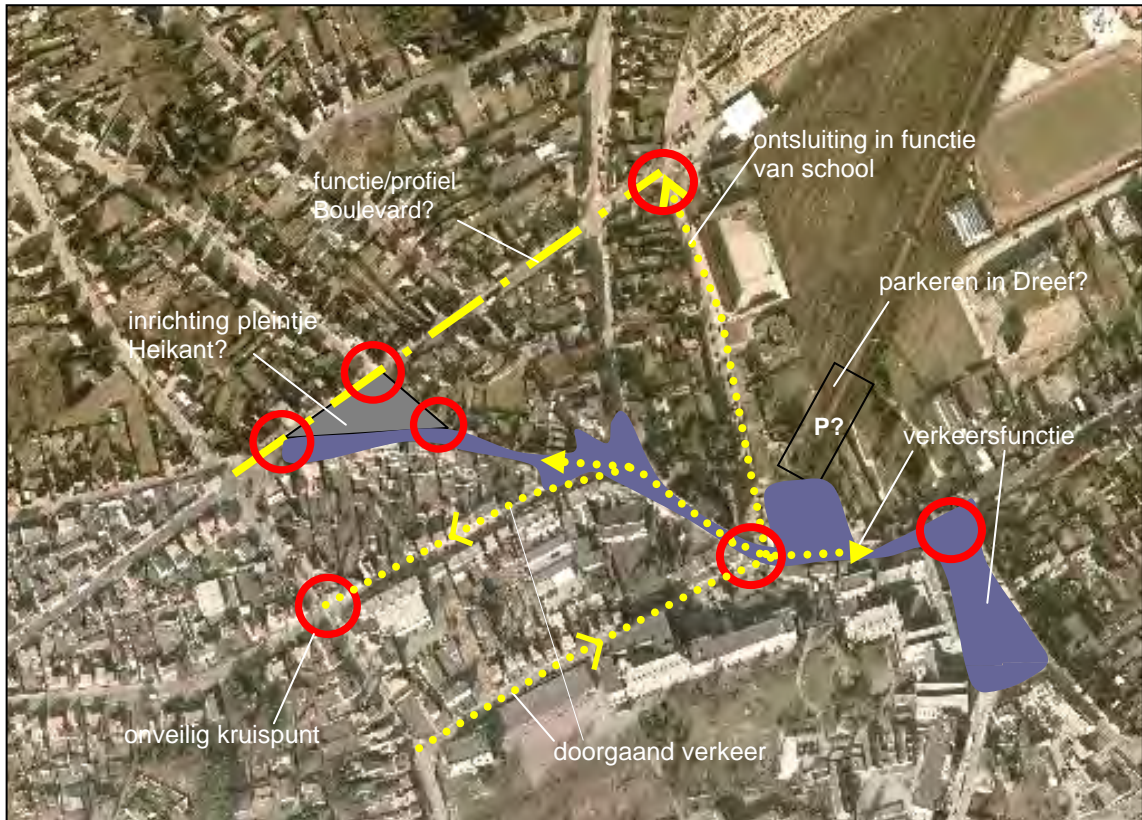


Figuur 22: Concrete knelpunten plangebied Dorpskernvernieuwing



Werkdomein D: consequent doordenken en relaties met andere beleidsdomeinen

- Voor de (verkeerskundige) herinrichting van de dorpskern worden een aantal principes gehanteerd (zie
- Figuur 36 op blz. 69)¹¹. Deze principes komen verder in deze synthesenota ook aan bod bij de verschillende netwerken in werkdomein B. Het samengaan van de bottom-upbenadering (vanuit het ontwerp voor de Dorpskernvernieuwing) en de top-downbenadering (vanuit de principes van een duurzaam mobiliteitsbeleid zoals vastgelegd in het moederconvenant) kan het eindresultaat alleen maar ten goede komen. Omdat de gehanteerde principes de doelstellingen van de dorpskernvernieuwing helpen realiseren, worden ze hieronder gebundeld weergegeven:
 - Doorgaand verkeer (d.w.z. verkeer dat geen bestemming heeft in de dorpskern) wordt rond de historische dorpskern geleid via de Lepelstraat, Goorbergenlaan en Boulevard. In de Kerkstraat is enkel nog bestemmingsverkeer toegelaten.
 - De historische dorpskern wordt zone 30.
 - Er wordt een aangepaste verkeerscirculatie voorzien voor de kern (zie V 2.4 op blz.67).
 - Binnen het dorpserf mag niet geparkeerd worden (behoudens andersvaliden, laden en lossen en dienstvoertuigen), behoudens op de Markt (kortparkeren) en aan het Speiplein/Tiplien (in functie van handel). Parkeren kan in de directe omgeving van het dorpserf, in de Kuiperstraat-Kempenlaan en de Donchélei-Cardijnlaan. Het idee van een parkeerterrein aan de sportterreinen en een verbinding met het dorpscentrum (loopafstand) kan een oplossing bieden voor langparkeerders.
 - De Donchélei is geen wachtplaats voor bussen meer. De wachtplaats situeert zich aan de sportterreinen (Oostakker). De Markt wordt de belangrijkste halte voor het openbaar vervoer in het centrum, maar wordt ruimtelijk als een echt plein ingericht worden, de verkeersfunctie kan beperkt worden (plein met bushalte langs de kant van het Kardinaal Van Roey Instituut/KHK, rijweg langs de kant van het gemeentehuis).

