

# GMP Rotselaar

Verkenningnota

augustus 2019



# Documentbeschrijving

Titel	GMP Rotselaar
Ondertitel	Verkenningnota
Aantal pagina's	39
Pulicatie nummer	1859
Datum	augustus 2019
Auteurs	Benedicte Swennen, Emiline Brocken
Opdrachtgever	Gemeente Rotselaar
Contactpersoon	Ellen Doclot, Sofie Geens



# Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding</b> .....	<b>1</b>
1.1	Stand van zaken mobiliteitsplan .....	1
1.2	Participatietraject .....	1
1.3	Belangrijkste kenmerken en evoluties binnen de gemeente.....	2
<b>2</b>	<b>Uitkomst van de sneltoets</b> .....	<b>5</b>
2.1	Thema's .....	5
2.2	Planningscontext.....	5
<b>3</b>	<b>Samenhang thema's</b> .....	<b>14</b>
<b>4</b>	<b>Gekozen thema's &amp; uitwerking</b> .....	<b>16</b>
4.1	Kernversterking .....	16
4.2	Parkeerbeleid .....	20
4.3	Lokale routes zwaar verkeer .....	22
<b>5</b>	<b>Operationele doelstellingen per thema</b> .....	<b>25</b>
<b>6</b>	<b>Uitwerking thema's</b> .....	<b>26</b>
<b>7</b>	<b>Samenstelling Projectstuurgroep</b> .....	<b>27</b>
<b>8</b>	<b>Klimaatactieplan: mobiliteit</b> .....	<b>28</b>

## Overzicht figuren

Figuur 1 : Modal split Rotselaar, Gemeentemonitor 2018 .....	2
Figuur 2 : Korte afstanden te voet, Gemeentemonitor 2018 .....	3
Figuur 3 : Korte afstanden met de fiets, Gemeentemonitor 2018 .....	3
Figuur 4 : Verkeersagressie en snelheid, Gemeentemonitor 2018 .....	3
Figuur 5 : Sluipverkeer en lawaai door verkeer, Gemeentemonitor 2018.....	4
Figuur 6 : Waar gaan leerlingen die in Rotselaar wonen naar school? .....	4
Figuur 7 : Waar wonen leerlingen die in Rotselaar naar school gaan? .....	4
Figuur 8 : Bijkomende ruimtebeslag 2016-2040, doel Vlaanderen .....	6
Figuur 9 : Overzichtskaart 4 deelruimtes van Vlaams-Brabant, inclusief Rotselaar .....	7
Figuur 10 : Toerisme en recreatie syntheseskaart, inclusief Rotselaar .....	7
Figuur 11 : Situering van de clusters weekendverblijven en campings te Rotselaar-west..	8
Figuur 12 : GRUP Afbakening regionaalstedelijk gebied Leuven (2018) .....	9
Figuur 13 : Fietssnelweg.....	10
Figuur 14 : Verdeling van Vlaanderen in 15 vervoersregio's (2015-2018).....	12
Figuur 18 : Snelheidsplan .....	18
Figuur 19 : BFF realisatiegraad .....	18
Figuur 20 : BFF wensnet .....	19
Figuur 21 : Trage wegen .....	19
Figuur 22 : Fietsstraten .....	20
Figuur 15 : Belangrijke functies.....	21
Figuur 16 : Calamiteitenroutes .....	23
Figuur 17 : Routes zwaar vervoer en sluipverkeer.....	24

# 1 Inleiding

---

## 1.1 Stand van zaken mobiliteitsplan

Het geldende mobiliteitsplan van de gemeente Rotselaar werd conform verklaard op de Provinciale Auditcommissie op 16 juni 2011 en werd door de gemeenteraad vastgesteld op 19 april 2011.

Het mobiliteitsplan van de gemeente Rotselaar werd geëvalueerd door middel van de sneltoets, besproken in de Gemeentelijke Begeleidingscommissie van 22 maart 2018 en goedgekeurd door de Regionale Mobiliteitscommissie van 17 april 2018.

Voorliggende verkenningsnota werd op 28 augustus besproken op het College en op 9 oktober 2019 (ingepland) met de Mobiliteitsraad, een gemeentelijk adviesorgaan.

## 1.2 Participatietraject

Naast de Mobiliteitsraad worden ook de fractieleiders en de handelaarsverenigingen (UNIZO en stuurgroep Wingepark) betrokken zodat ze hun visie en problemen kunnen doorgeven.

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

De gemeente wil inzetten op twee manieren van participatie: online en offline participatie. De twee manieren versterken elkaar en helpen om de betrokkenheid bij het beleid en de transparantie van het bestuur te vergroten.

- Online participatietools (zoals het participatieplatformen Citizenlab) zijn ideaal om gerichte en gedetailleerde vragen te stellen aan een gevarieerd en groot aantal inwoners. Deze online tools wordt ook ingezet als communicatietool, om de interesse van de inwoners te wekken en hun zo mee te nemen naar verdere inhoud. Het voordeel van een online participatietool is dat inwoners het proces gemakkelijk kunnen blijven volgen en zich engageren – kort of lang – wanneer het voor hun goed uitkomt.
- Offline participatie is daarnaast nog steeds nodig om bredere en diepere discussievragen te kunnen stellen aan de inwoners. Een beperkter aantal inwoners zullen zich vrij kunnen maken om naar deze participatiemomenten te komen maar de discussies leveren de noodzakelijke gedetailleerde informatie op.

De communicatiedienst van de gemeente zorgt ervoor dat iedereen op de hoogte is en mee kan doen in elke fase:

- Fase 1: tijdens de verkenningsfase worden er vier een participatiemomenten georganiseerd: één avond in elke kern (Rotselaar, Wezemaal, Werchter, Rotselaar-Heikant & Hellicht). De gemeente neemt ruim de tijd om de visie en de problemen van de bewoners in kaart te brengen.



- Fase 2: tijdens de uitwerkingsfase wordt één participatiemoment voor alle kernen samen georganiseerd om het resultaat van het onderzoek voor te stellen, de beleidsscenario's en een eerste voorstel van de doelstellingen. De doelstellingen worden ook breder bekendgemaakt en bevestigd via Citizenlab.
- Fase 3: tijdens de beleidsfase wordt opnieuw één participatiemoment voor alle kernen samen georganiseerd om het voorstel van het beleidsplan te presenteren en laatste feedback te verzamelen.

### 1.3 Belangrijkste kenmerken en evoluties binnen de gemeente

De landelijke gemeente Rotselaar ligt in de provincie Vlaams-Brabant, op ongeveer 10 kilometer van de steden Leuven en Aarschot. Deelgemeenten van Rotselaar zijn Rotselaar, Werchter en Wezemaal.

Rotselaar wordt doorsneden door de N229 - Provinciebaan – Stationsstraat – Steenweg op Holsbeek. Wezemaal wordt doorkruist door de gewestweg N19- Aarschotsesteenweg.

Ongeveer parallel aan de N19 loopt de spoorweg Leuven-Diest, met een stopplaats in deelgemeente Wezemaal, en de E314.

In 2017 telde Rotselaar 16.624 inwoners en 6.589 huishoudens op een bevolkingsdichtheid van 442 inwoners per km<sup>2</sup>.<sup>1</sup>

Uit de Gemeentemonitor (editie 2018) blijkt dat de inwoners van Rotselaar meer het OV nemen dan gemiddeld in Vlaanderen (respectievelijk 21% en 16% modal share OV). De resultaten voor verplaatsingen te voet (5%) en met de fiets (16%) lopen gelijk met Vlaanderen en zijn bemoedigend, vooral voor een landelijke gemeente.

Toch zijn de inwoners niet tevreden over de staat van voetpaden (slechts 40% is tevreden over de staat van de voetpaden) en fietspaden (slechts 41% vindt dat er voldoende zijn en 35% is tevreden over de staat) en vinden ze het niet veilig voor kinderen in het verkeer (slechts 25% vindt het veilig voor kinderen terwijl het Vlaams gemiddelde 33% is).

De klachten over sluijverkeer (39% heeft vaak/altijd last van sluijverkeer in Rotselaar tov 27% in Vlaanderen) en lawaai-overlast van verkeer (45% heeft vaak/altijd last van lawaai van verkeer in Rotselaar tov 28% in Vlaanderen) liggen hoger dan in Vlaanderen.

Gemeentemonitor Rotselaar, Mobiliteit:

- **Modal split** naar dominant vervoersmiddel voor verplaatsingen tussen woonplaats en school/werk, volgens aandeel van de inwoners:

2017	Te voet	Met de fiets	Openbaar vervoer	Met de auto	Ander
Rotselaar	5%	15%	21%	54%	5%
Vlaams Gewest	4%	16%	16%	59%	4%

*Figuur 1 : Modal split Rotselaar, Gemeentemonitor 2018*

- **Vervoersmiddelenbezit:** Aandeel van de inwoners dat in het gezin beschikt over minstens één

<sup>1</sup> Gemeentemonitor editie 2018 'Jouw gemeente in cijfers'

- o wagen: 95%
- o motor of bromfiets: 11%
- o fiets: 91%
- o e-fiets: 22%

▫ **Verplaatsingen te voet:**

- o Aandeel van de inwoners dat zich het voorbije jaar te voet heeft verplaatst voor korte afstanden

2017	Nooit of uitzonderlijke keer	Minstens maandelijks	Minstens wekelijks
Rotselaar	31%	33%	36%
Vlaams Gewest	23%	26%	52%

*Figuur 2 : Korte afstanden te voet, Gemeentemonitor 2018*

- o Aandeel van de inwoners dat vindt dat de voetpaden in goede staat zijn in de gemeente: 40%

▫ **Verplaatsingen met de fiets:**

- o Aandeel van de inwoners dat het voorbije jaar de fiets heeft genomen voor korte afstanden:

2017	Nooit of uitzonderlijke keer	Minstens maandelijks	Minstens wekelijks
Rotselaar	34%	28%	38%
Vlaams Gewest	39%	22%	38%

*Figuur 3 : Korte afstanden met de fiets, Gemeentemonitor 2018*

- o Aandeel van de inwoners dat het veilig vindt om te fietsen in de gemeente: 50%
- o Aandeel van de inwoners dat vindt dat er voldoende fietspaden zijn in de gemeente: 41%
- o van de inwoners dat vindt dat de fietspaden in goede staat zijn in de gemeente: 35%

- Aandeel van de inwoners dat het **voor kinderen veilig** vindt om zich te verplaatsen in de gemeente: 26%

- Aandeel van de inwoners dat vindt dat er **voldoende openbaar vervoer** is in de buurt: 62%

- Aandeel van de inwoners dat vindt dat er **voldoende parkeerplaatsen** zijn voor bewoners in de gemeente: 51%

- Aantal **ongevallen**:

- o 2014: 53
- o 2015: 65
- o 2016: 50
- o 2017: 35

- Aandeel van de inwoners dat de afgelopen maand last heeft ondervonden van agressief verkeersgedrag of van onaangepaste snelheid van het verkeer in de buurt:

2017	Af en toe te snel rijden	Vaak/altijd te snel rijden	Af en toe agressief in het verkeer	Vaak/altijd agressief in het verkeer
Rotselaar	30%	47%	29%	16%
Vlaams Gewest	34%	44%	29%	17%

