtes zullen dus worden ingericht als verblijfsruimte, waar een menging is van de verschillende verkeerssoorten. De integratie van de weg en de omgeving zorgt voor een minimum aan verkeersregulerende en -geleidende maatregelen. Zo zullen er geen zebrapaden aanwezig zijn, omdat oversteken overal mogelijk moet zijn. 'Attentiepunten' worden om de 30 à 60 seconden ingebouwd, infrastructurele maatregelen beperken de snelheid en omgevingselementen beïnvloeden het perspectief.

Voor de ontsluiting van de woonuitbreidingsgebieden zal ook een beroep worden gedaan op het aanwezige trage wegennetwerk:

- Voor Rotselaar: weg nr. 34 (het Kadodderpad) maakt een verbinding met zowel de Leuvensebaan als de Torenstraat. Weg nr. 33 (het Mena-pad) maakt vanaf de Torenstraat een doorsteek naar de Groenstraat.
- Voor het project Bergenhof: In de buurt liggen twee trage wegen die een rol kunnen spelen in de ontsluiting: weg nr. 65, het 'V1-pad', zorgt voor een doorsteek naar de Langestraat en weg nr. 64 'Onder 't Spoor' maakt vanaf de Langestraat, via een onderdoorgang onder de spoorweg, een doorsteek naar de Winkelveldbaan.
- Ontsluiting van De Plas: weg nr. 54 (Schoubroekpad) en 55 (Averijst) vormen samen een toegang vanuit de Steenweg op Gelrode en Kerkhofstraat. Verder is er pad nr. 27 dat vanaf de Terheidelaan een verbinding maakt met De Plas.
- Voor de Aarschotsesteenweg: parallel met de Aarschotsesteenweg loopt weg nr. 67, het Wijnperspad, dat naar de Kerkstraat leidt en zo een mooie trage verbinding biedt met het centrum van Wezemaal.

Voor bezoekers die niet vertrouwd zijn met de omgeving, is een uniforme en consequente bewegwijzering belangrijk. Dit draagt bij tot het succes van deze routes en het gebruik van de fiets als alternatief voor de wagen vergroten. In Rotselaar kregen alle trage wegen een naam en werden voorzien van een straatnaambordje. De tragewegenkaart werd naar alle (nieuwe) inwoners verstuurd.



*Trage wegen De Plas*





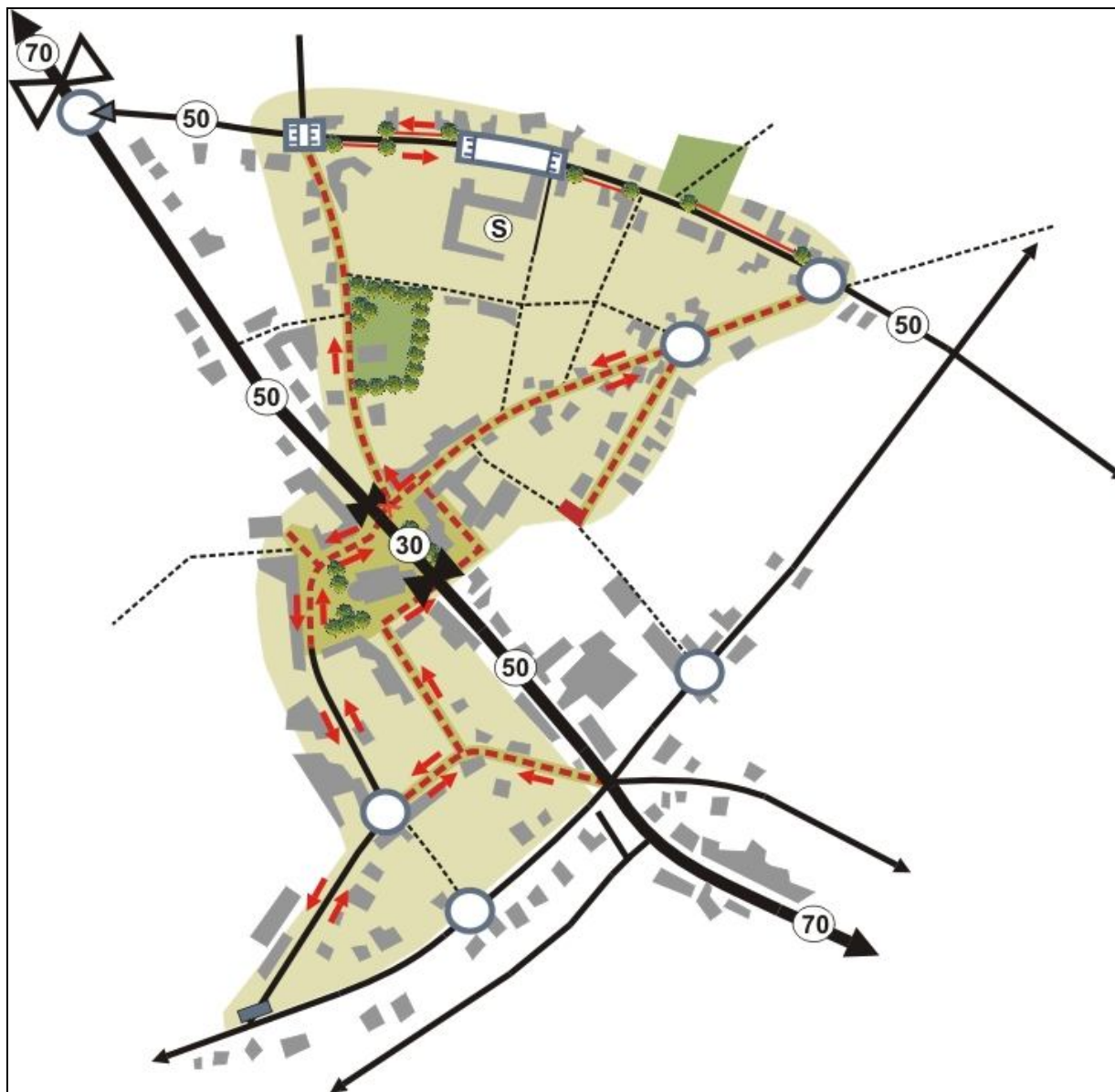
*Trage wegen Bergenhof en Aarschotssesteenweg*

---

### 2.1.1 / Verkeersstructuurschets Rotselaar

Voor het centrum van Rotselaar werd in een aparte studie een uitgebreide analyse gemaakt met een reeks van voorstellen. Hieronder volgen enkele van de voornaamste ingrepen:

- aanpak doortocht;
- accentueren van de aantakking van voetgangersdoorsteken op het reguliere wegennet;
- verkleinen van het kruispuntoppervlak Kapelstraat – Provinciebaan en creëren van haaksere aansluiting;
- afbakenen van kern door middel van inritconstructie aan Vijfde Liniestraat – Rodenbachlaan;
- gebruik van erfaanleg voor straten met zuivere woonfunctie;
- verkeersplateaus aan schoolomgeving in Kapelstraat en op kruispunt met Beemdenstraat en Pastorijstraat;
- Vijfde Liniestraat wordt niet meer toegankelijk vanaf het kruispunt Provinciebaan – Torenstraat;
- poorteffect op Provinciebaan ter hoogte van Kapelstraat en voor en na Dorpsplein.



Overzichtsbeeld ingrepen Rotselaar centrum

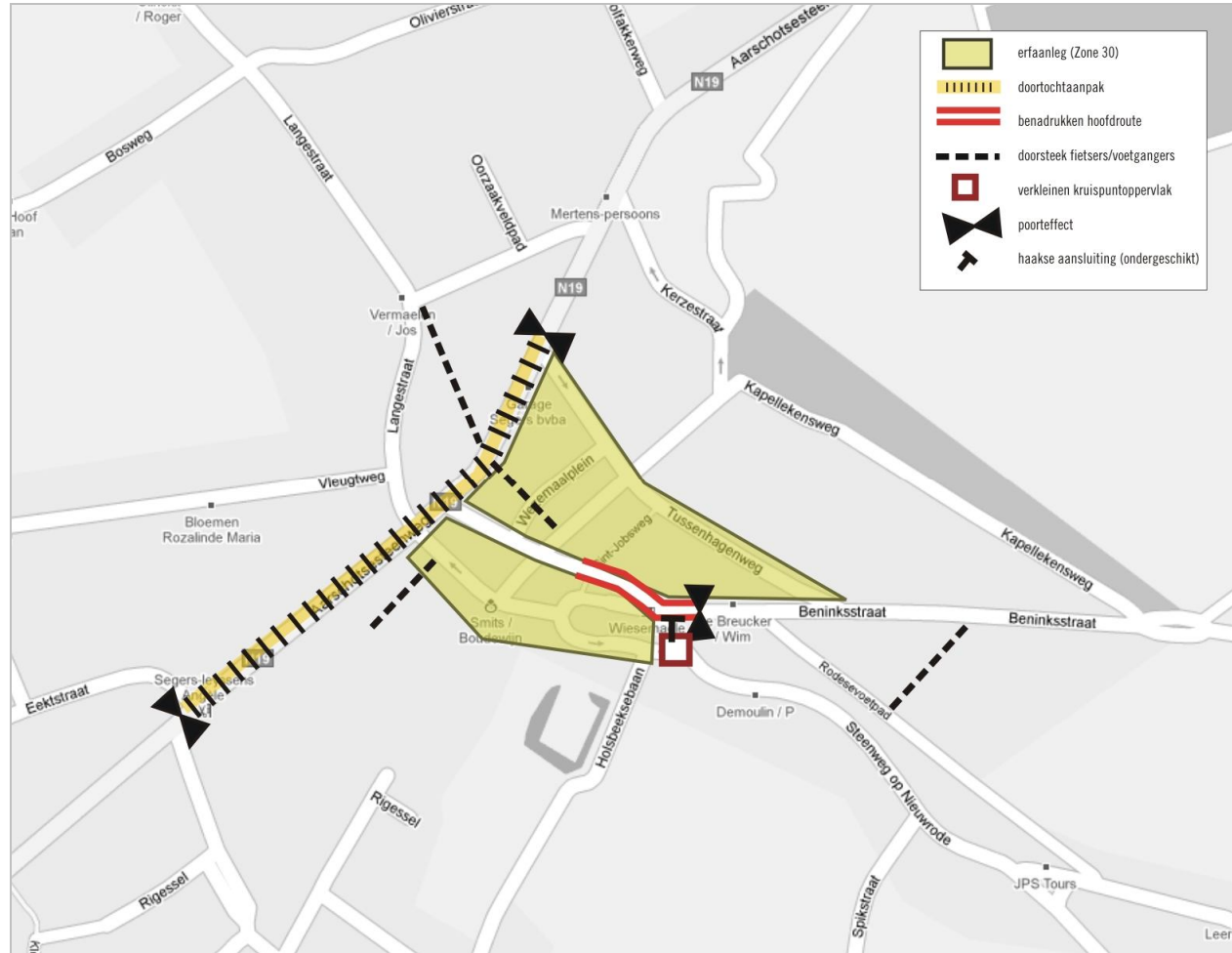
---

## 2.1.2 / Verkeersstructuurschets Wezemaal

In het kader van het streefbeeld dat zal worden opgemaakt voor de N19, zal ook de doortocht door Wezemaal worden aangepakt. Hierbij kunnen drie scenario's worden overwogen: een doortocht binnen de huidige rooilijn, een doortocht waarbij de rooilijn wordt aangepast, of het zoeken naar een tracé voor een omleidingsweg.

Naast de poorteffecten op de N19 wordt voorgesteld op de Beninksstraat een extra poorteffect aan te brengen bij het binnenrijden van de kern vanuit Nieuwrode, ter hoogte van de Steenweg op Nieuwrode. In dit beleidsplan wordt de keuze gemaakt om de Beninksstraat te selecteren als lokale weg type II die voor de ontsluiting richting Nieuwrode zal zorgen. De Steenweg op Nieuwrode wordt dan logischerwijze ook haakser, als ondergeschikte weg, op deze eerste aangesloten. Het kruispuntoppervlak van de aansluiting van de Holsbeeksebaan met de Steenweg op Nieuwrode zal worden verkleind.

De toegang tot de dorpskern verloopt via de Kerkstraat (enkelrichting) vanaf de Steenweg op Nieuwrode. Via de Holsbeeksebaan (enkelrichting) en de Kerkstraat (naar N19) kan de kern verlaten worden. Ook de overkant van de Steenweg op Nieuwrode (Wezemaalplein, Tussenhagenweg en Pad tegen het Sollenveld) wordt zone 30 en krijgt een erfachtige aanleg.