¹¹ Deze opties werden, in het kader van de dorpskernvernieuwing, eveneens in scenario-vorm uitgewerkt, door een samenwerking tussen de Technische Dienst van de gemeente Vorselaar en Jozef Legrand en Michel De Visscher. Een adviserende rol werd vervuld door de mobiliteitscommissie van Vorselaar en IOK Plangroep (wisselwerking met opmaak mobiliteitsplan Vorselaar).

- De dorpskernvernieuwing is ingrijpend en vereist dus voldoende communicatie (in functie van draagvlakvorming).
- De dorpskernvernieuwing als inrichtingsproject kan de aanzet geven om na te denken over een 'codex openbare ruimte'. Dergelijke codex geeft voor Vorselaar een duidelijke, consequente en esthetisch verantwoorde vormtaal (type verlichting, groenstructuur, opbouw dwarsprofielen, ...) en kleur- en materiaalgebruik weer, welke bij de inrichting van de openbare ruimte moet gerespecteerd worden.

Werkdomein E: acties en maatregelen

Het volledige actieprogramma is te vinden in VI 1 op blz. 99.

maatregel	actie	actor	termijn	financiële raming (euro)
A 3.1	Dorpskernvernieuwing ¹² - heraanleg openbaar domein 4 pleinen: - Heikant - Tipplein - Spieplein - Kerkplein	gemeente gemeente gemeente gemeente	KT MLT MLT MLT	800.000
A.3.2	Dorpskernvernieuwing – heraanleg openbaar domein: heraanleg Markt	Gemeente/De Lijn	LT	200.000

¹² De Dorpskernvernieuwing in z'n geheel, met alle aspecten werd geraamd op 1.800.000 euro.

1.4 A4 deelruimte: wonen, bedrijventerreinen, schoolomgevingen

Wonen

De woongebieden in Vorselaar kunnen enkel ingevuld of herbestemd worden volgens de woningprogrammatie uit het GRS Vorselaar (zie Figuur 23 op blz.43). De woningprogrammatie is opgesteld vanuit het oogpunt van duurzaam en zuinig ruimtegebruik.