*Figuur 4 : Verkeersagressie en snelheid, Gemeentemonitor 2018*

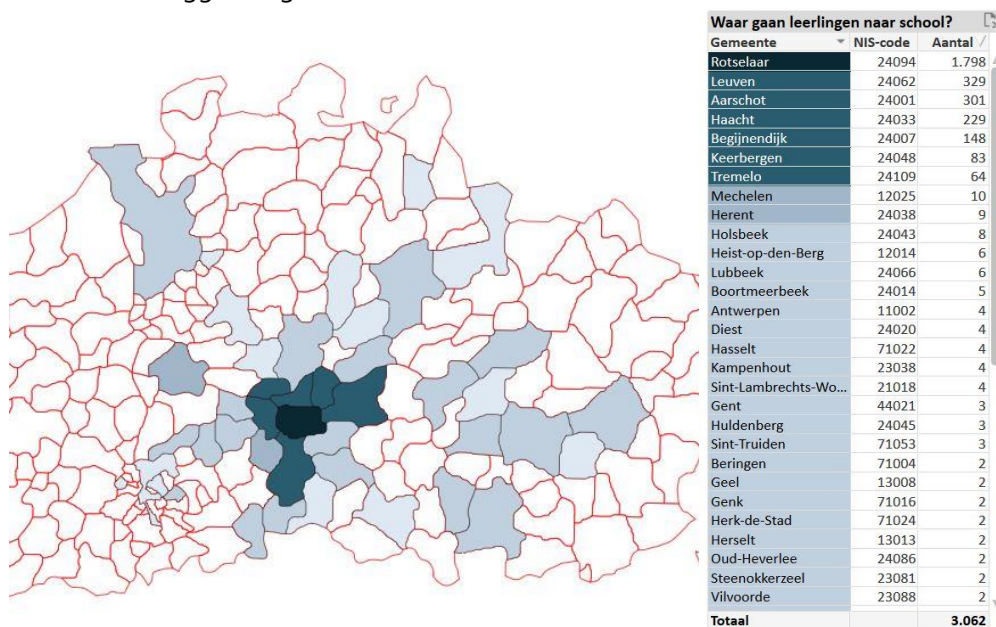
- Aandeel (%) van de inwoners dat de afgelopen maand last heeft ondervonden van **sluipverkeer of van lawaai** door verkeer:



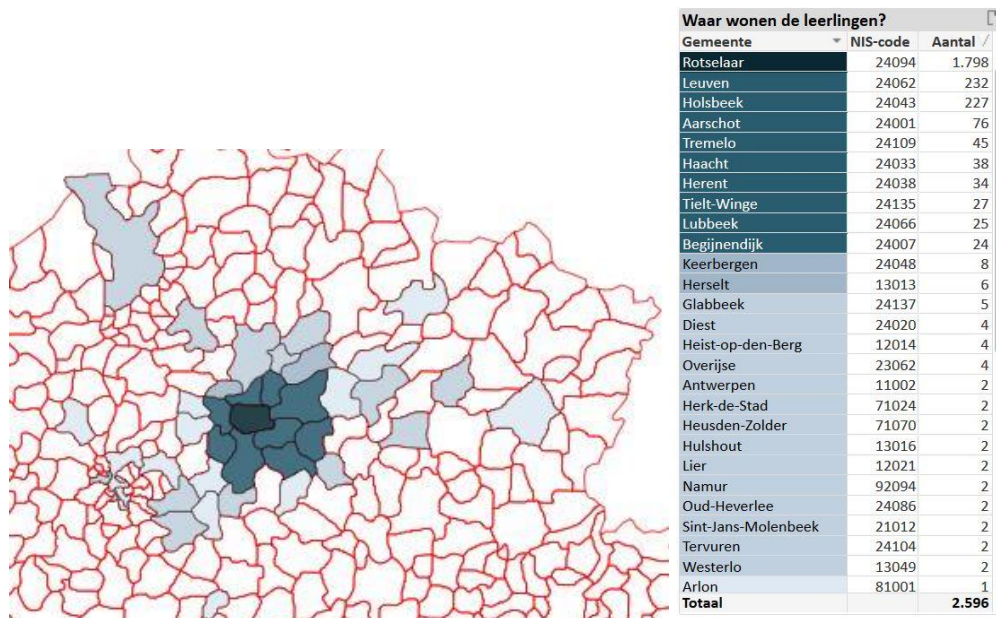
2017	Af en toe sluipverkeer	Vaak/altijd sluipverkeer	Af en toe lawaai verkeer	Vaak/altijd lawaai verkeer
Rotselaar	20%	39%	28%	45%
Vlaams Gewest	23%	27%	27%	28%

Figuur 5 : Sluipverkeer en lawaai door verkeer, Gemeentemonitor 2018

Van de iets meer dan 3.000 schoolgaande kinderen in de gemeente, gaan er 1.798 in Rotselaar zelf naar school. De scholen in Rotselaar trekken ook een 700-tal leerlingen aan die in omliggende gemeenten wonen. <sup>2</sup>



Figuur 6 : Waar gaan leerlingen die in Rotselaar wonen naar school?



Figuur 7 : Waar wonen leerlingen die in Rotselaar naar school gaan?

<sup>2</sup> <https://onderwijs.vlaanderen.be/nl/welke-gegevensvind-je-in-dataloop>

## 2 Uitkomst van de sneltoets

---

### 2.1 Thema's

Op de Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC) en de Regionale Mobiliteitscommissie (RMC) zijn volgende thema's geselecteerd om te verbreden en te verdiepen:

- Kernversterking (met duidelijke link met mobiliteit):
  - Sluipverkeer (auto en/of zwaar vervoer)
  - Fietsvoorzieningen
  - Voetgangersvoorzieningen
- Parkeerbeleid

Verder moeten ook de doelstellingen van de gemeente geactualiseerd worden. Er is onder andere een afstemming nodig met de doelstellingen in het SAVE-charter en het Burgemeestersconvenant.

Daarnaast zijn er enkele thema's die geactualiseerd moeten worden:

- Openbaar Vervoer in relatie tot de conceptnota Basisbereikbaarheid
- Milieutoets

Volgende thema's zijn aanwezig in het geldende mobiliteitsplan en zijn nog altijd actueel:

- Wegencategorisering (geen veranderingen)
- Circulatie in de centra & sluisverkeer (overbelasting van het wegennet, zowel op de hoofdwegen als de secundaire wegen)

### 2.2 Planningscontext

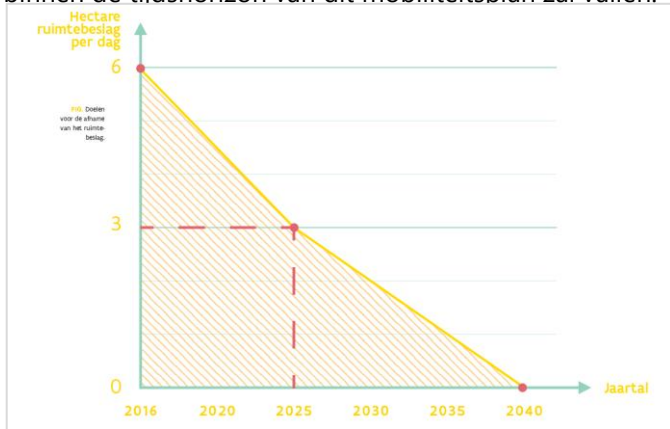
In dit hoofdstuk volgt een korte samenvatting van gewestelijke, provinciale, lokale plannen die van latere datum zijn dan het bestaande mobiliteitsplan en wat de relevantie van deze plannen is voor Rotselaar.

#### **Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (2016)**

Het Vlaams Gewest heeft ter voorbereiding van een nieuw Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRS) een Witboek opgemaakt. Eén van de strategische doelstellingen is het verminderen van het bijkomend ruimtebeslag. Het rendement van het bestaande ruimtebeslag moet hoger en de open ruimte moet maximaal gevrijwaard worden. De inname van nieuwe ruimte moet tegen 2040 volledig gestopt zijn. De ontwikkeling van nieuwe woningen, werkplekken en voorzieningen zal dus meer en meer moeten gebeuren op goed gelegen locaties in onze steden en dorpen. De verhardingsgraad in de bestemmingen, landbouw, natuur en bos moet ook tegen 2050 minstens met 1/5 teruggedrongen worden ten opzichte van 2015. Een fijnmazig netwerk van groenblauw aders doorheen de open en bebouwde ruimte moet ook gecreëerd worden.

In tegenstelling tot het Ruimtelijk Structuurplan RSV, kunnen kleine steden en kernen zoals Rotselaar ook groeien op voorwaarde dat ze goed gelegen zijn. Bepalend zijn de aansluitingen op collectieve vervoersstromen en/of aanwezige voorzieningen.

Dit heeft belangrijke gevolgen voor Rotselaar: nieuwe ontwikkelingen moeten dus rond het station gebeuren dat op de spoorlijn Aarschot-Leuven gelegen is. Er is wel sprake dat het station van deelgemeente Wezemaal op lange termijn verplaatst zal worden naar Rotselaar. De gemeente is hiervoor afhankelijk van infrastructuurbeheerder Infrabel en het lijkt niet realistisch dat deze verplaatsing binnen de tijdshorizon van dit mobiliteitsplan zal vallen.



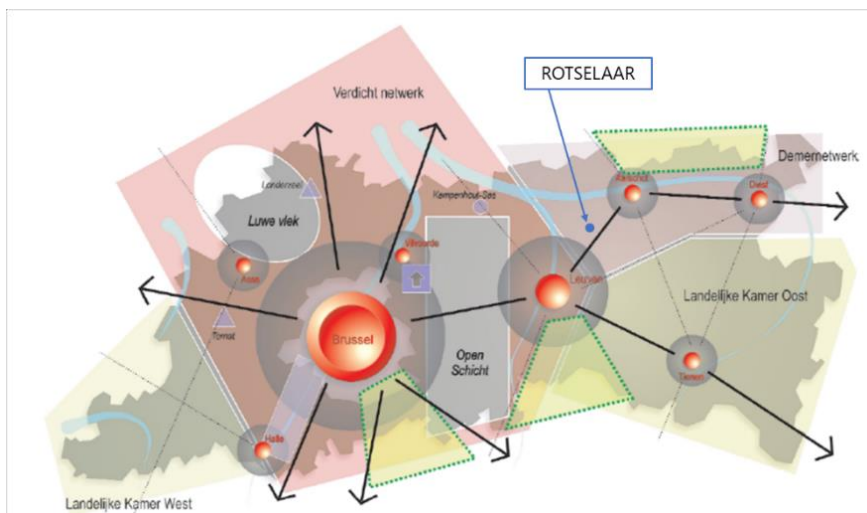
*Figuur 8 : Bijkomende ruimtebeslag 2016-2040, doel Vlaanderen*

### **Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant (2004, herzien in 2012)**

Rotselaar ligt in de deelruimte "Demernetwerk", de noordoostelijke hoek van de provincie Vlaams-Brabant. Deze deelruimte is gekenmerkt door een zeer versnipperde open ruimte, met meerdere rivier- en beekvalleien, en twee stedelijke gebieden, Aarschot en Diest. De steden staan onder een sterke verstedelijkingsdruk vanwege hun nabijheid met de tewerkstellingspolen Brussel en Leuven. Met het structuurplan kiest de provincie resoluut voor een verdere verdichting. Ze wil de bestaande stedelijke kernen en de plekken die met het openbaar vervoer goed bereikbaar zijn verder verdichten. De uitbreiding van lint- en verspreide bebouwing moet stoppen. De focus ligt in het bijzonder op Aarschot, Diest en de omgeving van treinstations.