Verkeersstructuurschets Wezemaal

### 2.1.3 / Verkeersstructuurschets Werchter

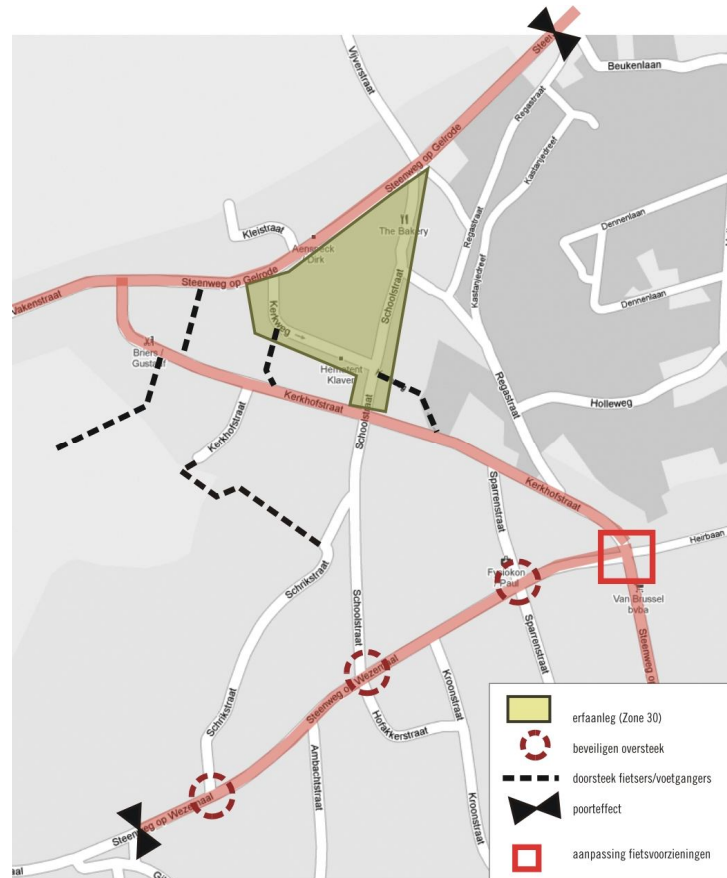
Werchter is gelegen in een bocht in de N21 en heeft momenteel een viertal aansluitingen op deze gewestweg. Om het aantal mogelijke conflictpunten te beperken, zullen van deze vier aansluitingen enkel Hoekje en de Sint-Jansstraat als volwaardige toegangen tot de dorpskern behouden blijven, waar verkeer in beide richtingen mogelijk is. De uitgang langs de Walstraat-Demerbroekstraat wordt geknipt voor gemotoriseerd verkeer en de aansluiting van de Demerbroekstraat zelf wordt een rechtsin-rechtsuit. Verder dienen een aantal fietsoversteken te worden beveiligd en zal de trage weg die de oostelijke dijk van de Demer volgt, worden doorgetrokken. Tussen Tweebruggenstraat en Hanewijk wordt een fiets- en voetgangersbrug voorzien. Het kruispunt van de N21 met de N229 – Provinciebaan is heringericht in het kader van een TV3V-project. Over de brug werden dubbelrichtingsfietspaden aangelegd, er kwam een hellingsbaan voor de fietsers vanaf het Hoekje en afslagstroken en verkeersgeleiders voor het autoverkeer op het kruispunt.



Verkeersstructuurschets Werchter

## 2.1.4 / Verkeersstructuurschets Heikant

Poorteffecten worden ingebracht op de Steenweg op Gelrode ter hoogte van de aantakking van de Beukenlaan, en op de Steenweg op Wezemaal ter hoogte van de aantakking van de Gildenstraat (overgang van 70 km/uur naar 50 km/uur). Op de Steenweg op Gelrode-Zallakenstraat zullen snelheidsremmende maatregelen worden genomen. Voor de ontsluiting wordt geopteerd voor de route (vanaf de Steenweg op Gelrode) via de Kerkhofstraat. Het kruispunt van de Kerkhofstraat met de Heirbaan en de Steenweg op Wezemaal zal worden ingericht om het overzichtelijker te maken en om de oversteekbewegingen voor fietsers veiliger te maken. De Schoolstraat (tussen Steenweg op Gelrode en Kerkhofstraat) en Kerkweg zijn al zone 30 en krijgen een erfachtige aanleg. De aantakking van de trage wegen op de Steenweg op Gelrode en op de Kerkhofstraat zal worden benadrukt.



Verkeersstructuurschets Heikant

---

## 2.2 / FIETSEN

### 2.2.1 / Bovenlokaal fietsroutenetwerk

Voor de uitbouw van het functionele en het recreatieve fietsroutenetwerk werden reeds vele initiatieven genomen. De verdere aandacht gaat uit naar de integratie ervan in het openbaar domein en de functionele fietsroutes in de kernen. Ook een geïntegreerde bewegwijzering van themaroutes, functionele routes, knooppunten en attractiepolen zal worden opgemaakt.

De hoofdroutes lopen langs:

- de oevers van de Demer: gerealiseerd;
- de N19 tot aan de rotonde met de Stationsstraat: gerealiseerd.

De functionele fietsroutes lopen langs volgende wegen:

- N21 tot in Werchter (kruispunt met Provinciebaan (N229)): het dossier om de fietspaden te verbeteren is opgestart.
- Hogeweg: is voorzien van aanliggende fietspaden.
- Tremelobaan: is voorzien van aanliggende fietspaden.
- Provinciebaan – Stationsstraat (N229): de Vlaamse overheid voorziet de opmaak van een streefbeeldstudie met daarin ook de nodige aandacht voor de verbetering van de fietsinfrastructuur;
- Dijkkant en Achterheidestraat: er is geen aparte fietsinfrastructuur nodig. De aansluiting van Dijkkant op de Provinciebaan (N229) zal worden aangepast. Door middel van een middenberm kan de oversteekbeweging van de fietsers in twee momenten gebeuren. uitvoeren. Dit is mede belangrijk omdat de Provinciebaan deel uitmaakt van een route van het zwaar verkeer.
- Vijfde Liniestraat - Rodenbachlaan: is voorzien van aanliggende fietspaden. Hier zal de aansluiting met de Molenstraat worden verbeterd: oversteken is hier nog moeilijk wegens de hoge borduren.
- Torenstraat - Steenweg op Wezemaal - Langestraat: zijn voorzien van gedeeltelijk aanliggende, gedeeltelijk vrijliggende fietspaden.
- N19 - Aarschotsesteenweg vanaf de Stationsstraat tot grens met Aarschot. Het Vlaams Gewest voorziet de opmaak van een streefbeeldstudie, waarbinnen ook de fietsinfrastructuur zal worden aangepast (eenrichtingsfietspaden aan beide zijden van de weg).
- Steenweg op Nieuwrode: is voorzien van aanliggende fietspaden vanaf de kruising met de Beninkstraat. De parallelle route via de Beninkstraat is ook voorzien van afwisselend aanliggende en vrijliggende fietspaden.

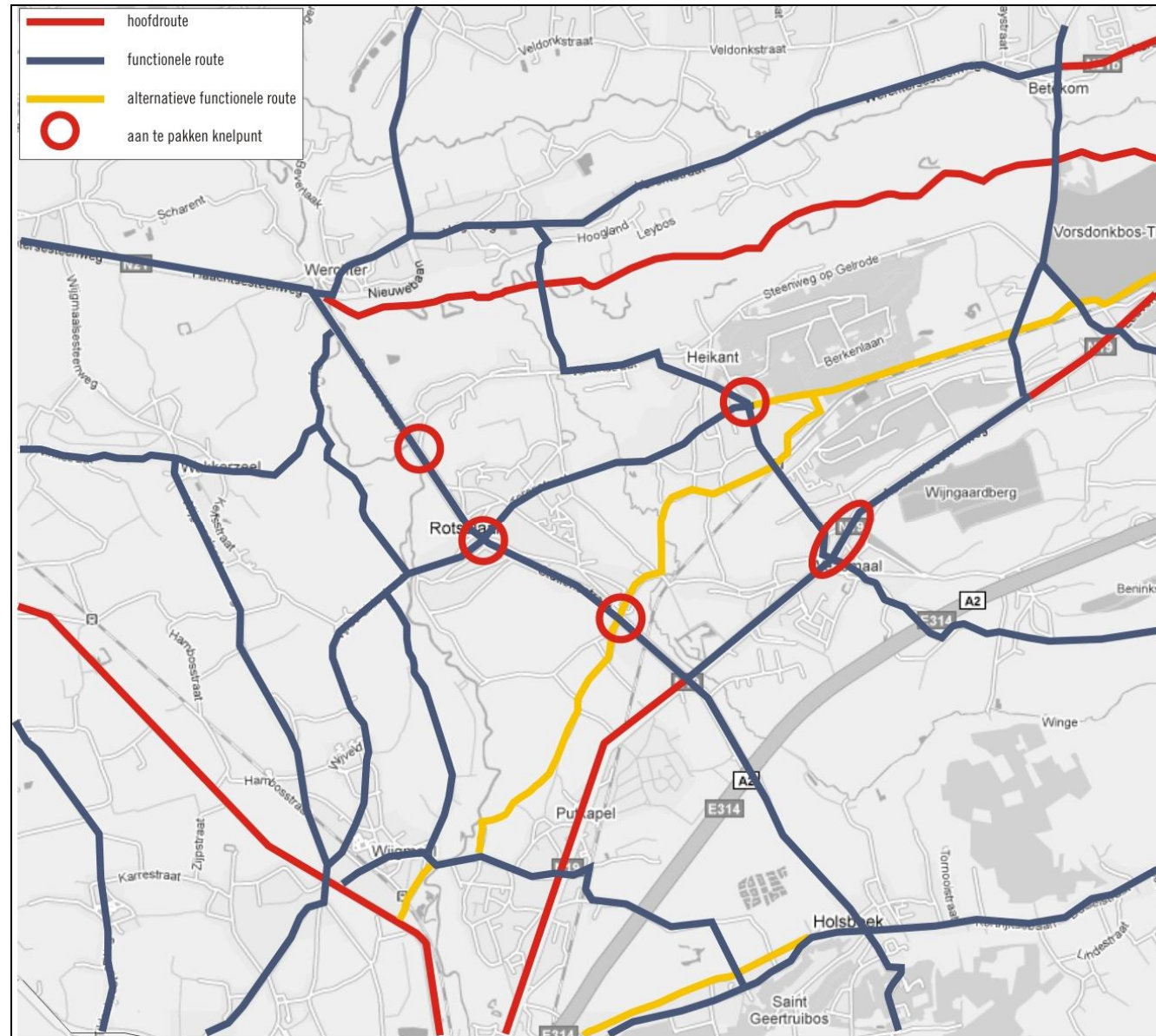
---

De alternatieve functionele fietsroutes lopen via:

- Grensstraat;
- Astridstraat;
- Drielindenstraat;
- Lostingstraat;
- Beversluis;
- Winkelveldbaan;
- Bessenlaan;
- Heirbaan.

Op deze wegen is er geen nood aan aparte fietsinfrastructuur (lokale wegen type III). Er zijn wel enkele aandachtspunten:

- Grensstraat, Astridstraat en Drielindenstraat maken deel uit van een sluiproute. Het doorgaand verkeer is weliswaar beperkt, maar zorgt in de spitsperiode toch voor extra risico op deze fietsroute. De sluiproute zal geknipt worden door de spooroverweg aan de Abdijlaan af te sluiten voor het gemotoriseerd verkeer. Voor het kruispunt Astridstraat - Drielindenstraat werkt AWW, specifiek voor het fietsverkeer, een plan uit voor wegmarkeringen. De oversteek van de Stationsstraat wordt momenteel al beschermd door een VRI.
- Ook de Heirbaan maakte deel uit van een sluiproute. Hier heeft de gemeente al een knip georganiseerd.
- Het kruispunt van Winkelveldbaan en Bessenlaan met de Langestraat (station Wezemaal) zal worden beveiligd, samen met de herinrichting van de stationsomgeving.



*Uittreksel bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk*

---

## 2.2.2 / Fietsinfrastructuur langs routes zwaar vervoer

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. Langs dit deel van de Stationstraat zijn er aanliggende fietspaden. Langs de Steenweg op Holsbeek zijn werken van Aquafin gepland. De gemeente wil hiervan gebruik maken om nieuwe fietspaden aan te leggen en de inrit naar het Wingepark herin te richten.

De secundaire route zwaar vervoer loopt vanaf Danone via de Provinciebaan naar de Haachtsesteenweg, Nieuwebaan, Tremelobaan. Langs de Provinciebaan, Nieuwebaan en Tremelobaan zijn er aanliggende fietspaden. Langs de Haachtsesteenweg liggen er momenteel nog smalle (1,20m) aanliggende fietspaden, hiervoor is het dossier om de fietsinfrastructuur te verbeteren opgestart.

De routes voor plaatselijk zwaar verkeer zijn:

- N21 - Hogeweg in Werchter: er ligt enkel een fietspad vanaf Hoekje tot de Provinciebaan. Hier zijn plannen om langs het volledige wegdeel tot aan de rotonde met de Tremelobaan fietsvoorzieningen aan te brengen.
- Hellichtstraat – Steenweg op Gelrode: hier zijn fietsvoorzieningen aanwezig. Op deze route zijn die nog belangrijker aangezien ook een van de toegangen tot het recreatiedomein De Plas hier ligt.
- Torenstraat – Steenweg op Wezemaal: aanliggende/vrijliggende fietspaden aanwezig, vormt ook een onderdeel van de route naar recreatiedomein De Plas.
- Rodenbachlaan – Vijfde Liniestraat: vormen verbinding met Wijgmaal. Er zijn fietsvoorzieningen aanwezig en er is een alternatief voor de fietsers via Wijgmaalbroek/Langenbos. De fietsoversteekplaats vanaf de Vijfde Liniestraat naar Wijgmaalbroek dient wel verbeterd te worden (te hoge borduren).
- Aarschotssesteenweg: momenteel ligt een dubbelrichtingsfietspad aan de noordelijke kant. Dit zal aangepast worden naar eenrichtingsfietspaden aan beide zijden van de weg.