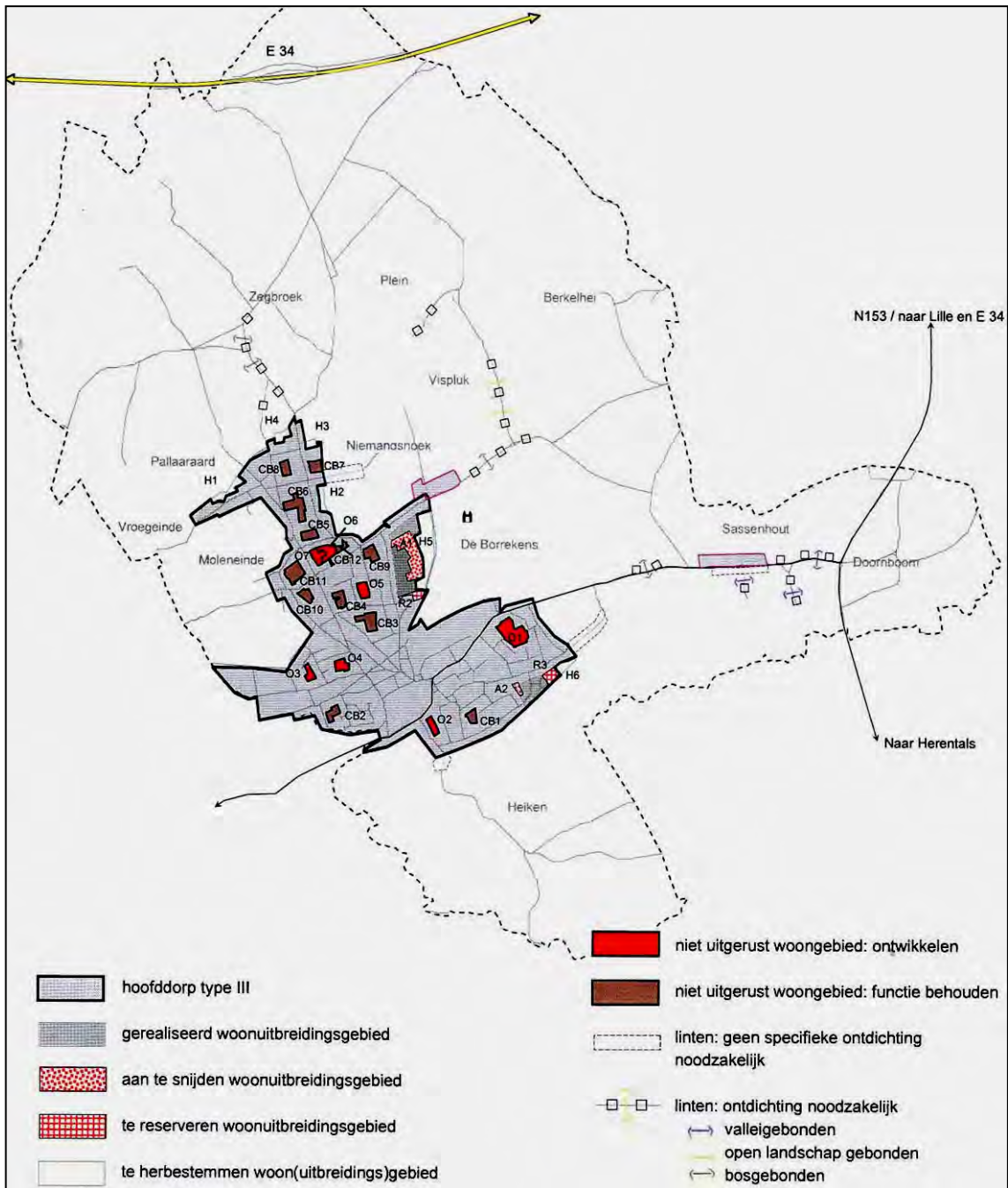
Het grootste deel van het aanbod bestaat uit vrijliggende percelen langs uitgeruste wegen, welke privé (en ad hoc) aangesneden zullen worden. Deze percelen liggen verspreid over de gehele gemeente. De 'grotere' verkavelingen kunnen gerealiseerd worden in de niet uitgeruste woongebieden. In het buitengebied (waartoe Vorselaar behoort) worden de niet uitgeruste woongebieden aan 15 woningen/ha ontwikkeld. Slechts twee zones zullen waarschijnlijk tot ontwikkeling komen voor 2007, met een reële (berekende) potentie van 66 kavels: het gebied de Schrans (O1) en Molenbaan-Putakkerstraat I (O6). Ondertussen zijn deze verkavelingen afgeleverd en zullen dus in de nabije toekomst uitgevoerd worden:

- gebied Molenbaan en Putakkerstraat ('Jantjesblok'): fase 1 met 34 percelen (eerste woningen worden in 2007 gebouwd), fase 2 met vermoedelijk 20 sociale koopwoningen (na 2007)
- verkaveling de Schrans aan de Heuvelstraat ('Kardinaalswijk'): fase 1 met 27 percelen (eerste woningen worden in 2007 gebouwd), fase 2 met 11 percelen en 8 koopwoningen
- Aan de Van de Wervelaan (A1) wordt momenteel een RUP ontworpen.