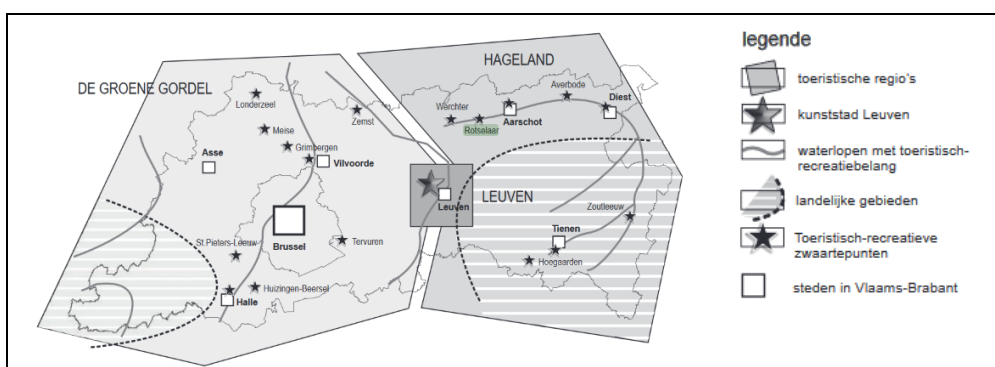
De optimalisatie van fietsverbindingen, met zowel fietssnelwegen als routes die hierop aantakken wordt genoemd als een belangrijk onderdeel van het verduurzamen van het mobiliteitssysteem. In Rotselaar is inderdaad een Fietssnelweg Aarschot-Leuven in aanleg.

Het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan herhaalt dat de spoorlijn Aarschot-Leuven, met halte in Wezemaal, een belangrijke rol speelt in het IC-netwerk. De provincie Vlaams-Brabant onderzoekt samen met gemeente Rotselaar hoe een IC-halte best kan verknopen met het stedelijk hoogwaardig openbaar vervoersnet. De verplaatsing van de spoorhalte van Wezemaal naar de kern Rotselaar komt hiervoor als oplossing in beeld.



Figuur 9 : Overzichtskartaal 4 deelruimtes van Vlaams-Brabant, inclusief Rotselaar

Rotselaar en Werchter worden ook geselecteerd als toeristisch-recreatief knooppunt in het Hageland. De trekpleisters zijn Belevingscentrum Rock Werchter X of het Bezoekerscentrum van de Hagelandse wijn. Deze trekpleisters hebben geen grote aantallen bezoekers en dus geen impact of mobiliteit.



Figuur 10 : Toerisme en recreatie syntheseskaart, inclusief Rotselaar

### Ruimtelijke Planning in actie, Vlaams-Brabant (Editie 2018)

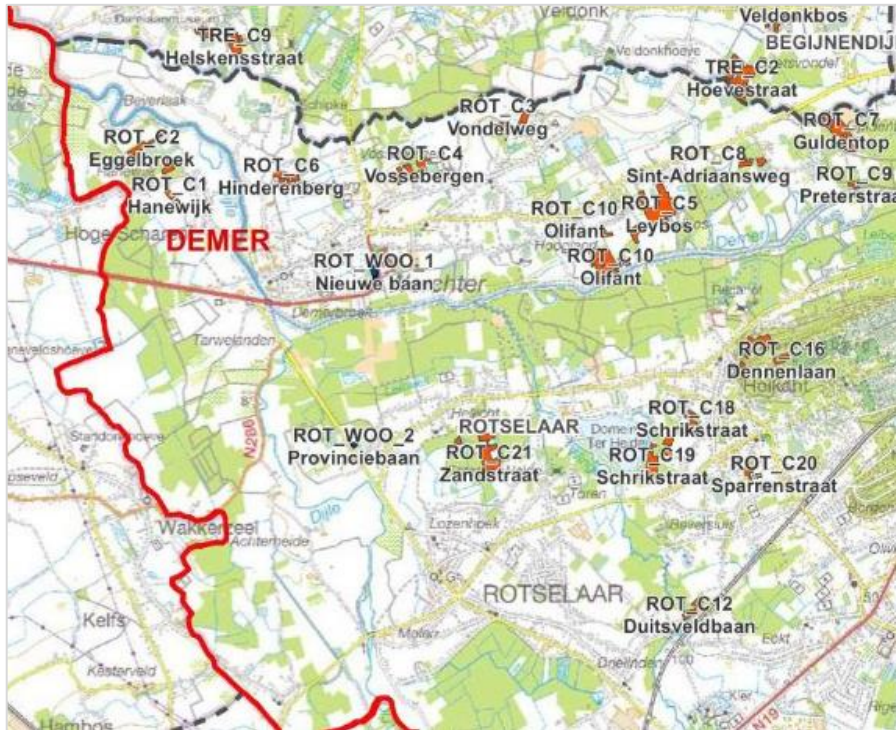
De spoorlijn Aarschot-Leuven blijft een belangrijke rol spelen in het treinnetwerk van de provincie Vlaams-Brabant en voor het doel van verdichting. Om Rotselaar nog beter met het stedelijk hoogwaardig openbaar vervoersnet te verbinden wordt er overwogen de spoorhalte Wezemaal naar Rotselaar te verplaatsen. Zoals eerder gezegd is dit een lange-termijn plan dat buiten de tijdshorizon van de verbreding en vernieuwing van dit mobiliteitsplan valt.

### Provinciaal RUP Weekendverblijven, campings en residentiële woonwagenterreinen in de deelruimte Demer (2013) en Bergzicht (2015)

Om de problematiek van permanent wonen in recreatieve verblijven op te lossen zijn de Rotselaarse clusters Vondelweg, Vossebergen, Leybos, Hinderenberg, Guldentop en Kwikstaartweg omgezet naar woongebied. Dezelfde oplossing moet voorzien worden voor de andere clusters of er moeten herhuisvestingsgebieden op nieuwe locaties (Bergzicht) gevonden worden. Er werd daarentegen geen oplossing gevonden voor de woonwagens langs de Provinciebaan. De gemeente moet hiervoor nog een geschiktere locatie aanduiden.



Deze omzetting van recreatief gebied naar woongebied heeft geen bijkomend effect of de mobiliteit, aangezien de bestaande situatie enkel geregulariseerd wordt. Er kan nog minimale bebouwing bijkomen in Bergzicht, maar dit is zo kleinschalig dat er geen impact zal zijn op de mobiliteit.



Figuur 11 : Situering van de clusters weekendverblijven en campings te Rotselaar-west

### GRUP Afbakening regionaalstedelijk gebied Leuven (2018 – voorlopig vastgesteld)

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

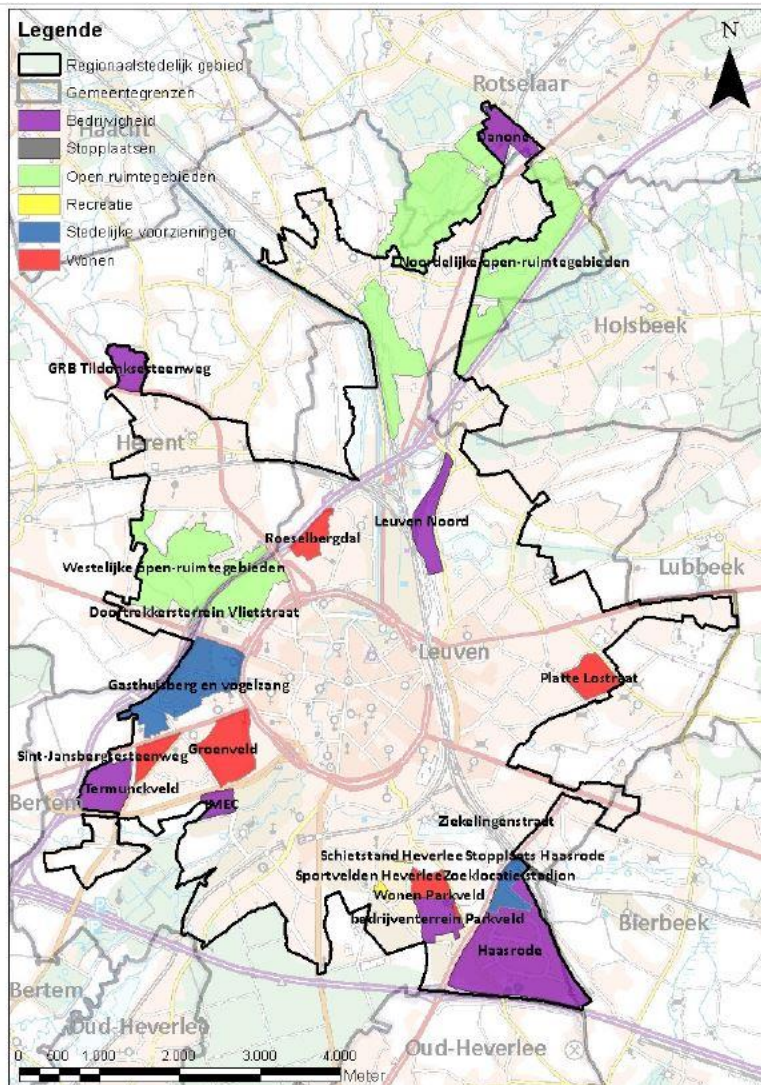
Het openbaar onderzoek van het nieuwe plan liep t/m 5 oktober 2018. De GRUP Afbakening regionaalstedelijk gebied Leuven is voorlopig vastgesteld, de definitieve vaststelling is nog niet gebeurd.

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

- Bedrijvigheid Danone: Ter hoogte van Danone Rotselaar wordt ruimte gereserveerd in functie van de uitbreiding van het bestaand regionaal bedrijf Danone en eventueel een beperkt aantal andere regionale bedrijven. Om het effect op de afwikkeling van N229 in zuidoostelijke richting tijdens de avondspits te beperken tot maximaal een beperkt negatief (-1) effect dienen maatregelen te worden genomen die zorgen voor een beperktere verkeersgeneratie tijdens de spitsmomenten. Indien er geen maatregelen getroffen worden ter verschuiving van de modal split (dewelke veelal buiten het GRUP dienen te worden gerealiseerd via flankerend beleid) en/of verschuiving

naar de daluren, dient het programma beperkt te worden tot maximaal 11ha GRB of 0,5 ha wonen en 9ha GRB.

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



Figuur 12 : GRUP Afbakening regionaalstedelijk gebied Leuven (2018)

### **Gemeentelijke verordening wonen in meervoud (2017)**

Er zijn nieuwe woonentiteiten gepland die een impact kunnen hebben op de mobiliteit. De nieuwe ontwikkelingen worden zowel net buiten de kernen (type 2) als in de kernen (type 1) aangevraagd.

In de Gemeentelijke Stedenbouwkundige Verordening werden ook parkeercoëfficiënten opgenomen. Zo moeten alle nieuwe appartementen 2 autoparkeerplaatsen per appartement hebben. Hoge parkeernormen kunnen helpen bij het beperken van het aantal parkeerplaatsen op het openbaar domein. Daartegenover staat dat het autobezit en het gebruik van de auto mogelijk gestimuleerd wordt. In functie van duurzame mobiliteit is het wel positief dat men ook verplicht is om meer fietsenstallingen per woonentiteit te voorzien: 1 fietsenstalling per entiteit + 1 voor bezoekers + 1 per slaapkamer.

### **Verkavelingen**

Afgelopen 5 jaar zijn er nieuwe woonprojecten met of zonder wegenis bijgekomen. Momenteel zijn er weinig functies aanwezig in de kernen zoals handel, horeca, diensten, ... Hierdoor hebben de inwoners de gewoonte om de auto te nemen voor korte verplaatsingen.

Doordat er steeds woonentiteiten blijven bijkomen zal de impact op de mobiliteit blijven verhogen.

### **Inrichting Mobipunten**

De gemeente heeft beslist om 3 à 4 locaties in de gemeente in te richten als Mobipunt. Rotselaar is pilotgemeente om een eerste mobipunt in te richten in deelgemeente Werchter, in de omgeving van het kerkplein.