## 2.2.3 / Lokaal fietsroutenetwerk

Veilige fietsverbindingen tussen de dealkernen zijn grotendeels gerealiseerd. Er zijn fietspaden aanwezig op de verbindingen tussen Rotselaar en Heikant, Rotselaar en Wezemaal en Heikant en Wezemaal. De verbinding van Rotselaar met Werchter is nog niet in orde. Hiervoor zullen afspraken worden gemaakt met het Vlaams Gewest (wegbeheerder). Voor deze verbinding is er een alternatief langs het Meanderpad, dat ook voorzien zal worden van verlichting om de sociale veiligheid te verbeteren. Overige aandachtspunten zijn:

- de aantakking van de Hellichtstraat op de Provinciebaan (N229)(zie verkeersveiligheid), dit kruispunt staat geagendeerd op de PCV;
- de oversteek van de Nieuwebaan (N21) naar Werchter werd reeds aangepakt in het kader van TV3V;
- het kruispunt Torenstraat – Provinciebaan (zie verkeersveiligheid);

- 
- de doortocht van Wezemaal: oversteek van de Aarschotsesteenweg;
  - het kruispunt Drielindenstraat – Stationsstraat. Op dit kruispunt gebeurden veel kop-staartaanrijdingen en waren er veel roodrijders. De oorzaak hiervan ligt waarschijnlijk bij twee factoren. De eerste is de slechte zichtbaarheid van de VRI. Daarom werd de arm die boven het wegdek hangt voorzien van een extra licht om de zichtbaarheid in beide richtingen te verzekeren. De tweede factor is waarschijnlijk de te hoge snelheid op de Stationsstraat. Hiervoor kan een oplossing worden uitgewerkt bij de opmaak van het streefbeeld.
  - het kruispunt Kerkhofstraat – Steenweg op Wezemaal – Heirbaan. Ter hoogte van de Heirbaan kan ervoor worden geopteerd het fietspad verhoogd aan te leggen om te accentueren dat de Heirbaan ondergeschikt is aan de Steenweg op Wezemaal. Vanuit de Kerkhofstraat is nog geen fietsoversteek aanwezig naar de westzijde van de Steenweg op Wezemaal. Dit brengt met zich mee dat fietsers tegen de normale richting in fietsen, wat bezoekers van de grootwarenhuisparking niet verwachten. Wat de groenvoorzieningen aan de oversteek betreft, dient erover te worden gewaakt dat ze voldoende laag worden gehouden om de zichtbaarheid van de (jonge) fietsers te garanderen.

## 2.2.4 / Fietsparkeren

Om het fietsen te stimuleren, dienen op de voornaamste aantrekkingspolen voldoende fietsenstallingen aanwezig te zijn. Hierbij denken we in eerste instantie aan het station van Wezemaal, het recreatiedomein De Plas, de hoofdhalte van De Lijn in Rotselaar Dorp, de halte aan Rotselaar rotonde en de haltes langs de Aarschotsesteenweg in Wezemaal, aan de rotonde N21 - Tremelobaan en aan het kruispunt N21 - Provinciebaan (N229) in Werchter.

Daarnaast zullen in de verschillende deelkernen zelf fietsenstallingen voorzien worden voor de bezoekers van de verschillende aanwezige functies: winkels, horeca, jeugdclubs, sportfaciliteiten, kerkbezoek... Om het nodige aantal fietsenstallingen te bepalen wordt vertrokken van de formule zoals die staat beschreven in de Stallingswijzer: het maximaal gelijktijdig aanwezige bezoekersaantal, wonend op een afstand van 0,5 tot 5 km, moet daarbij gedeeld worden door 2, waarna dit getal verhoogd wordt met 25%. Bijvoorbeeld een sporthal met 150 gelijktijdige bezoekers, waarvan 1/3 (= 50) een afstand aflegt van minder dan 5 km:  $50 / 2 = 25$ ; verhoogd met  $25 \times 0.25 = 6.25$ . Er is nood aan  $25 + 6 = 31$  fietsenstallingen.

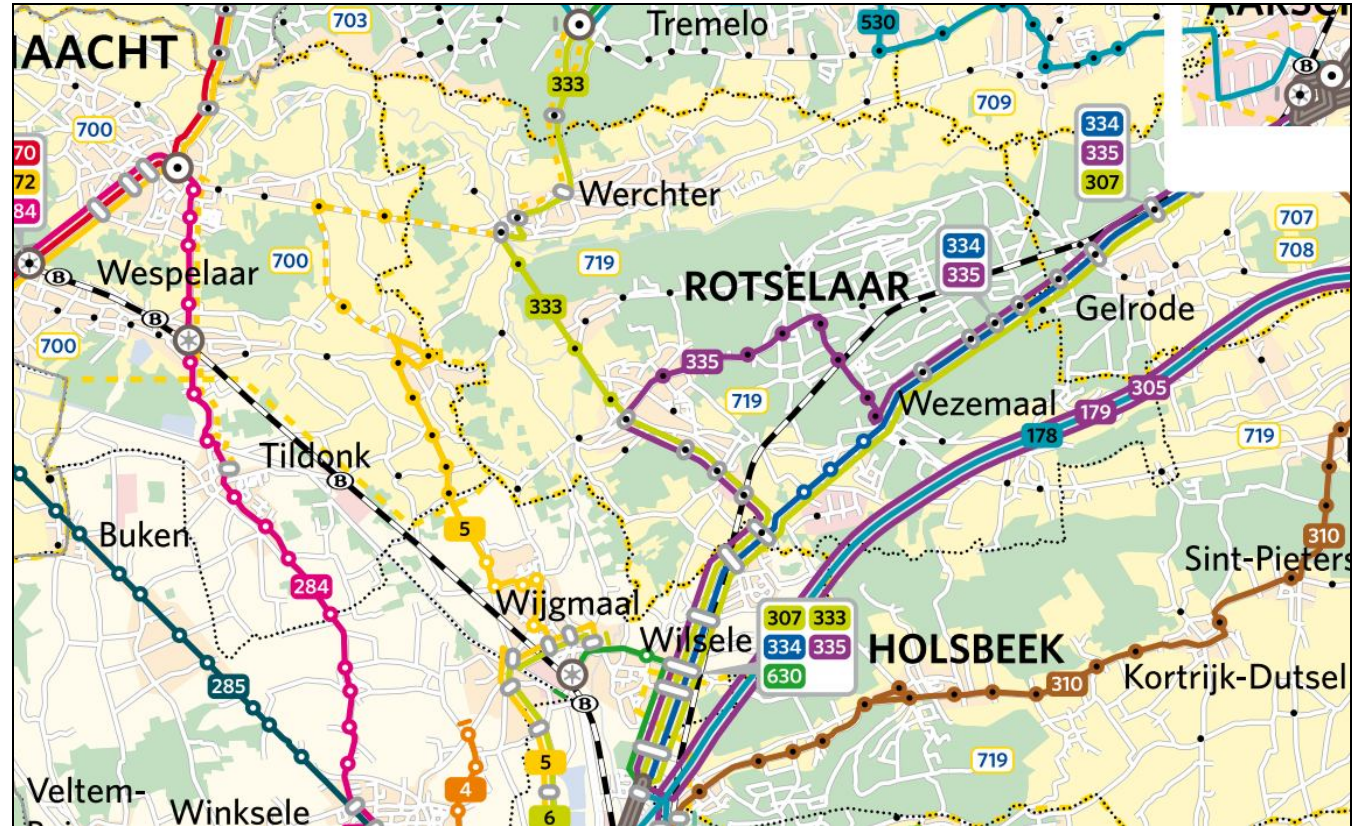
---

## 2.3 / OPENBAAR VERVOER

### 2.3.1 / Busvervoer De Lijn

Het grootste deel van de gemeente voldoet aan de normen van basismobiliteit. Enkel voor een deel van Heikant is dit niet het geval. Rotselaar wordt bediend door de lijngroep 333, 334 en 335, aangevuld met het aanbod van de belbus 719. Vanaf Rotselaar Dorp vullen lijnen 333 en 335 mekaar aan om te komen tot een rit om het halfuur richting Leuven.

- Lijn 333 Leuven, Gasthuisberg – Rotselaar – Tremelo: heeft van maandag tot vrijdag een uurfrequentie vanaf 6.00u tot 20.00u. Op zaterdag rijdt deze lijn om de 2 uren vanaf 7.58u tot 19.58u. Op zondag is er een rit om de 2 uren tussen 9.08u en 21.08u.
- Lijn 334 Leuven, Gasthuisberg – Aarschot: heeft op weekdays één rit in de voormiddag richting Aarschot en enkele ritten richting Leuven. De lijn rijdt tussen 15.35u en 17.35u met een halfuurfrequentie. Rijdt niet op zaterdag en zondag.
- Lijn 335 Leuven, Gasthuisberg – Rotselaar – Aarschot: rijdt op weekdays en zaterdagen met een uurfrequentie vanaf 5.27u tot 23.27u. Op vrijdagnacht fungeert deze lijn ook als nachtbus met ritten om het half uur vanaf 0.03u, 1.03u tot 2.34u vanaf Leuven Station. Zaterdagavond zijn er extra nachtbusen; deze rijden met een halfuurfrequentie vanaf 23.00u tot 2.34u. Op zondag rijdt lijn 335 om de 2 uren tussen 8.08u en 22.08u.
- Lijn 5: nachtbus op vrijdag- en zaterdagavond vanuit Tremelo over Werchter naar Leuven heeft een rit om het uur tot 2.12u.
- Lijn 535 is een functionele lijn (schoolbus) die vooral het Montfortcollege bedient.



*Uittreksel netplan vervoergebied Leuven*

De gemeente is vragende partij om het belbusgebied uit te breiden tot Haacht om een verplaatsing per belbus naar die gemeente ook mogelijk te maken.

Zowel de deekernen als de geplande woonprojecten worden goed bediend door het openbaar vervoer. Dit geldt zowel voor de frequentie van het aanbod, de nabijheid van haltes, en de amplitude, als het aantal overstappen dat nodig is om de bestemming te bereiken. Wat de bediening van het recreatiedomein betreft, dient er een halte te komen die dicht bij de nieuw aan te leggen weg ligt (afstand is momenteel 800 meter). De Lijn onderzoekt of de bestaande halte zal worden verplaatst of dat een nieuwe halte wordt gecreëerd. Rekening houdend met de aantrekkingskracht van de site zal ook een aangepaste halte-infrastructuur worden voorzien. Het rusthuis aan de Dijlestraat wordt niet bediend door reguliere lijnen (dichtst bijzijnde halte op ongeveer 800 meter). Er is wel een belbushalte ter hoogte van het rusthuis, wat als voldoende wordt ingeschat.

---

Inzake de verplaatsingsstijdsfactor (vf-waarde) scoort het openbaar vervoer op een aantal verbindingen niet goed, wat het gebruik van het openbaar vervoer niet stimuleert.

Om de doorstroming te verbeteren, vooral op de N19 - Aarschotsesteenweg en N229 - Provinciebaan – Stationsstraat, dienen de VRI-regelingen te worden geoptimaliseerd. Hiervoor worden afspraken gemaakt met het Vlaams Gewest. Concreet gaat het over de twee installaties aan de Aarschotsesteenweg in Wezemaal op een onderlinge afstand van niet meer dan 40 meter. Hier is het belangrijk dat beide VRI's gecoördineerd worden om op die manier de doorstroming te optimaliseren.

Eveneens dient de mogelijkheid te worden voorzien dat het openbaar vervoer deze VRI's beïnvloedt. Dit valt onder de bevoegdheid van het Vlaams Gewest, afdeling Wegen en Verkeer. Beïnvloeding van de verkeerslichten kan door de groenfase van de eigen verkeersstroom te verlengen, het beperken tot een minimum (afkappen) van de groenfase van de dwarsrichting of door meerdere doorgangen voor het openbaar vervoer te voorzien in één cyclus. Ook aan de VRI aan de Stationsstraat - Torenstraat kan beïnvloeding van de verkeerslichten door het openbaar vervoer voorzien worden.

Daarnaast dient ook onderzocht te worden hoe de doorstroming kan verbeteren aan de rotonde op de N19-N229.

Om het busaanbod ook duidelijker zichtbaar te maken in het straatbeeld wordt voorgesteld architecturale bushaltes te bouwen op strategische locaties:

- in Werchter ter hoogte van het kruispunt N21 – Haachtsesteenweg – N229 - Provinciebaan;
- in de kern van Rotselaar aan het kruispunt N229 - Provinciebaan – Stationsstraat met Torenstraat;
- in de kern van Wezemaal langs de Aarschotsesteenweg;
- aan het NMBS-station van Wezemaal.

Verder bepleit de gemeente Rotselaar de opname van de halte aan Rtonde (N19 - Aarschotsesteenweg) in het vervoergebied van Leuven en de uitbreiding van het belbusgebied tot Haacht.

De Lijn is op de hoogte van het capaciteitsprobleem op de bussen tijdens de spitsuren en doet regelmatig tellingen. Mogelijke oplossingen hiervoor zijn het verhogen van de frequentie van het aantal ritten; dit is momenteel financieel echter niet haalbaar voor De Lijn. Een andere oplossing bestaat in het inzetten van gelede bussen die door hun grotere capaciteit meer reizigers kunnen vervoeren. De Lijn onderschrijft deze oplossing en zet gelede bussen nu al zo efficiënt mogelijk in. Wanneer nieuwe bussen worden aangekocht wordt ook gekozen voor gelede bussen.

---

### 2.3.2 / Treinvervoer NMBS

Het station van Wezemaal wordt heel de dag door bediend door volgende treinen:

- L-trein tussen Leuven en Antwerpen-centraal;
- L-trein tussen Leuven en Hasselt.

Tijdens de spits wordt het station ook bediend door de IC-treinen Tongeren – Brugge en Hasselt - Knokke/Blankenberge. In de toekomst zal het station komen te liggen in het Gewestelijk Expresnet (GEN) rond Brussel dat tot Aarschot zal reiken.

In haar 'Mobiliteitsvisie 2020' oppert De Lijn de mogelijkheid van een sneltram tussen Leuven en Aarschot. Deze zou logischerwijze het traject van de N19 - Aarschotsesteenweg moeten volgen. Op de doortochten (door o.a. Wezemaal) zijn echter een aantal knelpunten aanwezig die het erg moeilijk maken om een dergelijke zware infrastructuur in te passen. Vanuit dit mobiliteitsplan wordt er daarom voor gepleit om niet te opteren voor het aanleggen van nieuwe infrastructuur, maar om het aanbod aan regionale treinen op de lijn Aarschot-Leuven uit te breiden met aangepast spooormaterieel voor regionale trajecten en korte halteafstanden. Daarnaast kunnen enkele bijkomende stopplaatsen worden gecreëerd, bijvoorbeeld in Wilssele-Putkapel. Door een optimalisering van de invulling van deze lijn kunnen het extra aanbod en de bijkomende haltes zorgen voor een voorstadsnet voor Leuven.