Het GRS Vorselaar geeft een aantal ruimtelijke principes weer die bij ontwikkeling van toekomstige woonzones (volgens de woningprogrammatie) moeten gerespecteerd worden:

- Nog niet ingevulde woonzones kunnen enkel aangesneden worden indien dit vanuit de woningprogrammatie kan aangetoond worden.
- In de kern wordt gestreefd naar een kwaliteitsvolle verdichting en functieverweving, d.w.z. met aandacht voor ruimtelijke kwaliteit.
- In de omgeving van Pallaaraard (noorden van de kern), moet sterke verdichting vermeden worden en is aandacht voor kwalitatief groen bij de inrichting van belang (als overgang naar het noordelijk openruimtegebied).
- Buiten de kern, in de nederzettingen en linten, worden de groei van woningen en voorzieningen en functionele verweving ontmoedigd.
- Langs de Riemenstraat-Lepelstraat (lokale weg type I in het dorp Vorselaar; zie verder) is verweving met meer dynamische handels- en bedrijfsactiviteiten mogelijk.

Figuur 23: Woningprogrammatie volgens het GRS Vorselaar



Bron:GRS Vorselaar

Vanuit het oogpunt van duurzame mobiliteit kunnen hier een aantal principes aan toegevoegd worden. Deze principes moeten bij de ontwikkeling van woonzones maximaal nagestreefd worden:

- Bij elke nieuw te ontwikkelen woonzone moeten de ontsluiting van het autoverkeer, de ontsluiting met het openbaar vervoer en de ontsluiting per fiets/te voet deel uitmaken van het inrichtingsplan.
- Elke nieuw te ontwikkelen woonzone moet voorzien worden van een veilige fiets/voetdoorsteek naar het centrum of er moet aangetoond hoe op een veilige snelle manier de nieuwe woonzone zo snel mogelijk aansluit op bestaande fiets- en voetdoorsteken naar het centrum (bijv. via het fietsnetwerk).
- De route vanuit de woonzone naar de woonkern moet sneller/korter zijn per fiets dan met de auto.
- De toegang voor het gemotoriseerd verkeer tot de nieuwe woonzone moet onmiddellijk aangesloten worden op minimaal een lokale weg II (of er moet aangetoond worden hoe deze aantakking

zo snel/efficiënt mogelijk kan gebeuren, d.w.z. zonder dat dit 'eindeloos' via bestaande woonstraten moet gebeuren).

Werkdomein D: consequent doordenken en relaties met andere beleidsdomeinen

- Bij de inrichting van nieuwe verkavelingen/woongebieden kunnen normen opgelegd worden betreffende het (minimaal) aandeel openbare ruimte (speelruimte/groene ruimte, ...)

Werkdomein E: acties en maatregelen

Het volledige actieprogramma is te vinden in VI 1 op blz. 99.

maatregel	actie	actor	termijn	financiële raming (euro)
A 4.1	Realisatie woningprogrammatie	gemeente	MLT-LT	

Bedrijventerreinen

De bedrijventerreinen Vispluk en Sassenhout in het centraal pluggencomplex, respectievelijk langs Vispluk en Sassenhout, moeten blijven functioneren op lokaal niveau. Vorselaar krijgt als gewoon hoofddorp type III de mogelijkheid om een bijkomend lokaal bedrijventerrein aan te duiden voor de herlokalisatie van zonevreemde lokale bedrijven en/of historisch gegroeide bedrijven:

- Er dient rekening gehouden met uitbreiding van de lokale bedrijventerreinen in functie van zonevreemdheidsproblemen van bedrijven ter plaatse. Dit is zeker het geval voor het bedrijventerrein Sassenhout, waar een 7-tal bedrijven kampen met een zonevreemdheidsprobleem. Mogelijk zijn er nog andere bestaande bedrijven in Sassenhout en Vispluk met uitbreidingsplannen, wat moet blijken uit een sectoraal RUP.
- Een tweede ruimtebehoefte vloeit voort uit te herlokaliseren bestaande bedrijven in de open ruimte. Deze ruimtebehoefte wordt geraamd op 1,25 ha. Deze uitbreiding kan worden voorzien ten westen van het bestaande bedrijventerrein Sassenhout, met de Proosthoevelaan als uiterste westelijke grens en boomkwekerijen en Sassenhoutakkerloop als uiterste noordelijke grens.