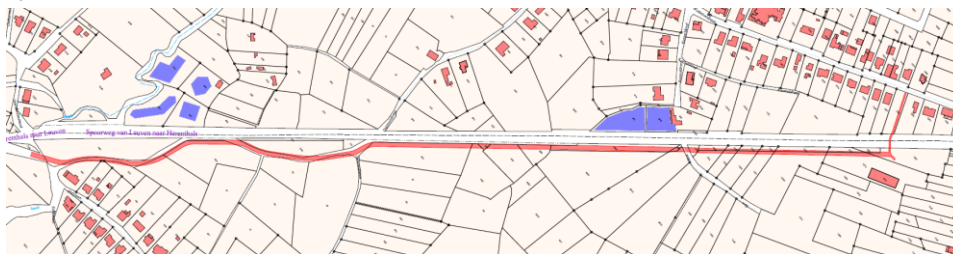
In de toekomst wil de gemeente graag nog andere mobipunten inrichten aan verknoping van openbaar vervoer (vb. station Wezemaal, Marc Munteparking) en indien nodig en haalbaar ook iets lokaler of mobipunt-light (vb. centrum Wezemaal, Heikant, centrum Rotselaar).

De gemeente wil dit onderwerp bevragen bij de bevolking.

### **Aanleg Fietssnelweg F25 Aarschot-Leuven**

De gemeente neemt het initiatief om het deel in Rotselaar aan te leggen: van aan de Drielandenstraat tot station Wezemaal is de verbinding goedgekeurd door de RMC. Onteigeningen zijn niet nodig, de vergunningen worden binnenkort aangevraagd op dit deel en de gemeente hoopt in 2019 de aanbesteding voor de aanleg te lanceren.

Dit deel van de fietssnelweg kan binnen de gemeente Rotselaar een positieve rol spelen.



*Figuur 13 : Fietssnelweg*

## Burgemeestersconvenant voor Klimaat en Energie (2014)



Als ondertekenaar van het Burgemeesters-convenant belooft de gemeente Rotselaar acties te ondernemen om minder CO<sub>2</sub> uit te stoten. De gemeente engageerde zich om haar CO<sub>2</sub>-uitstoot met minstens 20% te verminderen in 2020 (tegenover 2011).

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

Concrete doelstellingen uit dit klimaatactieplan met een link met mobiliteit zijn:

- realiseren van minder autokilometers: - 5 %
- via goede ruimtelijke planning de nood aan de auto verminderen
- energiezuinig rijden promoten als je toch de wagen neemt
- versnelde introductie van hybride, elektrische, CNG,... voertuigen: + 10%
- duurzame logistiek ingang doen vinden in de gemeente
- minder uitstoot door gemeentelijk wagenpark: - 20%

Het Klimaatactieplan bevat acties die een link hebben met mobiliteit.

- Er zijn in totaal 35 acties om particulier en commercieel vervoer te verduurzamen door de kennis te vergroten, de verplaatsingsbehoefte te verminderen, structurele verbeteringen aan te brengen (in het bijzonder voor fietsers en voetgangers), het stimuleren van nieuwe technologieën & mobiliteitsvormen, zacht weggebruik en duurzamer rijgedrag
- 14 acties die focussen op het gemeentelijk vervoer (stimuleren van alternatieve vervoerswijzen en nieuwe technologieën en sensibilisatiecampagnes)
- 9 acties focussen op het openbaar vervoer (beter bekend maken, actief aanmoedigen, optimaliseren van het aanbod en stimuleren van externe partnerschappen)

Een aantal acties zijn uitgevoerd of lopend, andere acties staan nog op het programma (zie bijlage).

## SAVE-Charter Steden & Gemeenten (2014)



Als ondertekenaar van het SAVE-Charter (opgemaakt door de vzw. Ouders van Verongelukte Kinderen) heeft de gemeente Rotselaar zich geëngageerd voor de verbetering van de verkeersveiligheid, in het bijzonder op plaatsen waar kinderen en jongeren vaak aan het verkeer deelnemen. In 2016-2017 maakte de gemeente hiervoor een (2<sup>de</sup>)

actieplan op dat nog actueel blijft.

Concrete doelstellingen/acties uit dit actieplan die in het volgende mobiliteitsplan opgenomen moeten worden zijn:

- **De opmaak en evaluatie van een verkeersveiligheidsanalyse:** uitvoeren van de sneltoets met het oog op een vernieuwing van het mobiliteitsplan, Opmaak voetpadenplan en audit staat van de voetpaden, Studie naar de verkeersleefbaarheid voor het centrum van Rotselaar, Onderzoeken rond fietspaden (fietsnelweg, fietspad Grotestraat en Kleinstraat, doortocht van de fietsers op de N19 Wezemaal-Aarschot en de N229 Werchter-Rotselaar, circulatieplan voor het centrum van Rotselaar en voor Werchter (leefbaarheid, parkeren, sluijverkeer)
- **De implementatie van het STOP-principe:** Infrastructuurwerken met oog op zwakke weggebruiker (verbinding tussen Werchter en Haacht N21), beveiliging inrit van het bedrijventerrein Wingepark, verkeerslichten voor

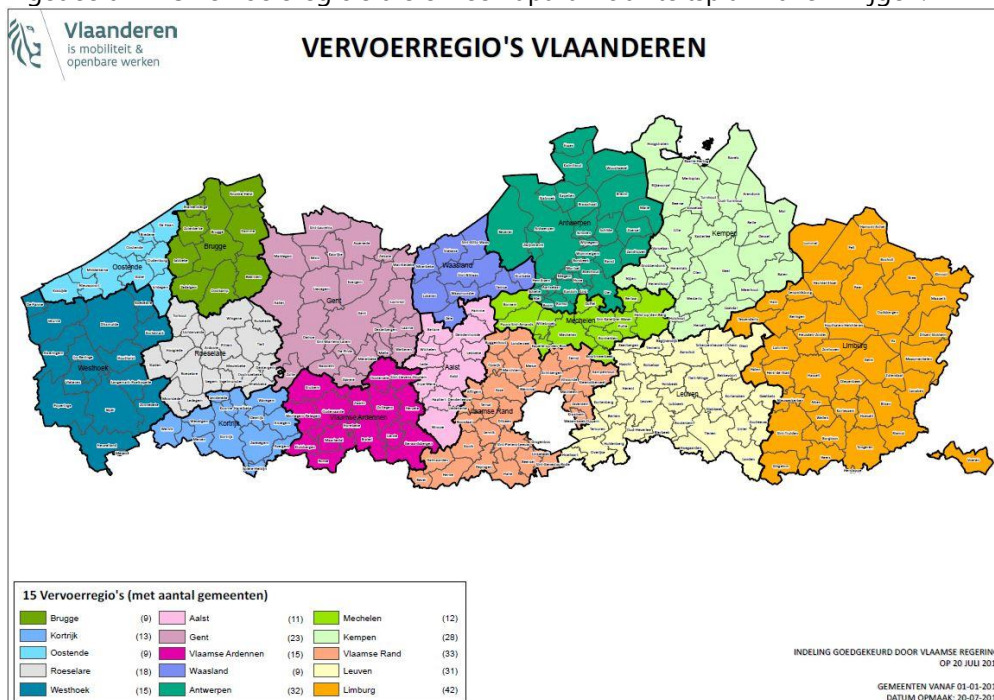


fietsers op- en afrit van de E314 kant Aarschot), station Wezemaal → Rotselaar? (fiets- en voetgangerstunnel onder sporen, sluiting 2 overgangen), trage wegen onderhouden en heropenen, traject De Lijn in centrum Werchter herbekijken (weren), doorstroming De Lijn in Rotselaar verbeteren, sluiten overweg Wezemaal, oplaadpunten elektrische fietsen (ism de Provincie), investeren in duurzame verlichting van fietstrajecten

- **De afstemming van het mobiliteitsbeleid op kinderen en jongeren:** schoolomgeving van het Montfortcollege en de vrije basisschool de Rank bekijken (veilige fietsoversteken ter hoogte van de Rotonde en vrijliggende fietspaden langs de Steenweg op Holsbeek richting E314), Subsidiëring provincie verkeersmateriaal, extra gemachtigd opzichters recrutereren, schoolstraten en fietsstraten inrichten
- **Het garanderen van een hoog handhavingsniveau:** sluipverkeer aanpakken, nieuwe snelheidsmaatregelen invoeren (Hoogland, Eektstraat – Eektweg en Gemeentepad), zone 30 aanvragen evalueren en uitvoeren
- **De voorbeeldfunctie van de gemeente/stad en haar beleidsverantwoordelijken:** Car Free Day organiseren, Sensibilisatie-actie college
- **Een actief sensibilisatie- en educatiebeleid voeren:** fietspoolen een nieuwe impuls geven, fietszondag voor de bevolking van Rotselaar organiseren, "Zo dichtbij" en/of "Fietstest" campagne organiseren, opfrissingscursus rond verkeersregels, promotie pendelfonds
- **De opvang van verkeersslachtoffers optimaliseren:** project "getuigen onderweg"

### Conceptnota Basisbereikbaarheid (2015)

De Vlaamse Regering keurde het principe van "Basisbereikbaarheid" (als vervanger van "Basismobiliteit") goed in een conceptnota van 2015. Basisbereikbaarheid staat voor het kunnen bereiken van belangrijke maatschappelijke functies op basis van een vraaggericht systeem en met een optimale inzet van middelen. Vlaanderen wordt ingedeeld in 15 vervoersregio's die elk een apart mobiliteitsplan zullen krijgen.



Figuur 14 : Verdeling van Vlaanderen in 15 vervoersregio's (2015-2018)

Dit heeft belangrijke gevolgen voor de organisatie en het netwerk van het openbaar vervoer (OV) in Vlaanderen. Het OV zal in de toekomst gelaagd georganiseerd worden:

- 1) Het kernnet: grote verbindingen tussen de grootste attractiepolen
- 2) Het aanvullende net: verbindingen met buitenwijken en kleinere kernen. De vervoersregio beslist mee.
- 3) Het vervoer op maat: het netwerk moet worden aangevuld door lokale of private initiatieven om op een heel particuliere nood in te spelen (bvb: belbussen, een pendeldienst van een bedrijf, een busje van een rusthuis). De vervoerregio beslist zelf hoe dit te organiseren.

Elke vervoersregio krijgt een raad (met vertegenwoordigers van lokale besturen) die maandelijks samenkomt. Zo kunnen lokale besturen meebeslissen over het aanbod van De Lijn op hun grondgebied. Dit systeem zal echt aan het werk gaan in de loop van 2019.

Rotselaar maakt deel uit van de Vervoerregio Leuven. In de loop van de volgende maanden zal de conceptnota Basisbereikbaarheid uitgewerkt worden en een regionaal mobiliteitsplan zal opgesteld worden.

De gemeente weet al dat het kernnet uitgebreid wordt tot Rotselaar (rand) wat betekent dat de busverbinding naar Leuven frequenter wordt (nu is er 1 bus elk half uur, in de toekomst zal er elke 10 minuten een bus zijn).

### 3 Samenhang thema's

De thema's die uit de sneltoets geselecteerd werden voor verbreding/verdieping zijn:

1. Parkeren
2. Zwaar verkeer
3. Kernversterking (met duidelijke link met mobiliteit)

Deze thema's worden binnen de drie werkdomeinen en 5 doelstellingen van de Vlaamse overheid inzake mobiliteit geplaatst. De drie werkdomeinen zijn:

- A. Ruimtelijke ontwikkelingen
- B. Netwerken
- C. Ondersteunende maatregelen

De vijf doelstellingen die de Vlaamse Overheid vooropstelt voor gemeenten zijn: Verkeersveiligheid, Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Toegankelijkheid, Milieu.

In onderstaande verbredings- en verdiepingsmatrix worden de relaties met andere thema's, de doelstellingen en de werkdomeinen geanalyseerd met het oog op een maximale relatie.