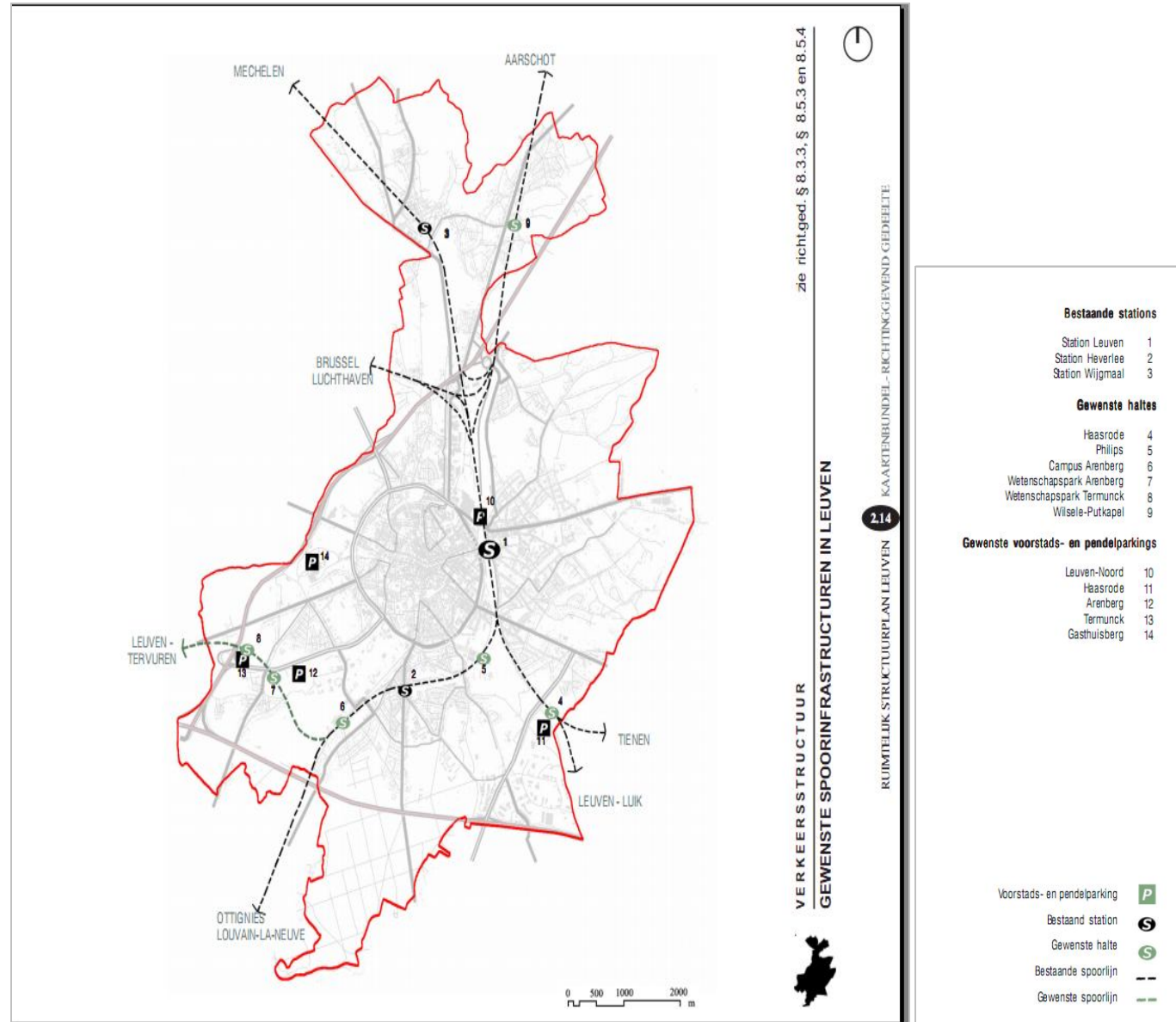
Er wordt door de bussen van De Lijn niet aangesloten op het treinaanbod in het station van Wezemaal. De Lijn geeft er de voorkeur aan om zo goed mogelijk aan te sluiten op het treinaanbod in de stations van Aarschot en Leuven omdat hier de mogelijkheden groter zijn.

Door de ingebruikname van de nieuwe treinstellen met een treinvloer van 80cm hoogte, zullen ook de perrons in Wezemaal hieraan moeten worden aangepast. Het perron richting Leuven is reeds heraangelegd en verhoogd. Dit dient nog te gebeuren met het perron richting Hasselt. Hierover wordt met Infrabel contact opgenomen.

Uit het onderzoek bleek dat bij de pendelaars weinig interesse is voor een pendelbus. Tevens bleek dat een grote meerderheid van de pendelaars op fietsafstand van het station woont. Daarom wordt niet langer prioriteit gegeven aan het opzetten van een pendelbus, maar wordt ingezet op het gebruik van de fiets in de verplaatsingen naar en van het station. De fietsinfrastructuur op de wegen naar het station is voldoende uitgebouwd. De huidige capaciteit aan fietsenstallingen voldoet nog. Dit zal worden opgevolgd door tellingen van het aantal gestalde fietsen. Volgens het groeimodel voor station Wezemaal zal het huidige aantal fietsers van 179 naar verwachting nog stijgen tot 223 in 2015, en tot 268 in 2020.

### Inschatting uitrusting station Wezemaal

	Huidig aantal		Horizon 2015		Horizon 2020		Toegankelijk station (te voet)	Faciliteiten	Weg
				25% extra		20% extra			
<b>Som instappers</b>	<b>510</b>		<b>638</b>		<b>766</b>				
Te voet	26	5%	32	5%	38	5%	x		Loopweg
Fiets B&R	179	35%	223	35%	268	35%	x	Stalling	Fietsroute
Vouwfiets in trein	15	3%	19	3%	23	3%	x		Fietsroute
Bus	66	13%	83	13%	100	13%	x	Bushaltes	Bustraject
Auto Park&Ride	179	35%	223	35%	268	35%	x	Parking	Weg
Auto Kiss&Ride	46	9%	57	9%	69	9%	x	Voorrij	Weg



Beeld uit Ruimtelijk Structuurplan Leuven met Wilsela-Putkapel als gewenste halte

---

## 2.4 / CATEGORISERING BOVENLOKALE WEGEN

Door een goede categorisering van de wegen zal elke weg worden ingericht naar zijn functie. Dit zal de leesbaarheid ervan bevorderen voor de gebruikers en automatisch het juiste rijgedrag met zich meebrengen. Deze keuzes maken het mogelijk de gewenste doorstroming en verkeersveiligheid voor het openbaar vervoer, auto- en fietsverkeer te bekomen. De categorisering wordt door verschillende planningsdocumenten gedefinieerd. Het RSV selecteert de hoofd- en primaire wegen, het PRS de secundaire wegen, en in het mobiliteitsplan van de gemeente komen de lokale wegen aan bod.

Om te komen tot een 'correcte inrichting' is het belangrijk dat aandacht wordt geschonken aan:

- de juiste wegencategorisering van het netwerk, met aangepaste bewegwijzering;
- de juiste maatvoering van de infrastructuur, met aandacht voor het openbaar vervoer, de fietsers en de voetgangers;
- het gebruik van 'poorteffecten' die de overgang naar een andere wegcategorie accentueren;
- de verkeersveiligheid.

Op grondgebied Rotselaar vinden we volgende bovenlokale wegen terug

- Hoofdwegen: E314
- Primaire wegen: Geen
- Secundaire wegen:
  - Secundaire weg type II: Steenweg op Holsbeek (vanaf aansluiting 21 aan E314 tot de N19). De overdrachtsprocedure van de weg aan het Vlaams Gewest is opgestart en zou moeten afgerond zijn tegen juni 2011.
  - Secundaire wegen type III: N19-Aarschotsesteenweg, N21-Haachtsesteenweg en N229 - Provinciebaan – Stationsstraat.

Doordat de N19, de N21 en N229 - Provinciebaan – Stationsstraat gecategoriseerd zijn als secundaire III, is de doorstroming van het openbaar vervoer (zie ook 1.2.4 Openbaar Vervoer) van belang en dient ook aan de gepaste infrastructuur voor het fietsverkeer (zie 1.2.3 Lokaal Fietsroutenetwerk en 1.2.13 Verkeersveiligheid) te worden gedacht. Voor N19 en N229 - Provinciebaan – Stationsstraat zal een streefbeeld worden opgemaakt. Voor de aanpassing van de fietsinfrastructuur langs de N21 is reeds een dossier opgestart.

---

## 2.5 / CATEGORISERING LOKALE WEGEN

De hoofdfunctie van een **lokale weg type I** is 'verbinden op lokaal niveau'. 'Ontsluiten' en 'toegang geven' zijn aanvullende functies. Lokale verbindingswegen verbinden kernen onderling, met een centrum, met een (klein)stedelijk gebied of met het hogere wegennet.

Als lokale wegen **type I** worden in Rotselaar geselecteerd: Nieuwebaan (N21) – Tremelobaan. Voor Nieuwebaan is voorzien dat dit een gemeenteweg wordt na de uitvoering van de werken.

De hoofdfunctie van een **lokale weg type II** is 'verzamelen' c.q. 'ontsluiten' op lokaal niveau. De weg heeft slechts in tweede instantie een verbindende functie. De ontsluitingsfunctie primeert op deze weg. Het 'toegang geven' neemt ook een belangrijke plaats in. De ontsluitingsfunctie omvat het verzamelen van het uitgaand verkeer naar een weg van hogere orde en de verdeling van het ingaand verkeer in het gebied. De weg ontsluit een lokaal gebied (bijv. stad, dorpskern, wijk, industrie- of dienstzone) naar een weg van hogere categorie. Het lokaal gebied kan verschillende schaalniveaus omvatten: het stedelijk gebied, de gemeente, een deekern, het stads- of dorpscentrum, wijk, campus, industriegebied.

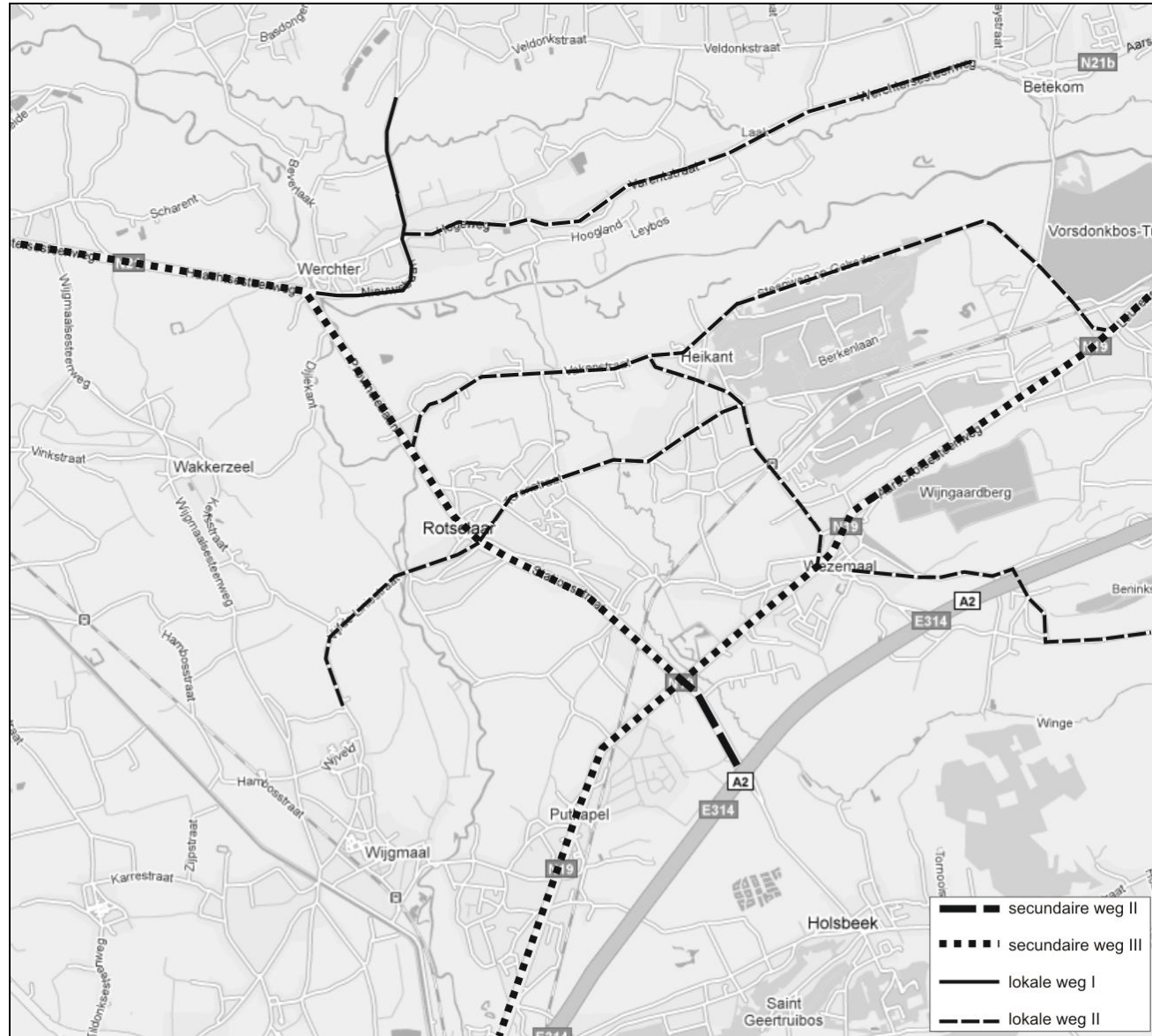
Als lokale wegen **type II** worden in Rotselaar geselecteerd:

- 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).

Alle overige verharde wegen in de gemeente worden geselecteerd als lokale wegen type III.

Uit de analyse is gebleken dat de optimale ontsluiting van de verschillende woonwijken op volgende manier gebeurt:

- Het project Bergenhof kan vlot worden ontsloten worden via de Langestraat.
- De projecten aan de Vleugtweg en Aarschotsesteenweg hebben een hoofdaansluiting langs de Aarschotsesteenweg en een tweede ontsluiting via Vleugtweg. Het rusthuis heeft de hoofdontsluiting aan de Aarschotsesteenweg, enkel de leveringen zullen gebeuren via Rigessel.
- Het project in Rotselaar-centrum zal worden ontsloten via Torenstraat.



Wegencategorisering Rotselaar

---

## 2.6 / ROUTES ZWAAR VERKEER

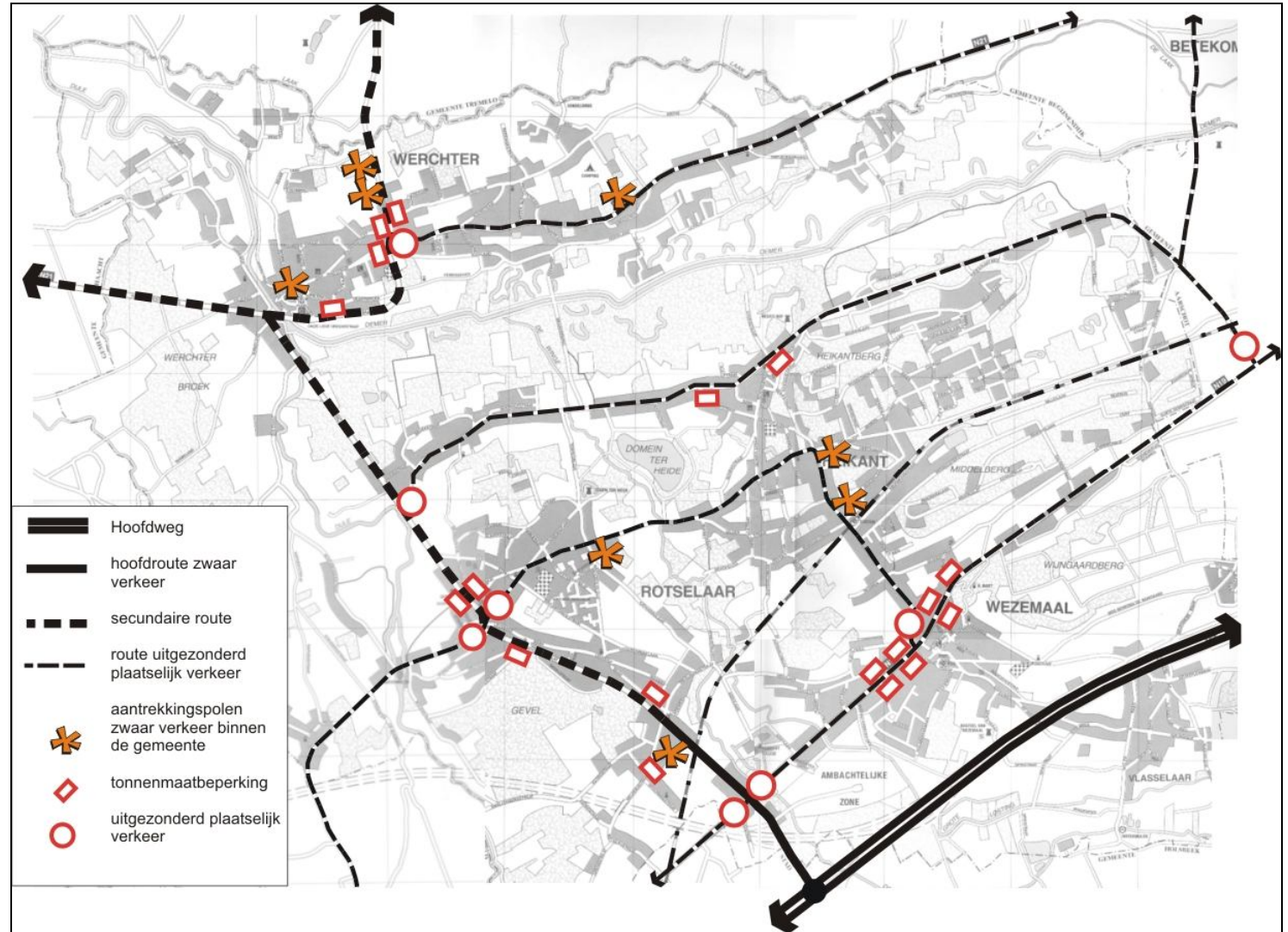
Op het grondgebied van Rotselaar zal het zwaar verkeer worden geconcentreerd op de noord-zuidas die de N229 - Stationsstraat - Provinciebaan vormt. Op delen van deze route wordt een middenberm voorgesteld om op verschillende locaties het oversteken van fietsers te beveiligen.

De **hoofdroute** voor het zwaar verkeer loopt vanaf het terrein van Danone via de Stationsstraat en Steenweg op Holsbeek naar de E314.

De **secundaire route** loopt via de N229 - Provinciebaan naar het noorden waar de route splitst: via de N21 - Haachtsesteenweg richting Haacht en via N21 - Nieuwebaan - Tremelobaan naar Tremelo.

Daarnaast werden ook nog enkele **plaatselijke routes** uitgewerkt voor zwaar verkeer, om de woongebieden te vrijwaren van doorgaand zwaar verkeer:

- N21 - Hogeweg – Varentstraat in Werchter;
- Hellichtstraat - Steenweg op Gelrode;
- Torenstraat - Steenweg op Wezemaal - Langestraat;
- Rodenbachlaan - Vijfde Liniestraat;
- N19 – Aarschotsesteenweg.



Overzicht routes zwaar verkeer

---

## 2.7 / SNELHEIDSPLAN

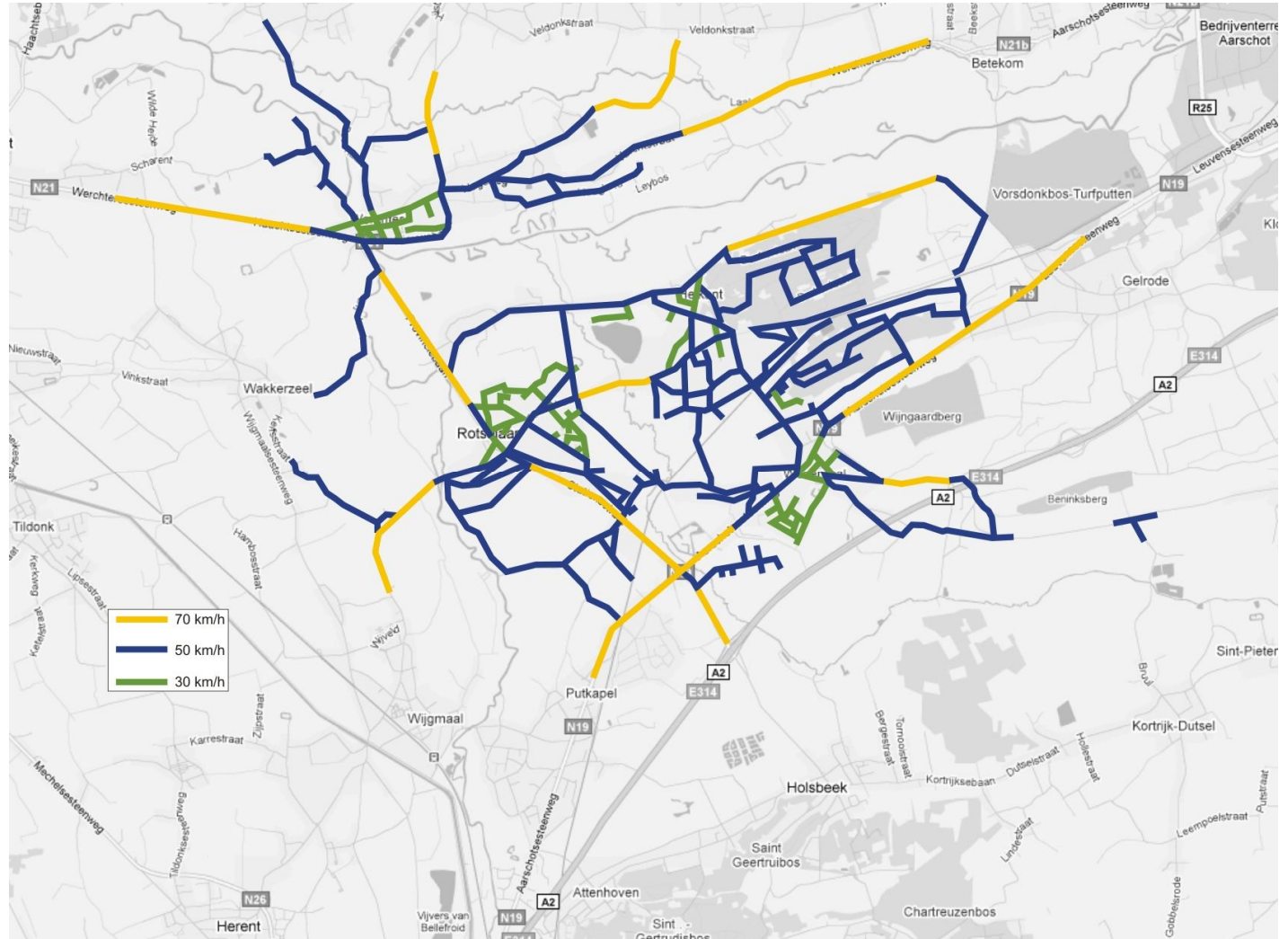
In overeenstemming met de ambitie van het Vlaams Gewest, wordt op geen enkele weg nog een maximumsnelheid van 90 km/uur toegestaan. Op de secundaire wegen geldt buiten de bebouwde kom een snelheidslimiet van 70 km/uur; het binnenrijden van de bebouwde kom wordt door middel van een poorteffect aangekondigd en gecombineerd met een snelheidsverlaging tot maximaal 50 km/uur. Daarnaast wordt ook een maximumsnelheid van 50 km/uur gehanteerd op meerdere wegen buiten de bebouwde kom wegens de aanwezige lintbebouwing.

De nieuwe woongebieden zullen ingericht worden als verblijfsgebied met een maximumsnelheid van 30 km/uur.

In de kernen zelf is de snelheid gelimiteerd tot 30 km/uur. Daarnaast zal op de doortochten door Rotselaar (N229 - Provinciebaan) en Wezemaal (N19) ook een maximumsnelheid van 30 km/uur gelden.

Het snelheidsplan zoals dat hierna op kaart wordt getoond, is reeds gedeeltelijk gerealiseerd. Moet nog gerealiseerd worden:

- in Werchter:
  - op Beverlaak in Werchter 50 km/uur;
  - op de Haachtsesteenweg vanaf Hazepad tot kruispunt met N 229 - Provinciebaan 50 km/uur;
  - op Nieuwebaan (N21) tot aan rotonde met Hogeweg 50 km/uur;
  - op N229 - Provinciebaan vanaf kruispunt met Haachtsesteenweg tot aan Dijlekant 50 km/uur.
- in Rotselaar:
  - op N229 - Provinciebaan tussen Hoevestraat en Dijlekant 70 km/uur (is nu nog 90 km/uur);
  - de zone 30 in Rotselaar centrum;
  - Steenweg op Wezemaal tussen Winkelveldbaan en Heirbaan 50 km/uur.
- in Wezemaal:
  - Klein Vlasselaar in Wezemaal (klein deel van de Steenweg op Nieuwrode dat nog deel uitmaakt van Wezemaal, tegen Nieuwrode aan) 50 km/uur;
  - Aarschotsesteenweg centrum t.h.v. verkeerslichten 30 km/uur.



*Snelheidsplan gemeente Rotselaar*

---

## 2.8 / PARKEERBELEID EN PARKEERPLAN

Wegens de spreiding van commerciële functies in de verschillende kernen en langs de verkeerswegen, zijn er amper parkeerproblemen in de gemeente. Aan het gemeentehuis is een nieuwe parking aangelegd voor bezoekers. Deze kan ook gebruikt worden door bezoekers van het vrijetijdscentrum de Mena.

Voor de uitbreiding van het recreatiedomein Ter Heide worden in zone zuid 220 parkeerplaatsen voorzien, met een overflowparking als reserve. In zone noord worden 76 parkeerplaatsen voorzien. Voor grotere evenementen in de sportzaal kan gebruik gemaakt worden van de al bestaande parkeercapaciteit. Zowel ten noorden als ten zuiden van de nieuwbouw komen fietsenstallingen.

Voor de nieuwbouwprojecten in Werchter en Wezemaal (Bergenhof) zullen de bewoners op eigen terrein parkeercapaciteit moeten voorzien. Voor het project Vleugtweg zijn 49 ondergrondse parkeervoorzieningen voorzien, aanvullend bij de 20 parkeerplaatsen aan de woningen en 31 op straatniveau voor de bezoekers. Voor de serviceflats in Wezemaal (Aarschotstesteenweg) wordt een ondergrondse parking voor zowel bewoners als personeel voorzien. Deze zullen worden aangevuld met parkeergelegenheid voor bezoekers op het binnenplein. In Rotselaar is er tussen de Leuvensebaan en de Sint-Antoniussstraat ruimte voor een woonproject. Dit zal op middellange termijn gerealiseerd worden. Uitgaande van 100 wooneenheden, waarvan telkens de helft in open en halfopen bebouwing, zal er volgens de berekeningen een parkeervraag zijn van 136 plaatsen. Deze zullen worden voorzien op eigen terrein.

Door een groei van het aantal reizigers met 25% tegen 2015, en 35% tegen 2020 (zie 2.3.2), zal er aan het station in Wezemaal nood zijn aan een uitbreiding van de parkeercapaciteit opdat reizigers niet in de omliggende wijken zouden gaan parkeren. Door het verschuiven van de Bessenlaan meer naar het noorden wordt de ruimte beter benut. De NMBS onderzoekt of de parkeergelegenheid hier op twee niveaus kan worden gebracht.