#### Verbredings- en verdiepingsmatrix

	A. Ruimtelijke ontwikkelingen	B. Netwerken	C. Ondersteunende maatregelen
<b>Doelstellingen</b>			
Verkeersveiligheid		Veiligere schoolomgevingen	
Bereikbaarheid	Parkeernormen	Ontsluiting via wegen die ervoor geschikt zijn (wegencategorisering)	Inwoners stimuleren om op privéterrein te parkeren ipv op openbare weg, samenwerking met grotere privé-spelers om parking te delen (vb. supermarkt)  Bewegwijzering  Informatie (website: brochures)
Leefbaarheid			<b>Parkeerbeleid</b>
Toegankelijkheid			Parkeren voor bewoners met een beperking
Milieu	Opwaarderen openbare ruimte (met meer groen)		Sturend parkeerbeleid

	A. Ruimtelijke ontwikkelingen	B. Netwerken	C. Ondersteunende maatregelen
<b>Doelstellingen</b>			
Verkeersveiligheid		<b>Lokale routes zwaar vervoer</b>	Handhaving
Bereikbaarheid	Ontsluiting bedrijventerrein	Ontvlechting lokaal vrachtroutenetwerk en fietsroutenetwerk	Bewegwijzering
Leefbaarheid		Ontsluiting via wegen die ervoor geschikt zijn (wegencategorisering)	
Toegankelijkheid			
Milieu			

	A. Ruimtelijke ontwikkelingen	B. Netwerken	C. Ondersteunende maatregelen
<b>Doelstellingen</b>			
Verkeersveiligheid	Poorteffecten	Snelheidsplan (Autoluwe zones / zone 20 en 30)	Handhaving snelheden gemotoriseerd verkeer
Bereikbaarheid	Belangrijke functies in de kern	Verbindingen voor voetganger en fietser in en rond de kernen	
Leefbaarheid	<b>Kernversterking</b>	Sluipverkeer op plaatselijke wegen (vb. vermijden file N19 door kern Wezemaal,)	
Toegankelijkheid		Toegankelijkheid kernen voor personen met een handicap	
Milieu			Meer korte trajecten te voet of met de fiets, minder CO2

## 4 Gekozen thema's & uitwerking

---

### 4.1 Kernversterking

Er zijn een paar belangrijke thema's waar de gemeente Rotselaar op in wil zetten die als doel het versterken van de dorpskernen hebben.

De gemeente kan verblijfskwaliteit creëren door deze verkeerskundige ingrepen:

- snelheden van gemotoriseerd verkeer te verlagen,
- autoluwere dorpscentra in te richten,
- doorgaand auto- en vrachtverkeer te weren,
- kwaliteitsvolle routes naar de dorpscentra uit te bouwen en voorzieningen voor voetgangers en fietsers in de kern.

#### Beleidsvragen

- Waar vormt de snelheid van gemotoriseerd verkeer een probleem?
- Waar kan de gemeente doorgaand (vracht)verkeer weren?
- Zijn er plaatsen die autoluw gemaakt kunnen worden?
- Wat zijn de grenzen van de kernen?
- Zijn de toegangen tot de kernen voldoende duidelijk zodat de inrichting van de weg de automobilisten aanzet om hun gedrag aan te passen? (zijn er poorteffecten? De gemeente heeft heel weinig met inrichting gewerkt tot nu toe, enkel drempels in schoolomgevingen)
- Zijn de voetgangers- en fietsroutes naar de dorpscentra kwaliteitsvol?
- Welke uitvoeringsstrategie volgt de gemeente?

#### Aandachtspunten

- gebrek aan handhaving: niet respecteren van snelheidslimieten, éénrichtingsverkeer (politie handhaaft niet, korps is onderbezet, de gemeente wil samen met andere gemeente meer middelen voor inzetten voor verkeersveiligheid, samen met technologie)

#### Operationele Doelstellingen

- Snelheid verlagen:
  - In 2025 is de V85 op lokale wegen type 3 in de kernen 35km/u (nu 45km/u in Vlaanderen)
  - In 2025 is de V85 op de lokale wegen type 1 en 2 / secundaire wegen in de kernen 50km/u
  - Aantal snelheidsovertredingen in de kern is gedaald met 35% (in 2017 werden 808 snelheidsovertredingen vastgesteld op 21 locaties).
- Verkeer:
  - Tegen 2030 is er geen sluipverkeer meer mogelijk via lokale wegen type 3 (*knip, camera's, lussen*)
  - De klachten over sluipverkeer dalen van 39% (vaak/altijd last van sluipverkeer) naar 30% (Vlaams gemiddelde 27%)
  - De klachten over lawaaioverlast van verkeer dalen van 45% (vaak/altijd last van lawaai van verkeer in Rotselaar) naar 30% (Vlaams gemiddelde is 28%)
- Er zijn meer duurzame verplaatsingen voor woon-school/werkverkeer :
  - OV gebruik stijgt van 21% naar 25%
  - Verplaatsingen te voet stijgen van 5% naar 10%
  - Verplaatsingen met de fiets stijgen van 16% naar 20%

- De tevredenheid van de inwoners over de staat van voetpaden stijgt van 40% naar 60%
- De tevredenheid van de inwoners over de staat van fietspaden stijgt van 35% naar 60%
- Het aandeel inwoners dat het veilig vindt voor kinderen in het verkeer stijgt van 25% naar 30% (dichter bij het Vlaams gemiddelde 33%).

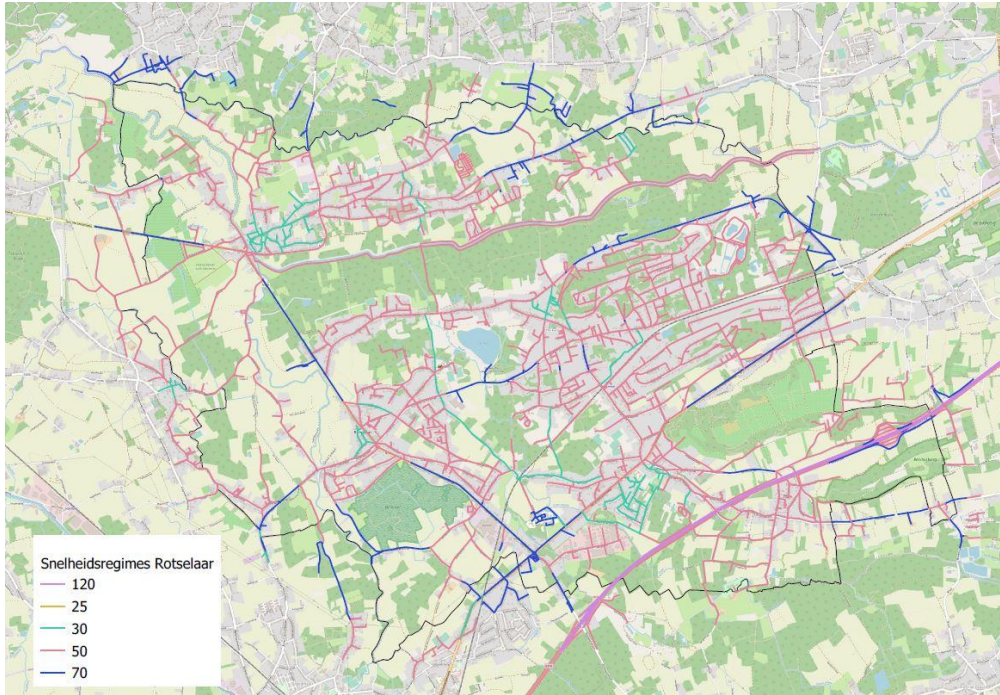
#### **Randvoorwaarden**

- *Visie actoren: fractieleiders, inwoners, buurtverenigingen, handelaars, etc.*

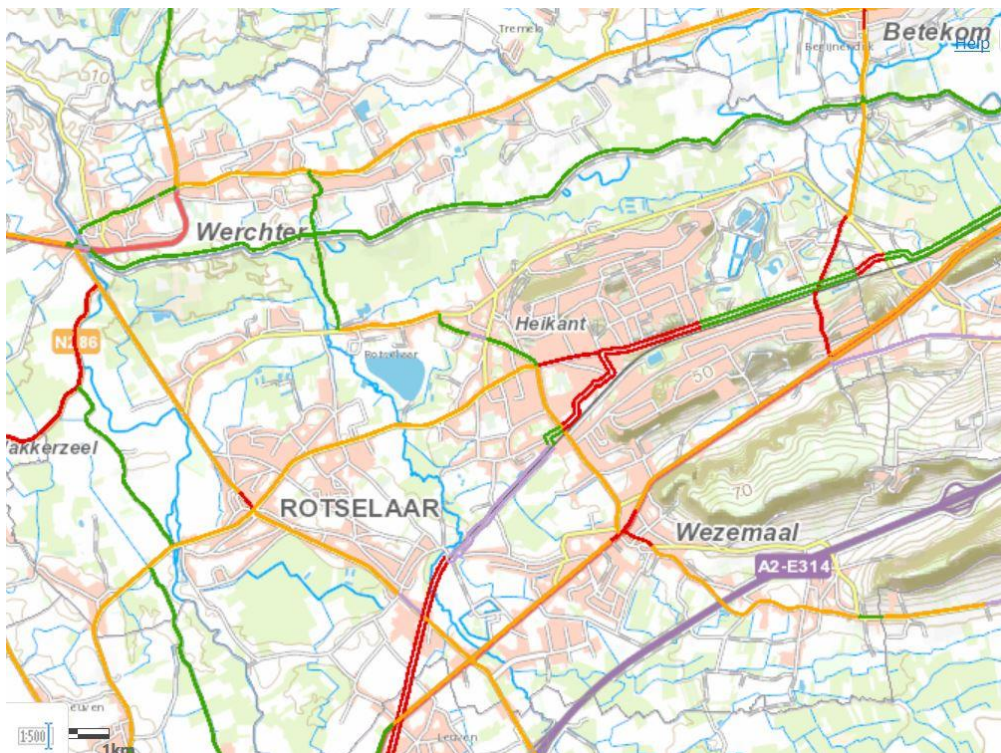
#### **Aanpak en onderzoek**

- Welke gegevens zijn beschikbaar, bruikbaar, relevant?
- Duidelijke kernen:
  - Wat zijn de grenzen van de kernen?
  - Zijn de toegangen tot het centrum duidelijk waarneembaar?
  - Klopt het wegbeeld binnen de kernen met het beeld dat we in een kern verwachten? (doortocht!)
- Snelheid:
  - Zijn er nog opvallende snelheidsovertredingen binnen de kernen? Zo ja, waar? In welke straten van de kernen is er een snelheidsprobleem? (*gesprekken politie, bestaande metingen analyseren, metingen uitvoeren*)
- Verkeersintensiteiten:
  - In welke straten is er veel doorgaand verkeer?
  - Wat is de oorzaak?
  - Wat zijn mogelijke maatregelen en hun gevolgen?
- Meer fiets & te voet naar de kernen:
  - Wat zijn de belangrijkste fietsverbindingen (realisatiegraad BFF)?
  - Wat zijn de belangrijkste voetgangersassen / Trage wegen naar de dorpskernen voor voetgangers?
  - Wat is de staat van de fietspaden & voetpaden op de belangrijkste routes (incl. kruispunten)?
  - Zijn er voldoende parkeer- en rustvoorzieningen (fietsparkeren, banken) voor fietsers en voetgangers in de kernen?
  - *Mogelijke actie: Screening routes DOD voor voetgangers in en naar de dorpscentra*

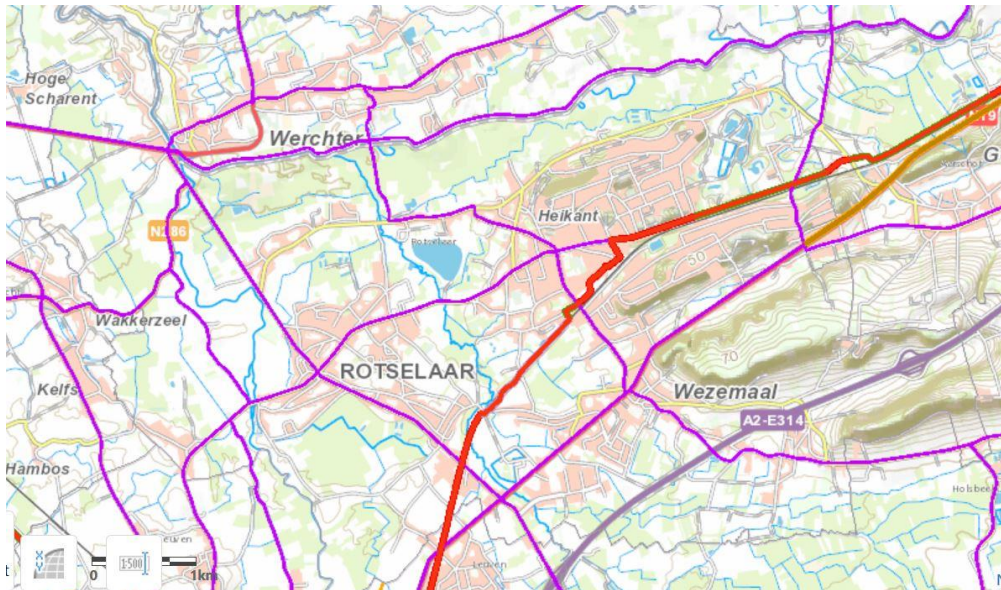




Figuur 15 : Snelheidsplan



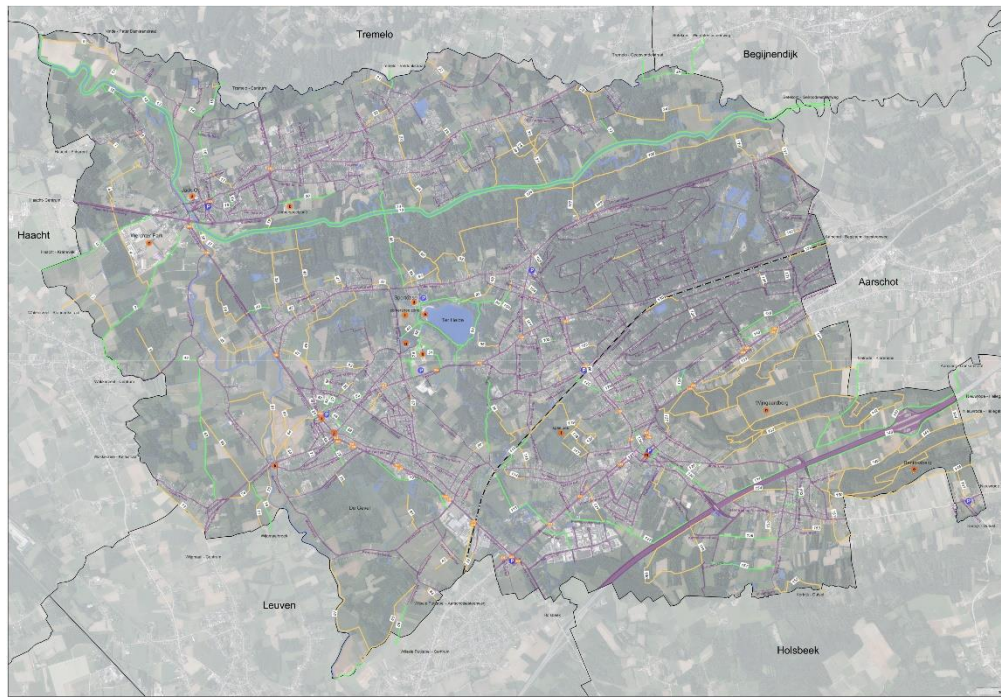
Figuur 16 : BFF realisatiegraad



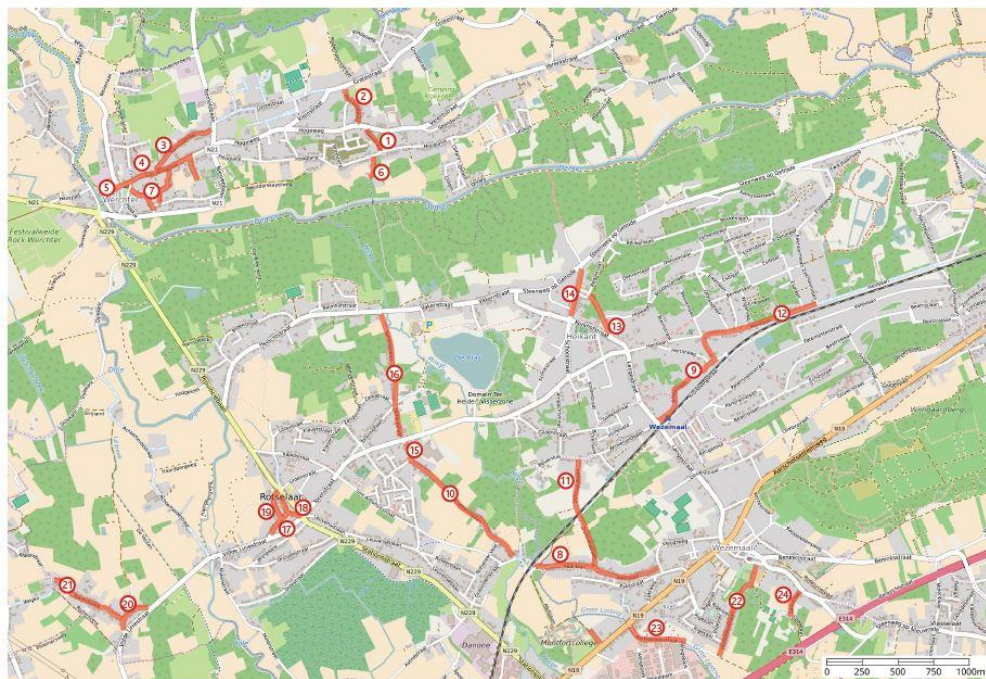
Figuur 17 : BFF wensnet

De enige wijziging in het BFF is de Nieuwebaan, deze is geen deel meer van het BFF. Het BFF loopt nu door St-Jansstraat en de Tweebruggenstraat (fietsstraat).

De gemeente werkt al aan voorzieningen voor voetgangers en fietsers bijvoorbeeld door de Trage wegen in kaart te brengen en fietsstraten in te richten.



Figuur 18 : Trage wegen



Figuur 19 : Fietsstraten

## 4.2 Parkeerbeleid

Er zijn verschillende soorten problemen in verband met parkeren:

Er is een hoge parkeerdruk in de kernen van Rotselaar en Werchter. De gemeente heeft de indruk dat privé / ondergrondse garages van inwoners leeg staan en dat er tijdens de avond vooral op de **openbare weg in de dorpskernen geparkeerd** wordt. Dit gaat ten koste van parkeerplaats voor bezoekers van lokale handel.

Ook bij de **scholen** heerst er een onveiligheidsgevoel door de parkeerdruk aan het begin en einde van de schooldagen. Veelvuldig foutparkeren, overlast voor bewoners (parkeren op hun eigendom), verkeersveiligheid is niet direct in het gedrang, maar er is wel file aan de schoolpoort. In Rotselaar, Wezemaal en Heikant zijn er parkings op 50m van de school die niet veel gebruikt worden. Veel mensen rijden rechtstreeks door naar Leuven of Brussel. Sommige scholen liggen langs gewestwegen, er zijn soms achteringen gemaakt maar ook daar wordt met de auto naartoe gereden.

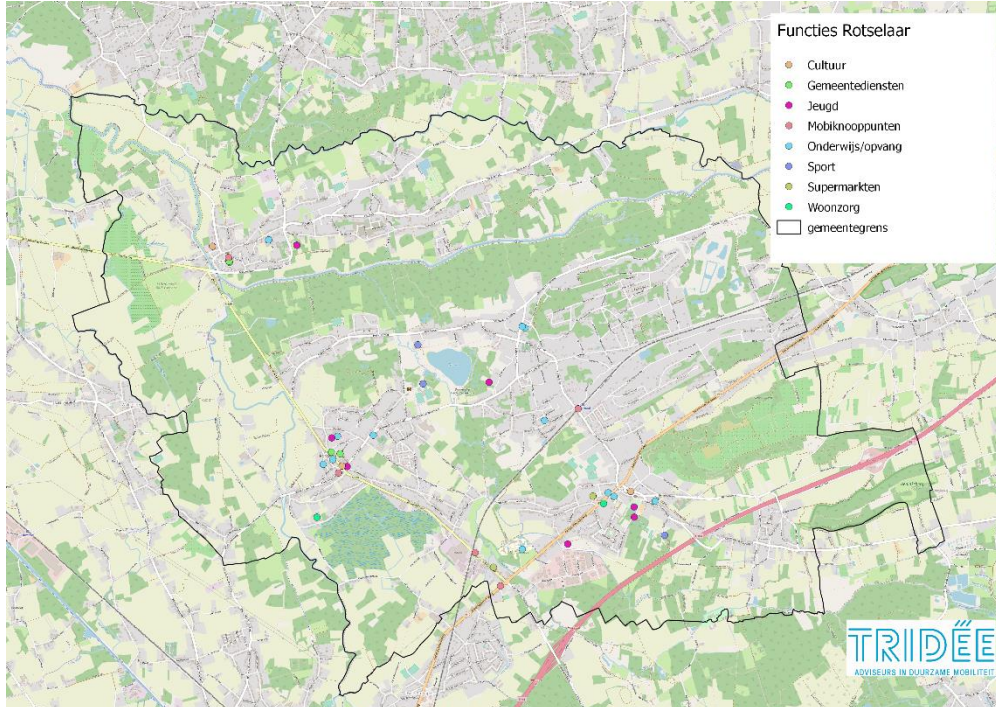
Het parkeerbeleid in het geldende mobiliteitsplan was vooral gefocust op de capaciteit. De autoparking van het **station** is wel goed benut (ook met bewoners uit de directe omgeving). In de fietsenstalling is wel nog plaats, daar is er vraag naar betere kwaliteit (lockers, meer overdekt, meer diefstalbeveiliging). In de wijk rond het station wordt ook veel geparkeerd maar momenteel is dit toegelaten (borden).

De gemeente stelt zich de vraag welk beleid nodig is ivm parkeren rond het station en in de dorpskernen (aanzuigefect auto's). De gemeente haalde volgende probleemlocaties aan: kernen van de gemeente, scholen, station Wezemaal.

### Parkeerplaatsen en tarieven / parkeerprobleemlocaties

Er is momenteel geen parkeerduurbepanking in Rotselaar: er zijn wel borden max. 30 minuten parkeren (voor lokale handelaars zoals de krantenwinkel, bakker), maar er is geen handhaving en deze borden worden niet gerespecteerd.

Er is momenteel één blauwe zone in Rotselaar: in de Beverlaak in Werchter. Het gaat om een reglement van 24 mei 2004 waarbij beslist werd om tussen het kruispunt met de Amerstraat en huisnummer 13 een parkeerduurbepanking (met parkeerschijf) in te stellen van 06u tot 22u.