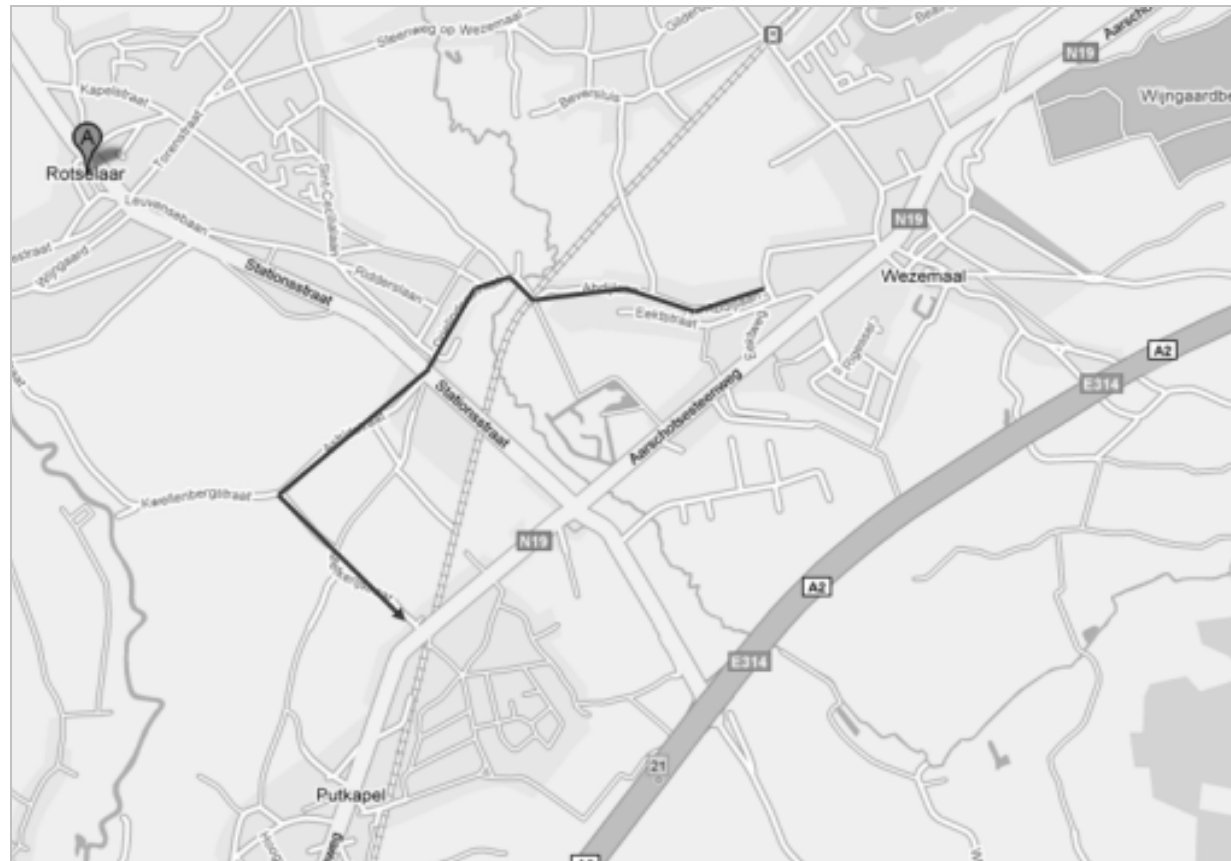
Voor de centra Wezemaal en Rotselaar wordt gezocht naar een overflowparking die enkel kan gebruikt worden bij activiteiten (kermis, schoolfeesten, ...).

## 2.9 / SLUIPVERKEER

Een juiste categorisering van wegen schept duidelijkheid voor de bestuurders over de weg volgens dewelke zij zich moeten verplaatsen. Indien de correcte wegen worden gebruikt, bevindt bestemmingsverkeer zich voornamelijk op de lokale wegen en op de lagere secundaire wegen. Doorgaand verkeer zou zich dan voornamelijk verplaatsen via de secundaire en hoofdwegen. De wegencategorisering maakt dan ook een belangrijk onderdeel uit van de aanpak van het sluipverkeer.

In Rotselaar heeft het sluipverkeer vooral te maken met de nabijheid van Leuven als belangrijke aantrekkingspool van verkeer tijdens de ochtendspits. Door de overbelasting van het bovenliggend wegennet (zowel hoofdweg als secundaire weg) zoekt een deel van het verkeer een uitweg langs plaatselijke wegen. Uit het onderzoek bleek dat in Rotselaar een sluiproute bestaat langs Abdijlaan – Drielindenstraat – Astridstraat. Via deze route wordt de file vermeden die 's ochtends op de N19 wordt gevormd vanuit Aarschot voor de rotonde aan de

Stationsstraat. Deze sluiproute zal onmogelijk worden gemaakt door de spooroverweg aan de Abdijlaan af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. De eerste gesprekken hierover met de NMBS zijn reeds gevoerd.



*Sluiproute wordt geknipt aan spooroverweg.*

Ter ontmoediging van het sluipverkeer in Rotselaar, zal op de lokale wegen type III zoveel mogelijk het landelijk karakter behouden blijven (smal wegprofiel) en zal gewerkt worden met infrastructurele maatregelen om doorgaand verkeer te ontmoedigen. (zie 1.2.8 Snelheidsplan). Verder wordt de **bewegwijzering** geoptimaliseerd aan de hand van de Verkeersbordendatabank (zie 1.3.10 Bewegwijzeringsplan).

---

## 2.10 / VERKEERSVEILIGHEID

Een geïntegreerde aanpak van ruimtelijke en verkeerskundige maatregelen zal automatisch leiden tot een verbetering van de verkeersveiligheid. Voetgangers en fietsers zijn bij deze aanpak een belangrijke doelgroep als meest kwetsbare verkeersdeelnemers. In de kernen wordt werk gemaakt van een herinrichting tot volwaardige verblijfszones, waar een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt.

Door de politiezone BRT werden de ongevalgegevens bezorgd van 1/1/1998 tot 30/9/2009. De gegevens met betrekking tot de ongevallen tot en met 2005 waren erg summier en bevatten enkel datum, uur en plaats van het ongeval. De plaats was bovendien in veel gevallen beperkt tot de naam van de straat, zonder vermelding van de exacte locatie. De enige andere info was een indeling van de ongevallen naar aard: enkel stoffelijke schade, gekwetsten of dodelijke afloop. Vanaf 2006 waren de gegevens uitgebreider en werden ook de betrokken modi en de oorza(a)k(en) van het ongeval genoteerd en werd een korte omschrijving gegeven van de omstandigheden. Aangezien de eerste reeks gegevens (tot 2005) te summier waren, werden enkel de gegevens vanaf 2006 geanalyseerd.

De wegen met het grootst aantal ongevallen bleken Aarschotsesteenweg (88 incidenten), Stationsstraat (82) en Provinciebaan (54) te zijn. Alle drie zijn het provinciewegen die werden overgedragen aan het Vlaams Gewest.

Uit de ongevallenanalyse bleek dat nog moeilijk kan gesproken worden van echte **gevaarlijke punten** met een hoog aantal ongevallen, maar dat er wel verschillende tracés zijn die verkeersonveilig zijn. Hieronder worden enkele suggesties gedaan om deze tracés verkeersveiliger te maken.

### **Doortocht Rotselaar – N229**

Voor de **N229 - Provinciebaan – Stationsstraat** (secundaire weg type III) heeft het Vlaams Gewest de bedoeling een streefbeeld te maken om de meest gepaste herinrichting voor elk deelgebied te bepalen. Hierbij wordt vanuit het mobiliteitsplan voorgesteld over de volledige lengte degelijke fietsvoorzieningen te voorzien, oversteekbewegingen van fietsers te beschermen, met name aan de Hellichtstraat en Dijkelant, en een aanpak als doortocht in Rotselaar-centrum. Maatregelen om de doorstroming voor het openbaar vervoer te verbeteren kunnen genomen worden aan de VRI in Rotselaar centrum en aan de rotonde met de N19 – Aarschotsesteenweg.

Aan het kruispunt met Torenstraat en Rodenbachlaan zou de afsluiting van de Vijfde Liniestraat voor gemotoriseerd verkeer en het doortrekken van de stoep langs de Rodenbachlaan het kruispunt overzichtelijker en veiliger voor voetgangers maken.

- De Vijfde Liniestraat is gecategoriseerd als lokale weg type III, waarvoor een erfaanleg het meest aangewezen is. Rechtstreekse toegang tot een dergelijke weg vanaf een secundaire weg is niet aangewezen.
- Het doortrekken van de stoep langs de Rodenbachlaan maakt het gebruik van de doorsteek voor auto's onmogelijk en de oversteekbeweging voor voetgangers kleiner.



*Toegang tot Vijfde Liniestraat onmogelijk (gemotoriseerd verkeer)*



*Doortrekken stoep langs Rodenbachlaan tot aan Stationsstraat*

### **Doortocht Wezemaal - N19**

Ook voor de **N19 - Aarschotsesteenweg** voorziet de Vlaamse Overheid de opmaak van een streefbeeld; ook hier is nood aan kwaliteitsvolle fietspaden aan beide zijden van de weg en een doortochtaanpak in Wezemaal. Ook de oversteekbewegingen van fietsers en voetgangers (bv. richting Montfortcollege) dienen te worden beschermd.

Aangezien ook de N19 gecategoriseerd is als secundaire III, dient ook hier te worden onderzocht hoe de doorstroming kan worden verbeterd voor het openbaar vervoer, bijvoorbeeld door de aanleg van busbanen.

Op de **Grotestraat** gebeurden een aantal ongevallen ten gevolge van te hoge snelheid. Hier stellen we voor de maatregelen te nemen die in het verleden al werden toegepast op de Hogeweg - Varentstraat en in de Hellichtstraat (versmalling van dwarsprofiel, verkeersplateaus, bochtgeleiding door middel van visgraten, eventueel aanpassing van verlichting (verlichtpunthoogte, inplanting masten, kleur van het licht)). Op die manier ontstaat voor de weggebruiker een uniform beeld en verwachtingspatroon. Langs de Nieuwebaan (vanaf aansluiting met de Provinciebaan tot aan rotonde aan de Tremelobaan) zullen fietspaden worden voorzien.

---

## 3 / WERKDOMEIN C: ONDERSTEUNENDE MAATREGELEN

### 3.1 / VERVOERMANAGEMENT

- Elke school beschikt over een schoolvervoerplan, opgemaakt in samenwerking met de dienst Mobiliteit van de gemeente Rotselaar.
- De gemeente schrijft een opdracht uit voor de opmaak van een bedrijfsvervoerplan voor het Wingepark.
- De gemeente zorgt voor goed onderhouden busschuilhuisjes (in samenwerking met de sociale werkplaatsen van IGO Leuven).
- Bij evenementen zoals TW Classic, Rock Werchter... zal de gemeente de maatregelen verder zetten die samen met de organisatoren worden genomen om de verkeersoverlast zoveel mogelijk te beperken. Deze maatregelen zijn:
  - bewegwijzering naar het evenement voor fietsers en voetgangers;
  - aanwezigheid van een goede fietsenstalling;
  - mogelijkheid voor speciale aanbiedingen voor openbaarvervoergebruikers en fietsers;
  - stimuleren van carpoolen;
  - degelijke en volledige informatie over de bereikbaarheid van het evenement met duurzame vervoermiddelen.
- De gemeente geeft zelf het goede voorbeeld door werknemers te stimuleren zoveel mogelijk de alternatieven van de wagen te gebruiken voor het woon-werkverkeer:
  - door deelname aan de actie 'Ik kyoto';
  - door het betalen van een fietsvergoeding;
  - door het voorzien van dienstfietsen;
  - door het voorzien van degelijke fietsenstallingen voor gemeentepersoneel, douches met lockers, fietsreparaties;
  - door het promoten van carpoolen: informatie verspreiden, aparte carpool-parking, thuiskomgarantie;
  - door terugbetaling abonnement OV.
- In samenwerking met VZW Velo wordt aan het station van Wezemaal een Fietspunt Light opgestart. Hun taken zullen zijn:
  - onderhoud van de fietsenstalling van het station (verwijdering vuil inclusief onkruid);
  - rechtzetten van fietsen in de fietsrekken en het in de rekken plaatsen van gevallen fietsen;
  - het hangen van verzoekbriefjes om de fiets reglementair te plaatsen;
  - het plaatsen in de rekken van hinderlijk of gevaarlijk geplaatste fietsen;
  - de organisatie in samenwerking met de Lokale Politie van minimaal 2 opruimacties per jaar (waarbij weesfietsen en fietswrakken worden verwijderd);
  - het bijhouden van een logboek waarin de activiteiten en vaststellingen worden genoteerd.

- 
- De gemeente start een autodeelproject op. Samen met Cambio zal bekeken worden welk de meest aangewezen standplaats(en) is (zijn) voor de deelwagens.
  - De gemeente voorziet oplaadpunten voor elektrische voertuigen. Mogelijke locaties zijn de parking aan het station van Wezemaal of de carpoolparking aan de rotonde op de N19-Aarschotsesteenweg.

### 3.2 / TARIFERING

De bestaande derdebetalersregeling (gratis gebruik van de belbus voor verplaatsingen binnen de gemeente) zal worden verder gezet. Ook de derdebetalersregeling voor de nachtbusen wordt verder gezet: vanaf 22.22u op vrijdag tot de laatste nachtrit en op zaterdag vanaf 22.22u tot de laatste nachtrit is het gebruik van de nachtbusen gratis.

### 3.3 / CAMPAGNES

Jaarlijks neemt de gemeente deel aan enkele campagnes:

- de actie 'Met belgerinkel naar de winkel' van de Bond Beter Leefmilieu: deze actie heeft als doel de fiets meer te promoten als vervoermiddel voor het winkelen;
- het korterittencontract;
- de campagne 'Ik kyoto'.
- Daarnaast werkt de gemeente een nieuwe campagne uit om de pendelaars aan het station van Wezemaal te overtuigen met de fiets naar het station te komen.