Figuur 20 : Belangrijke functies

### Beleidsvragen (opsplitsen per subthema)

- Parkeren op de openbare weg in de kernen:
  - Hoe groot is het probleem?
- Scholen
  - Bij alle scholen zelfde probleem?
  - Welk soort probleem? (aan- en afrijden, capaciteit, ver wandelen naar parking)
- Station
  - Is er een probleem in de buurt rond het station en zo ja, hoe groot is het probleem?
- Wat zijn de mogelijke oplossingsrichtingen per subthema?
- Welke uitvoeringsstrategie volgen we hierbij (volgorde maatregelen, randvoorwaarden)?

### Aandachtspunten

(Vb. relatie met andere thema's)

- Hoe gaat de gemeente om met bezit en parkeren van tweede auto?
- Is er een link met de parkeernorm?
- Bestaat de mogelijkheid om schoolstraten in te richten?
- Zijn er stations in de buurt waar nog wel capaciteit op de parking is?

### Operationele Doelstellingen

- Centrum: de parkeerplaatsen op het openbaar domein in het winkelhart van de gemeente worden voorbehouden voor bezoekers van de lokale handel.

- Scholen: aandeel van de inwoners die het voor kinderen veilig vindt om zich te verplaatsen in de gemeente: nu 26% (opschuiven richting Vlaams gemiddelde: 33%)
- Station: De bezettingsgraad in de wijk rond het station is niet groter dan 80% tussen 16u en 19u.

#### **Randvoorwaarden**

- *Visie actoren: fractieleiders, inwoners, buurtverenigingen, handelaars, etc.*

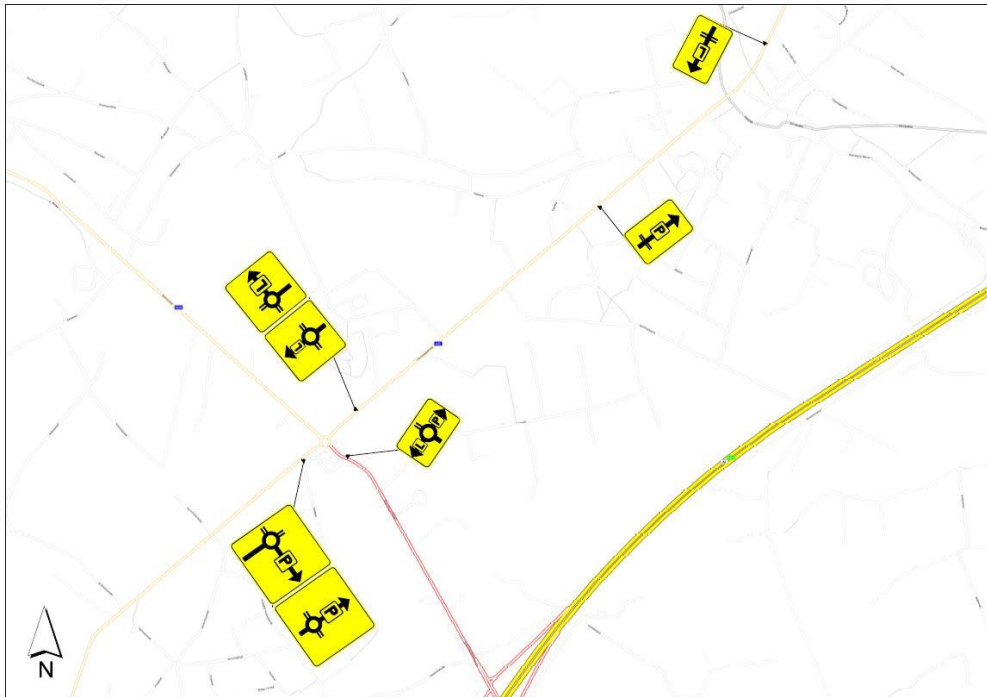
#### **Aanpak en onderzoek**

- Welke gegevens zijn beschikbaar, bruikbaar, relevant?
- Er is een studie rond parkeren in het centrum van Rotselaar en een verkeersleefbaarheid studie over Sint-Jansstraat in Werchter
- Openbare weg:
  - Bezettingsgraad meting (is er een probleem?) en parkeerduuronderzoek (hoeveel langparkeerders zijn er?)
  - Hoe ziet het huidige parkeerbeleid eruit?
- Scholen:
  - analyse klachten die de gemeente krijgt om het probleem echt scherp te stellen
  - Observeren / praten samen met de scholen / politie / ouders
- Station:
  - Afbakening telgebied en onderzoek naar de bezettingsgraad tijdens de kantooruren
  - Onderzoek parkings in de nabijheid?

### **4.3 Lokale routes zwaar verkeer**

De gemeente wil een nieuwe aanpak om het zwaar verkeer in de gemeente te regelen. De gemeente staat niet meer achter het plan om zones met tonnagebeperving in te richten: enkel verkeersborden plaatsen wordt weinig zinvol geacht. Er zijn momenteel slechts enkele straten verboden voor zwaar verkeer (meer ovv praktische overwegingen – vastrijden / schade). De route op de Aarschotsesteenweg staat nu aangeduid als route voor lokaal verkeer, maar de gemeente denkt dat hier veel sluipverkeer van zwaar vervoer op zit die file op de E314 willen vermijden.

Rotselaar moet rekening houden met de calamiteitenroutes als er een incident is op de E314. Onderstaand schema werd hiervoor opgesteld.



Figuur 21 : Calamiteitenroutes

De gemeente wil de impact van rekeningrijden op de 2 gewestwegen bekijken. Op basis van het rapport van de Vlaamse Overheid "Impact rekeningrijden" lijkt er geen significante afwijking te zijn op de 5 telposten in Rotselaar tegenover een autonome groei (rapport sluipverkeer Vlaamse overheid).

Daarnaast zijn er veranderingen wat betreft aantrekkingspolen (enkele zijn verdwenen, Delhaize is nieuw). De relatie met de buurgemeenten moet ook bekeken worden, er gaat bijvoorbeeld veel zwaar verkeer naar het industrieterrein van Tildonk.

#### Rotselaar

- Vermoeden van sluipverkeer van vrachtwagens op de Walenstraat (lokale weg type III) richting industrieterrein Tildonk (Hambos) : ontsluiting is moeilijk voor vrachtwagens.
- Gewenste route naar industrieterrein Tildonk: ook niet via de Haachtsesteenweg en rond Haacht.(afstemming met de gemeente Haacht) via E314 tot Herent, via Leuvensesteenweg.
- Vermoeden van sluipverkeer van vrachtwagens op de Vijfdeliniestraat (lokale weg type II) richting Leuven; (beperkt probleem, eerder auto's: sluipweg via Bergstraat – Rodenbachlaan als er file is op de Provinciebaan richting Leuven)



Figuur 22 : Routes zwaar vervoer en sluiptverkeer

### Beleidsvragen

- Welke zijn de gewenste lokale routes voor zwaar verkeer en wat zijn de verschillen met de huidige routes?
- Hoe groot is het probleem van doorgaand verkeer?
- Moet het probleem van doorgaand verkeer op regionaal niveau geregeld worden?
- Welke uitvoeringsstrategie volgen we hierbij?

### Aandachtspunten

#### Operationele Doelstellingen

- Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen die vrachtverkeer genereren moeten gekoppeld worden aan het netwerk lokale routes vrachtverkeer.

#### Randvoorwaarden

- Rekeningrijden vrachtwagens op Vlaams niveau
- Regionaal vrachtrouten netwerk heeft nog geen officieel statuut
- Het vrachtrouten netwerk mag het fietsrouten netwerk niet hypothekeren
- Wegencategorisering: de routes voor vrachtverkeer moeten zoveel mogelijk lopen via wegen met een zekere verkeersfunctie (in Rotselaar lopen secundaire wegen door de dorpskernen!)
- *Visie actoren: fractieleiders, inwoners, buurtverenigingen, handelaars, etc.*

#### Aanpak en onderzoek

- Welke gegevens zijn beschikbaar, bruikbaar, relevant?

## 5 Operationele doelstellingen per thema

Uit te werken thema	Operationele doelstellingen (met eventueel aandachtspunten, uitgangspunten en randvoorwaarden)
Parkeren	<ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Centrum: de parkeerplaatsen op het openbaar domein in het winkelhart van de gemeente worden voorbehouden voor bezoekers van de lokale handel.</li> <li>▫ Scholen: aandeel van de inwoners die het voor kinderen veilig vindt om zich te verplaatsen in de gemeente: nu 26% (opschuiven richting Vlaams gemiddelde: 33%)</li> <li>▫ Station: de bezettingsgraad in de wijk rond het station is niet groter dan 80% tussen 16u en 19u.</li> </ul>
Routes zwaar vervoer	<ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen die vrachtverkeer genereren moeten gekoppeld worden aan het netwerk lokale routes vrachtverkeer</li> </ul>
Kernversterking	<ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Snelheid verlagen:             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ In 2025 is de V85 op lokale wegen type 3 in de kernen 35km/u (nu 45km/u in Vlaanderen)</li> <li>○ In 2025 is de V85 op de lokale wegen type 1 en 2 / secundaire wegen in de kernen 50km/u</li> <li>○ Aantal snelheidsovertredingen in de kern is gedaald met 35%.</li> </ul> </li> <li>▫ Verkeers:             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Tegen 2030 is er geen sluipverkeer meer mogelijk via lokale wegen type 3 (<i>knip, camera's, lussen</i>)</li> <li>○ De klachten over sluipverkeer dalen van 39% (vaak/altijd last van sluipverkeer) naar 30% (Vlaams gemiddelde 27%)</li> <li>○ De klachten over lawaaioverlast van verkeer dalen van 45% (vaak/altijd last van lawaai van verkeer in Rotselaar) naar 30% (Vlaams gemiddelde is 28%)</li> </ul> </li> <li>▫ Er zijn meer duurzame verplaatsingen voor woon-school/werkverkeer :             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ OV gebruik stijgt van 21% naar 25%</li> <li>○ Verplaatsingen te voet stijgen van 5% naar 10%</li> <li>○ Verplaatsingen met de fiets stijgen van 16% naar 20%</li> </ul> </li> <li>▫ De tevredenheid van de inwoners over de staat van voetpaden stijgt van 40% naar 60%</li> <li>▫ De tevredenheid van de inwoners over de staat van fietspaden stijgt van 35% naar 60%</li> <li>▫ Het aandeel inwoners dat het veilig vindt voor kinderen in het verkeer stijgt van 25% naar 30% (dichter bij het Vlaams gemiddelde 33%).</li> </ul>

## 6 Uitwerking thema's

---

Probleemstelling

Doelstelling

Concrete onderzoeksvragen

Welke gegevens zijn beschikbaar, bruikbaar, relevant?

Welk bijkomend onderzoek is nodig? (onderzoeksopzet: methode, timing, personeel)

Hoe worden de gegevens gebruikt om tot een beleidsvisie rond dit thema te komen?  
(+ambitieniveau)

**Zie hoger**



## 7 Samenstelling Projectstuurgroep

---

Het decreet Basisbereikbaarheid bepaalt dat de Projectstuurgroep (PSG) instaat voor de begeleiding van een lokaal mobiliteitsplan. De PSG staat garant voor de inherente kwaliteitszorg van het mobiliteitsplan en vervangt de vroegere Gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC) en Regionale Mobiliteitscommissie (RMC).