### 3.4 / SENSIBILISERING EN INFORMATIE

- De gemeente Rotselaar zal via haar website en gemeentelijk infoblad de bevolking blijven informeren over maatregelen die worden genomen en sensibiliseren voor een duurzamere mobiliteit.
- De gemeente neemt deel aan het initiatief van de provincie met betrekking tot de theoretische opleiding tot gemachtigd opzichter. De lokale politie voorziet in de praktische opleiding.
- De gemeente neemt deel aan Mobiplus (een opfriscursus over verkeer en mobiliteit voor 55-plussers), een initiatief van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde.
- Aan scholen wordt in het kader van Duurzaam naar School verkeerseducatief materiaal aangeboden. Daarnaast wordt ook materiaal uitgeleend zoals de fietskoffer, de dode-hoekkoffer, fluohesjes, C3-tjes, fietshelmen...

---

### 3.5 / HANDHAVING

In overleg met de politiezone wordt een handhavingsplan uitgewerkt voor het respecteren van maximumsnelheden en de routes zwaar verkeer.

### 3.6 / MONITORING EN EVALUATIE

Met de politie worden afspraken gemaakt in verband met de registratie van ongevallen op het grondgebied van Rotselaar. Die zal zo nauwkeurig mogelijk zijn met betrekking tot de plaats en het ogenblik van het ongeval, de betrokken modi en de beschrijving van de oorzaak.

Aan de hand van dit overzicht zal jaarlijks een overleg plaatsvinden tussen de dienst Mobiliteit van de gemeente en de politie, teneinde na te gaan welke maatregelen kunnen worden genomen om de verkeersveiligheid te verbeteren.

### 3.7 / VERKEERSLEEFBAARHEID

In het kader van de verkeersveiligheid dringt de gemeente Rotselaar er bij de Vlaamse overheid op aan prioriteit te geven aan de herinrichting van de doortochten door Rotselaar en Wezemaal.

De gemeente zal op basis van de opgemaakte verkeersstructuurschetsen de kernen heraanleggen met de nadruk op de creatie van kwaliteitsvol verblijfsgebied.

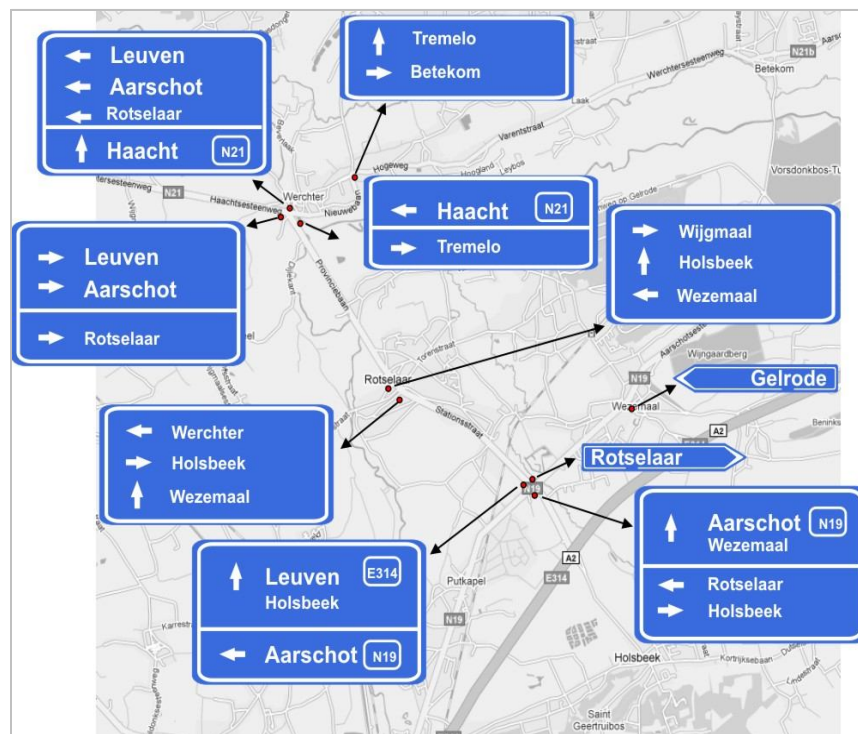
### 3.8 / BEWEGWIJZERING

Voor de bewegwijzering wordt zoveel mogelijk gewerkt op basis van de principes zoals die worden beschreven in het vademecum:

- De classificatie van de bestemmingen aan de hand van de hiërarchie zoals die wordt beschreven in het RSV (regionaal stedelijk gebied, structuur ondersteunend kleinstedelijk gebied, kleinstedelijk gebied van provinciaal niveau...).
- Intragemeentelijke doelen (deelgemeenten, industriegebieden...) worden pas bewegwijzerd vanop het grondgebied van de gemeente waarin ze zijn gelegen.
- Principe van afscherming: een bestemming van een bepaalde klasse, die verder op het traject ligt dan een bestemming in dezelfde of een hogere klasse, wordt 'afgeschermd' door die laatste bestemming en dus niet bewegwijzerd. Dit betekent dat in Werchter wel Haacht wordt bewegwijzerd maar nog niet Keerbergen.

- De meest aangewezen route volgt het niveau dat het dichtst aansluit bij het niveau van de bestemming: bestemmingen van klasse II of hoger (regionaal stedelijk gebied of hoger) worden in principe bewegwijzerd over primaire wegen type I of hoofdwegen. Verbindingen op provinciaal niveau worden bewegwijzerd langs primaire wegen type II of secundaire wegen. . . Daarom wordt Leuven bewegwijzerd over de E314 en niet langs de N19.

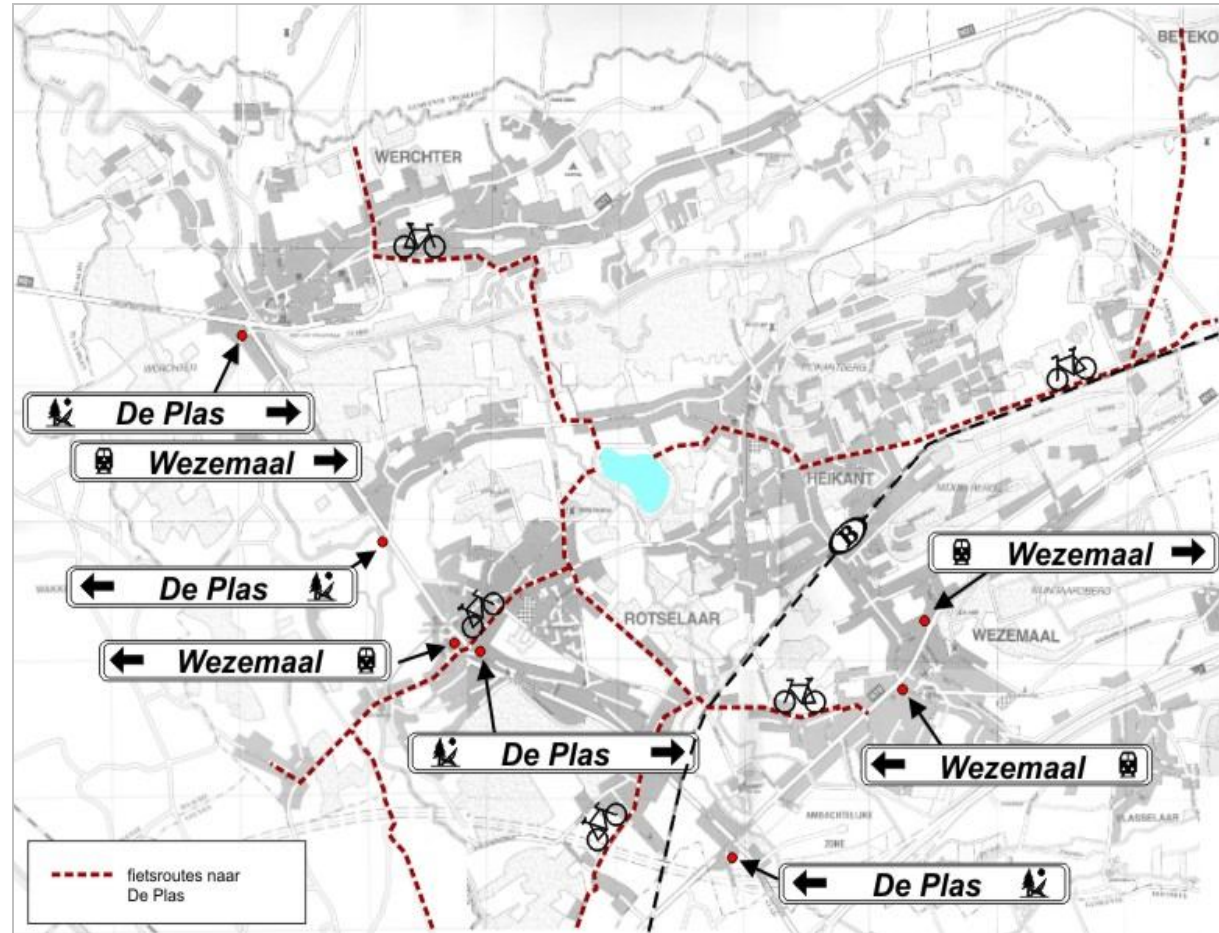
Voor dit actiepoint kan gebruik worden gemaakt van de inventaris van de Verkeersbordendatabank die in januari 2010 werd opgeleverd voor Rotselaar.



*Bewegwijzeringsplan Rotselaar*

De Plas zal worden bewegwijzerd langs de Hellelichtstraat voor de bezoekers vanuit het noorden, en langs de Torenstraat voor de bezoekers die vanuit het zuiden komen. Dit moet mee voorkomen dat een doorsteek via de Terheidelaan wordt gemaakt.

Het station zal worden bewegwijzerd vanaf Werchter via N229 - Provinciebaan – Torenstraat - Steenweg op Wezemaal, en vanaf Wezemaal via de Langestraat.



*Bewegwijzering: routes naar De Plas, (fiets en auto) en bewegwijzering station Wezemaal*

---

## 4 / ACTIEPLAN

Zie bijlage

---

## 5 / VOORSTEL VOOR ORGANISATIE EN EVALUATIE

### 5.1 / MODULES BINNEN DE MOBILITEITSCONVENANT

In voorgaande actietabellen is aangegeven welke partners initiatief nemen en betrokken zijn in het realiseren van de maatregelen.

De coördinatie van de uitvoering van het mobiliteitsplan ligt in handen van de gemeente. Afhankelijk van de uit te voeren maatregelen zorgt de gemeente ervoor dat de betrokkenen gezamenlijke initiatieven nemen.

Voor het maken van afspraken bestaan reeds een aantal beleidsinstrumenten:

- de modules van het mobiliteitsconvenant;
- de procedure voor aanleg fietspaden in het kader van het Fietsfonds;
- evaluatie en bijsturing openbaarvervoerprojecten op de OVC.

In dit specifieke mobiliteitsplan worden volgende modules aangehaald om de acties te ondersteunen:

- module 3 – herinrichting van doortochten: doortocht door Wezemaal op N19 - Aarschotsesteenweg en doortocht van Rotselaar op N229 - Provinciebaan - Stationsstraat;
- module 4 – wegverlichting langs gewestwegen: gekoppeld aan module 3;
- module 11 – aanleg of verbetering van fietspaden langs gewestwegen door gewest: fietspaden langs N229 - Provinciebaan – Stationsstraat en langs N19 (vanaf rotonde met Stationsstraat tot voorbij Wezemaal);
- module 13 - aanleg of verbetering van fietspaden langs gewestwegen door gemeente;
- module 16 – heraanleg van een wegvak (niet-doortocht) van een gewestweg: N19 vanaf rotonde met Stationsstraat tot aan doortocht Wezemaal en N229 - Provinciebaan – Stationsstraat (buiten doortocht door Rotselaar);
- module 19 – streefbeeldstudie: opmaak streefbeeld voor N19 (vanaf rotonde met Stationsstraat tot voorbij doortocht Wezemaal) en voor N229 - Provinciebaan – Stationsstraat. Voor Wezemaal kan onderzocht worden wat de mogelijkheden zijn met behoud van de huidige rooilijn, bij een nieuwe rooilijn en bij een alternatief tracé.

---

## 5.2 / SAMENWERKING MET DE BUURGEMEENTES

Binnen dit mobiliteitsplan dienen slechts enkele thema's grensoverschrijdend te worden aangepakt om tot een goed resultaat te worden gebracht. Deze thema's zijn:

- Wegencategorisering: Rotselaar overlegt met de buurgemeenten om tot een afstemming te komen van de lokale wegen die grensoverschrijdend zijn: Tremelobaan, Varentstraat, Zallakenstraat, Vijfde Liniestraat en Klein Vlasselaar.
- Openbaar vervoer: Rotselaar overlegt met de stad Leuven over de opname van de halte Rotonde in het vervoergebied Leuven. Hierbij is ook De Lijn een betrokken partner.
- Bovenlokale fietsroutes: Rotselaar overlegt met de buurgemeenten om te komen tot de realisatie van vlotte en veilige fietsroutes richting De Plas (recreatiedomein met bovenlokale aantrekkingskracht). Ook de provincie Vlaams-Brabant dient hierbij te worden betrokken.

## 5.3 / OPVOLGING EN EVALUATIE

Conform het mobiliteitsconvenant is een mobiliteitsplan 5 jaar geldig. Na het verloop van deze periode dient het geheel van de maatregelen opnieuw getoetst worden aan het duurzaam scenario. Nieuwe ontwikkelingen kunnen er immers voor gezorgd hebben dat het scenario moet worden bijgestuurd. Er volgt dus opnieuw een sneltoets waarna wordt gekozen voor spoor 1 (vernieuwen), spoor 2 (verbreden en verdiepen) of spoor 3 (actualiseren).

Tijdens de uitvoering van het actieprogramma is het nuttig een aantal effecten in kaart te brengen met betrekking tot verkeersveiligheid en mobiliteit:

- het aantal en de aard van de ongevallen op het grondgebied van Rotselaar;
- verkeersintensiteiten op de grote assen N229 - Provinciebaan – Stationsstraat, N21-Haachtsesteenweg en N19-Aarschotsesteenweg;
- parkeersituatie aan station Wezemaal: aantal gestalde auto's en fietsen;
- monitoring gemeten snelheden;
- modal split van werknemers gemeente;
- modal split bij schoolkinderen.

---

## 6 / VOORSTEL TOT WIJZIGING VAN GEMEENTELIJKE PLANNEN

### 6.1 / WEGENCATEGORISERING

In het gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan wordt in Wezemaal zowel de Beninkstraat als de Steenweg op Nieuwrode geselecteerd als lokale weg type II. In het mobiliteitsplan wordt hierin een keuze gemaakt: de Beninkstraat wordt geselecteerd als ontsluitingsweg richting Nieuwrode (lokale weg type II) en de Steenweg op Nieuwrode wordt lokale weg type III.

Deze categorisering dient te worden aangepast in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan.

## 7 / BIJLAGE

### MILIEUTOETSING MOBILITEITSPLAN

Aan de hand van het document 'Opname van milieu in de nieuwe generatie mobiliteitsplannen – Handleiding voor de mobiliteitsambtenaar' werden de thema's uit de sneltoets gescreend op 10 thema's: versnippering, luchtvervuiling, energieverbruik en emissie van broeikasgassen, lichthinder, geluidshinder en trillingen, ruimtelijke planning, groeninrichting, afval, water en klachtenregistratie.

	Impact ruimtelijke projecten
Thema 1: Versnippering	<ul style="list-style-type: none"><li>- aandacht voor ontsnipperingsmaatregelen en kansen voor natuurverbinding</li><li>- bij inrichting woonuitbreidingsgebieden Werchter en Bergenhof aanwezig groen zoveel mogelijk behouden (biologische waarderingskaarten)</li></ul>
Thema 2: Luchtvervuiling	<ul style="list-style-type: none"><li>- ruimtelijke projecten zijn gelegen binnen de invloedssfeer van de halten openbaar vervoer wat de aantrekkingskracht vergroot</li><li>- door een te grote parkeercapaciteit aan De Plas te vermijden wordt gebruik van fiets en OV gestimuleerd</li><li>- verplaatsing van de halte en uitbouw van de halte-infrastructuur OV aan nieuwe toegangsweg naar De Plas</li><li>- maatregelen om 30 km/u in woonzones af te dwingen gaat luchtvervuiling tegen</li><li>- zorgen voor een vlotte bereikbaarheid van projecten per fiets (fietspaden en oversteekpunten)</li></ul>
Thema 3: Energieverbruik en emissie van broeikasgassen	<ul style="list-style-type: none"><li>- ruimtelijke projecten zijn gelegen binnen de invloedssfeer van de halten openbaar vervoer wat de aantrekkingskracht vergroot</li><li>- door een te grote parkeercapaciteit aan De Plas te vermijden wordt gebruik van fiets en OV gestimuleerd</li><li>- verplaatsing van de halte en uitbouw van de halte-infrastructuur OV aan nieuwe toegangsweg naar De Plas</li><li>- maatregelen om 30 km/u in woonzones af te dwingen gaat luchtvervuiling tegen</li><li>- zorgen voor een vlotte bereikbaarheid van projecten per fiets (fietspaden en oversteekpunten)</li></ul>
Thema 4: Lichthinder	<ul style="list-style-type: none"><li>- een correcte inplanting van lichtmasten zorgt dat verlicht wordt wat moet verlicht worden</li><li>- door het gebruik van correcte armaturen wordt opwaartse straling vermeden</li><li>- lampen gebruiken met een laag verbruik</li><li>- lichten doven tijdens een deel van de nacht</li><li>- kiezen voor de juiste lichtsterkte</li></ul>

Thema 5: Geluidshinder en trillingen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- gebruik van fluisterasfalt overwegen bij heraanleg N19 en N229</li> <li>- combinatie van infrastructurele maatregelen en handhaving zorgt voor aangepaste snelheden en minder geluidshinder</li> <li>- correcte aanleg wegenis kan geluidshinder voorkomen (losliggende putdeksels, ongelijke betonplaten...)</li> </ul>
Thema 6: Ruimtelijke planning	<ul style="list-style-type: none"> <li>- nabijheidsprincipe: wonen/werken in buurt van station is van toepassing op Bergenhof</li> <li>- inrichting van woonprojecten als duidelijke zone 30 komt leefbaarheid ten goede</li> <li>- herstel, onderhoud en promotie van trage-wegennetwerk</li> </ul>
Thema 7: Groeninrichting	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ecologisch inrichten en beheren van bermen, taluds, sloten...</li> <li>- geen biociden gebruiken bij het onderhoud van de bermen</li> <li>- bij de groeninrichting bekijken welke maatregelen kunnen kaderen in ondertekend biodiversiteitscharter</li> <li>- plantmateriaal: keuze van streekeigen en autochtoon materiaal onderzoeken. Projecten toetsen aan de principes van harmonisch park- en groenbeheer</li> </ul>
Thema 8: Afval	<ul style="list-style-type: none"> <li>- oordeelkundig plaatsen van vuilnisbakjes aan De Plas</li> <li>- aandacht voor problematiek van zwerfvuil</li> </ul>
Thema 9: Water	<ul style="list-style-type: none"> <li>- beperken gebruik dooizout door gebruiken van alternatieven (schrappen, vegen, borstelen...) in woonwijken</li> <li>- bij de aanleg van nieuwe projecten rekening houden met bestaande beken en grachten</li> <li>- promotie van groendaken als buffering van water</li> <li>- de pesticidentoets van VMM toepassen op wegenisplannen (leidraad pesticidentoets <a href="http://www.zonderisgezonder.be">www.zonderisgezonder.be</a>)</li> </ul>
Thema 10: Klachtenregistratie	via gemeentelijke klachtendienst worden meest voorkomende klachten aangepakt

	Sluipverkeer
thema 1: versnippering	geen implicaties
thema 2: luchtvervuiling	door sluiproute te knippen aan de Abdijlaan kan plaatselijk de luchtkwaliteit verbeteren; aandeel doorgaand verkeer is echter beperkt
thema 3: energieverbruik en emissie van broeikasgassen	door sluiproute te knippen aan de Abdijlaan worden plaatselijk minder broeikasgassen uitgestoten; aandeel doorgaand verkeer is echter beperkt
thema 4: lichthinder	geen implicaties
thema 5: geluidshinder en trillingen	door sluiproute te knippen aan de Abdijlaan treedt plaatselijk minder geluidshinder op; aandeel doorgaand verkeer is echter beperkt
thema 6: ruimtelijke planning	door sluiproute te knippen aan de Abdijlaan verbetert plaatselijk de leefbaarheid; aandeel doorgaand verkeer is echter beperkt
thema 7: groeninrichting	geen implicaties
thema 8: afval	geen implicaties
thema 9: water	geen implicaties
thema 10 :klachtenregistratie	via gemeentelijke klachtendienst worden meest voorkomende klachten aangepakt

	Openbaar vervoer
thema 1: versnippering	geen implicaties
thema 2: luchtvervuiling	<ul style="list-style-type: none"> <li>- wegwerken van het knelpunt in Wezemaal verbetert de doorstroming op de N19 en dus ook de luchtkwaliteit</li> <li>- beïnvloeden van verkeerslichten door OV (op N19 en N229) verbetert de doorstroming</li> <li>- gebruik modern busmaterieel is minder vervuilend</li> </ul>
thema 3: energieverbruik en emissie van broeikasgassen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zorgen voor verbeterde doorstroming door wegwerken knelpunt Wezemaal en beïnvloeding verkeerslichten (N19 en N229)</li> <li>- gebruik modern busmaterieel heeft lagere uitstoot broeikasgassen</li> </ul>
thema 4: lichthinder	verlichting aan bushokjes voorzien: risico op lichthinder miniem
thema 5: geluidshinder en trillingen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- gebruik modern busmaterieel zorgt voor minder geluidsoverlast</li> <li>- vlotte doorstroming vermindert geluidshinder</li> </ul>
thema 6: ruimtelijke planning	<ul style="list-style-type: none"> <li>- door voor fietsers/voetgangers een toegang tot Wingepark via Kloosterdreef en Kerkebroekstraat te organiseren kan het OV ook Wingepark beter bedienen</li> <li>- opmaak van bedrijfsvervoersplan voor Wingepark verhoogt kansen van openbaar vervoer</li> <li>- nieuwe ruimtelijke projecten liggen binnen invloedssfeer van bushaltes</li> <li>- verplaatsen bushalte en uitbreiden halte-infrastructuur aan nieuwe toegang tot De Plas verbetert de kansen van het OV</li> <li>- verbeteren halte-infrastructuur De Lijn aan station Wezemaal</li> </ul>
thema 7: groeninrichting	geen implicaties
thema 8: afval	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ook aan bushaltes vuilnisbakjes plaatsen</li> <li>- aandacht voor problematiek van zwervend vuil</li> </ul>
thema 9: water	geen implicaties
thema 10: klachtenregistratie	via gemeentelijke klachtendienst worden meest voorkomende klachten aangepakt

	Ontsluiting station Wezemaal
Thema 1: Versnippering	ontsluiting voor autoverkeer langs Bessenlaan en Heirbaan niet aangewezen
Thema 2: Luchtvervuiling	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Resultaten enquête geven aan dat overgrote meerderheid van reizigers binnen afstand van 5 km woont. Gebruik van de fiets voor het voor- en natransport naar het station is dus kansrijk.</li> <li>- verbeteren wachtinfrastuctuur voor reizigers De Lijn</li> </ul>
Thema 3: Energieverbruik en emissie van broeikasgassen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Resultaten enquête geven aan dat overgrote meerderheid van reizigers binnen afstand van 5 km woont. Stimuleren fietsen naar station</li> <li>- verbeteren wachtinfrastuctuur voor reizigers De Lijn</li> </ul>
Thema 4: Lichthinder	<ul style="list-style-type: none"> <li>- een correcte inplanting van lichtmasten zorgt dat verlicht wordt wat moet verlicht worden</li> <li>- door het gebruik van correcte armaturen wordt opwaartse straling vermeden</li> <li>- lampen gebruiken met een laag verbruik</li> <li>- lichten doven tijdens een deel van de nacht</li> <li>- kiezen voor de juiste lichtsterkte</li> </ul>
Thema 5: Geluidshinder en trillingen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- geluidsschermen langs spoorweg voorzien</li> <li>- meer reizigers die voor- en natransport met fiets doen, zorgen voor minder geluidshinder</li> </ul>
Thema 6: Ruimtelijke planning	<ul style="list-style-type: none"> <li>- nieuwe ruimtelijke projecten op locaties met aanbod openbaar vervoer.</li> <li>- wonen in nabijheid van station</li> <li>- verbeterde toegankelijkheid station door onderdoorgang met toegangshellingen</li> </ul>
Thema 7: Groeninrichting	<ul style="list-style-type: none"> <li>- aandacht voor ecologisch beheer stationsomgeving</li> <li>- bij de groeninrichting bekijken welke maatregelen kunnen kaderen in ondertekend biodiversiteitscharter</li> <li>- plantmateriaal: keuze van streekeigen en autochtoon materiaal onderzoeken. Projecten toetsen aan de principes van harmonisch park- en groenbeheer</li> </ul>
Thema 8: Afval	<ul style="list-style-type: none"> <li>- oordeelkundig plaatsen van vuilnisbakjes</li> <li>- aandacht voor problematiek van zwerfvuil</li> </ul>
Thema 9: Water	<ul style="list-style-type: none"> <li>- beperken gebruik dooizout</li> <li>- nieuwe parking wordt voorzien van olieafscheider en slibvang.</li> <li>- waar mogelijk worden waterbuffervoorzieningen toegepast</li> <li>- de pesticidentoets van VMM toepassen op wegenisplannen (leidraad pesticidentoets <a href="http://www.zonderisgezonder.be">www.zonderisgezonder.be</a>)</li> </ul>
Thema 10: Klachtenregistratie	via gemeentelijke klachtendienst worden meest voorkomende klachten aangepakt

	Verkeersveiligheid
thema 1: versnippering	geen implicaties
thema 2: luchtvervuiling	- betere doorstroming van het verkeer op de N19 en N229 zorgt voor minder luchtvervuiling - fietsen w ordt gestimuleerd door het beveiligen van de oversteekbew egingen over de gew estw egen
thema 3: energieverbruik en emissie van broeikasgassen	- betere doorstroming van het verkeer op de N19 en N229 zorgt voor minder luchtvervuiling - fietsen w ordt gestimuleerd door het beveiligen van de oversteekbew egingen over de gew estw egen
thema 4: lichthinder	- aangepaste verlichting (hoogte lichtmasten, lichtsterkte, lichtkleur...) kan mee zorgen voor verhoogde verkeersveiligheid. Dit w ordt nagegaan voor de Grotestraat, Nieuw ebaan, N19 en N229 - accentueren oversteekpunten voor fietsers/voetgangers door aangepaste verlichting
thema 5: geluidshinder en trillingen	- vlottere doorstroming zorgt voor minder geluidshinder (minder optrekken, afremmen)
thema 6: ruimtelijke planning	- verblijfgebieden w orden ingericht als logische zones 30 - per type w eg w orden dez elfde inrichtingsprincipes gehanteerd om zo een uniform en herkenbaar w egbeeld te creëren
thema 7: groeninrichting	inbrengen van groen zorgt mee voor een rustiger w egbeeld
thema 8: afval	geen implicaties
thema 9: w ater	geen implicaties
thema 10 :klachtenregistratie	via gemeentelijke klachtendienst w orden meest voorkomende klachten aangepakt