De Projectstuurgroep die de verbreding en verdieping van het mobiliteitsplan in Rotselaar opvolgt bestaat uit volgende leden:

Minimale samenstelling:

1. De initiatiefnemer: gemeente Rotselaar
2. Een vertegenwoordiger van de betrokken gemeente: Carine Gooris, Sofie Geens
3. Een vertegenwoordiger van het beleidsdomein MOW: Veerle Smet
4. Een vertegenwoordiger van de betrokken weg- of waterwegbeheerder: Sara Verstreken, Agentschap Wegen en Verkeer

Uitbreiding:

5. Provincie Vlaams-Brabant: Bjorn Vanstaeyen
6. De Lijn: Arianne Van Goidsenhoven



## 8 Klimaatactieplan: mobiliteit

Maatregel	Actie / project	Concreet	Termijn
<b>Particulier en commercieel vervoer</b>			
Inzicht creëren/kennis vergroten	Actualiseren en uitvoeren van een gemeentelijk mobiliteitsplan	Uitvoeren van een sneltoets mobiliteitsplan	2017-2020
Verminderen van verplaatsingsbehoefte	Verdichting van de kernen: het versterken van de diversiteit van buurten (residentiële, commerciële, kantoren); residentiële projecten langs de assen van het openbaar vervoer stimuleren	Toepassen van een mobiliteitstoets op nieuwe projecten	Lopend
	Verder uitbouwen van een administratief E-loket: digitaliseren van administratieve stappen door het aanbieden van een gemeentelijk e-loket en het downloaden van diverse gemeentelijke formulieren	Invoeren van software voor digitale handtekening documenten	2016
Structurele aanpassingen algemeen	Aanpassingswerken ten gunste van de zachte weggebruiker (bredere voet- en fietspaden in commerciële zones, extra signalisatie op oversteekplaatsen,...)	Aanleg Hanewijkbrug (fiets-en voetgangersbrug) tussen Hanewijk en Tweebruggenstraat Werchter	Uitgevoerd
		Verkeersluw centrum Werchter --> aanleg groene randparking kruispunt Hanewijk-Haachtsesteenweg	Uitgevoerd
		Aanleg Dijleterrassen Tweebruggenstraat mét plaatsing nieuwe fietsenstalling (versterking autoluw centrum Werchter)	Uitgevoerd
		Aanleg vrijliggende fietspaden met beveiligde oversteekplaatsen Haachtsesteenweg	2016
		Heraanleg Aarschotsesteenweg N19	2017-2020
		Duurzaamheidstoets tijdens Verkeersadviesraad bij nieuwe verkeersremmende maatregelen & aanleg infrastructuur	Via Verkeersadviesraad milieutoets inlassen op elke raad
Creëren van een veilige schoolomgeving	Via allerlei maatregelen:	Lopend	

		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Octopusmateriaal geïnstalleerd</li> <li>- Flex-borden zone 30 op zonne-energie</li> <li>- Verkeerslessen op school, rijvaardigheid leerlingen</li> <li>- schoolroudekaart stimuleren</li> <li>- trage wegenkaart verspreiden</li> <li>- opstellen voetpadenplan gemeente</li> </ul>	
	Terug openstellen van de buurtwegen		Lopend
	Aantal parkeerplaatsen van een onderneming beperken afhankelijk van haar grootte en bereikbaarheid met openbaar vervoer	Via overleg met de bedrijven	Lopend
	Implementatie van meerdere zone 30	Opmaak plan zone 30 grondgebied Rotselaar: waar wel/niet	2016
Structurele aanpassingen specifiek voor fietsers	Inrichten van fietsstraten	Fietsstraat in Regastraat	Uitgevoerd
		Onderzoeken bijkomende fietsstraten	2017-2020
	Meewerken aan de uitbouw en promotie van het provinciaal recreatief fietsknooppuntennetwerk		Lopend
	Uitbreiding fietspadennetwerk: onderhoud, herwaardering, voldoende verlicht	Opmaak van een plan voor structureel herstel	2017-2020
	Implementatie/uitbouw van fiets-o-strades	Ontwerp en aanleg fietssnelweg langs spoorlijn Leuven-Aarschot	2017-2020
	Voorzien van voldoende en degelijk onderhouden fietsenstallingen aan bushaltes en parkeerplaatsen voor fietsers uitbreiden in de kernen	Overdekte fietsenstalling Mena	2017-2020
		Uitbreiding fietsenstallingen Tremelobaan (i.k.v. 16 ritten nieuwe snelbus), Wezemaal plein,...	2017-2020
Structurele aanpassingen specifiek voor voetgangers	Meer en betere voetpaden	Wingepark, deel Galgenstraat, zone 30 project Rotselaar centrum, Hoogland, Eektstraat, afgewerkte en nieuwe projecten Heikantberg, Zallaken	Lopend
	Promoten en stimuleren van (diverse vormen van) autodelen	Autodelen opleggen aan projectontwikkelaars via verordeningen; voor projecten waar 1,5 parkeerplaats/inwoner niet haalbaar is	Lopend
	Opmaak van een voetpadenplan		2016
	Promoten van installatie laadinfrastructuur voor voertuigen op aardgas	Stimuleren van privé-initiatieven (tankstations)	2016

Stimuleren van nieuwe technologieën en mobiliteitsvormen	Speciale parkeerplaatsen toewijzen aan gebruikers van elektrische laadinfrastructuur	I.c.m. projecten installatie laadinfrastructuur	2017-2020	
	Investeren in laadinfrastructuur voor elektrische fietsen en scooters/voertuigen	I.s.m. horeca/bedrijven/privé-initiatieven: eventueel samenaankoop & gezamenlijke promotie	2017-2020	
Stimuleren/sensibiliseren van het zachte weggebruik	Opmaak en vernieuwen trage wegenkaart		Uitgevoerd	
	Opmaken en actualiseren van een schoolroutekaart		Uitgevoerd	
	Uitvoeren van sensibiliseringsacties bij diverse doelgroepen	Met belgerinkel naar de winkel		Uitgevoerd
		Met belgerinkel naar school		Uitgevoerd
		Car free day		Lopend
		Week van de mobiliteit		Lopend
Samenwerkingsovereenkomst met organisatie voor onderhoud, herstellingen,... van fietsten op centrale plaatsen	Samenwerkingsovereenkomst met vzw Velo voor het verderzetten van het project Fietspunt-light aan het station van Wezemaal tot ten minste 2019		Lopend	
Specifieke vormingen aanbieden aan doelgroepen: fietsbrevetten in de basisschool, ....	Fietspoolen promoten via ouderraden		2016	
Stimuleren/sensibiliseren tot duurzamer rijgedrag	Organisatie van een bandenspanningsactie	Organisatie bandenspanningsactie voor inwoners en personeel TU (2013)	Uitgevoerd	
	Organisatie van een opleiding Ecodriving voor inwoners (particulieren)		2017-2020	
Diverse sensibilisatie	Organiseren van infoavonden en vormingen rond diverse mobiliteitsthema's	Jaarlijks: bijvoorbeeld vorming elektrisch fietsen	2017-2020	
Creëren van duurzame mobiliteit bij bedrijven/	Organisatie van gebundelde pakjesdiensten op bedrijventerreinen	Communiceren over "goede praktijkvoorbeeld bedrijventerrein Haasrode"	2016	
Stimuleren tot duurzamere woonwerkverplaatsingen bij bedrijven	Mobiliteitsscan Wingepark	Door provincie: opvolging	2017-2020	
	Promoten/stimuleren van thuiswerken/telewerken	Organisatie spreker 'goede praktijk', bedrijfscultuur	2017-2020	
	Promoten/stimuleren van het mobiliteitsfonds	Spreker organiseren tijdens halfjaarlijks overleg bedrijventerreinen	2017-2020	

	Organiseren van een shuttledienst van en naar bedrijventerreinen	Onderzoeken mogelijkheden	2017-2020
	Organiseren van gezamenlijke aankoop elektrische fietsen	Onderzoeken mogelijkheden	2017-2020
	Installatie van laadpunten op bedrijventerreinen	Onderzoeken mogelijkheden	2017-2020
<b>Gemeentelijk vervoer</b>			
	Emissiescan van het eigen wagenpark; jaarlijkse berekening ecoscore	Via het programma 'Fleettool' van Ecoscore	Lopend
	Bijhouden van energieboekhouding wagenpark: opvolgen brandstofverbruik en gereden km's via een al dan niet geautomatiseerd registratiesysteem bij elke tankbeurt van een voertuig	Automatisering te onderzoeken	2016
Alternatieve vervoersmiddelen en -wijzen	Aanbieden van een fietsvergoeding voor werknemers		Lopend
	Aanbieden van 100% vergoeding openbaar vervoer voor werknemers	Nu enkel vergoeding treinabonnement → uitbreiden naar busabonnement	2016
	Autodelen van voertuigen Technische Uitvoeringsdienst met inwoners	Opstarten van onderzoek + uitwerken reglementering	2017-2020
	Ter beschikking stellen en promoten van het gebruik van dienstfietsen voor eigen werknemers	Uitvoeren van sensibilisatiecampagne	2017-2020
Nieuwe technologieën	Verdere vergroening van het wagenpark door te investeren in schone voertuigen (hybride, 100% elektrisch, CNG,...)	Aankoop 2 dienstwagens op aardgas (SA Eandis): lichte bestelwagen en bestelwagen met open laadbak	Uitgevoerd
		Aankoop elektrische scooter	Uitgevoerd
	Investeren in een alternatief laadpunt voor eigen wagenpark (CNG)	Plaatsing CNG-vulpunt aan technische loods	Uitgevoerd
Sensibilisatie en gedrag	Proefproject elektrische dienstwagen Eandis		Uitgevoerd
	Herkenbaar maken van milieuvriendelijke dienstwagens	Bestickering hybride dienstwagen en dienstwagens op aardgas	Uitgevoerd
	Organiseren van een autovrije personeelsdag		Lopend
	Installatie van track&trace voor dienstwagens Technische uitvoeringsdienst, voorafgaand aan een doorlichting van het vervoer (ter beperking van gereden kilometers)	Te onderzoeken: aankoop software + invoering (- 25% brandstof, bewezen concept)	Lopend
	Opzetten van diverse mobiliteitsacties met de werknemers	Ik Kyoto	
Korte ritten-contract			Uitgevoerd

		Bike to work	2017-2020
	Project Thuiswerken eigen personeel	Te onderzoeken en reglementering opmaken – HR	2016
<b>Openbaar vervoer</b>			
Beter bekend maken van het aanbod openbaar vervoer	Bekendmaken en promoten van aanbod openbaar vervoer via diverse gemeentelijke communicatiekanalen	Regelmatig onder de aandacht brengen, uurregelingen, goede verbindingen	Lopend
Actief aanmoedigen van het gebruik van het openbaar vervoer	Voorzien van voldoende en degelijke fietsenstallingen aan bushaltes		Lopend
	Optimaliseren van het bereik van bus- en treinhaltens	Aandachtspunt bij nieuwe projecten: RO - mobiliteitstoets	Lopend
Optimaliseren van het aanbod/gebruik openbaar vervoer	Inzetten van extra buslijnen	Snelbussen Tremelo-Werchter-Leuven en bijkomende bussen in het weekend	Uitgevoerd
	Betrekken van De Lijn/NMBS (bvb. bij heraanleg weginfrastructuur,...) voor uitbreiding openbaar vervoeraanbod, verbetering toegangs- en wachtfaciliteiten van bussen, frequentere reistijden,...	- doortochten - regelmatig overleg De Lijn en NMBS, Infrabel voor infrastructuur	Lopend
	Onderzoek haalbaarheid NMBS-station Rotselaar --> realiseren van openbaar-vervoer-knooppunt waar trein, bus, fiets- en voetganger samenkomen	I.s.m. provincie en betrokken partners	Lopend
	Uitbreiding dienstregeling met meer treinstops en betere verbindingen NMBS station Wezemaal		Uitgevoerd
	Bijkomende reguliere verbinding Rotselaar-Haacht	Via overleg De Lijn	Lopend
Stimuleren van externe partners	Aanmoedigen en opvragen doelstellingen klimaat en acties van diverse externe organisaties en partners	Via participatie Raden van Bestuur (Ecowerf, De Lijn, INL, Riobra): efficiënte routes, vergroenen wagenpark,...	Lopend