De ontsluiting van de bedrijventerreinen Vispluk en Sassenhout is niet optimaal: Bedrijventerrein Sassenhout takt via de lokale verbindingsweg Sassenhout aan op de N153, welke ontsluiting geeft naar het primaire en secundaire wegennet. De passage van het woonlint verdient hier de nodige aandacht. De verbinding Vispluk naar de N153 passeert ook via Sassenhout. En er wordt een tweede gehucht (Vispluk) doorsneden (de weg doorkruist een gebied gedomineerd door bos en rust).

Vanuit het oogpunt van duurzame mobiliteit kunnen hier volgende zaken toegevoegd worden:

- De bijkomende bedrijvigheid die kan voorzien worden mag slechts een minimale impact op de mobiliteit in Vorselaar hebben. Sowieso is de uitbreiding beperkt, maar het type bedrijvigheid moet ook in de hand gehouden worden: hierbij dient een afweging te gebeuren tussen het mobiliteitsprofiel van de bedrijfsactiviteit en het bereikbaarheidsprofiel van het bedrijventerrein. Bedrijfsactiviteiten met een mobiliteitsprofiel dat de verkeersleefbaarheid van de omgeving ondermijnt moeten worden geweerd.
- De uitbreidingsbehoeften van bestaande bedrijven kan slechts ingevuld worden indien het lokaal profiel van het bedrijf gehandhaafd blijft en er geen schaalvergroting optreedt
- De ontsluiting van het bedrijventerrein gaat zo snel mogelijk naar een weg van hogere categorie.

Werkdomein D: consequent doordenken en relaties met andere beleidsdomeinen

- Instellingen routekeuze bij GPS moeten afgestemd worden op wegencategorisering.

Werkdomein E: acties en maatregelen

Het volledige actieprogramma is te vinden in VI 1 op blz. 99.

maatregel	actie	actor	termijn	financiële raming (euro)
A 2.3	Opmaak RUP lokaal bedrijventerrein Sassenhout	gemeente	KT (opstart voorzien in 2008)	25.000
A 2.4	Opmaak RUP lokaal bedrijventerrein Vispluk	gemeente	KT (opstart voorzien in 2008)	25.000

Sportterreinen

- Vorselaar beschikt over een centraal gelegen (in de rand van de kern, vlakbij het centrum) en goed uitgeruste sportpark (Oostakker).
- Het toeristisch-recreatief profiel van Vorselaar is gericht op laagdynamisch recreatief medegebruik en de verweving recreatie–natuur. Dit laatste vormt ook het uitgangspunt voor de zones voor visinfrastructuur in de vallei van de Pulderbeek in het noordelijk openruimtegebied.
- Ruimte voor verblijfsrecreatie blijft beperkt tot de bestaande bestemmingszones in het noordelijk openruimtegebied en het zuidelijk samenvloeiingsgebied, waarbij randvoorwaarden voor natuur worden voorgesteld. Verblijfsrecreatie buiten deze zones moet op termijn uitdoven.

De visie van het GRS wordt gevolgd: de sportvoorzieningen worden verder maximaal gebundeld in de (rand van de) kern van het Dorp Vorselaar en blijven afgestemd op lokaal niveau. Het centraal gelegen en goed uitgeruste sportpark aan Oostakker vormt hiervoor een solide basis.

Vanuit het oogpunt van duurzame mobiliteit worden volgende zaken toegevoegd:

- De sportvoorzieningen aan Oostakker moeten multimodaal bereikbaar zijn.
- Het sportterrein Oostakker moet een knooppunt in het netwerk van trage wegen vormen.
- Een fietsroutenetwerk en wandelnetwerk moet de zachte recreatie ondersteunen.

Werkdomein D: consequent doordenken en relaties met andere beleidsdomeinen

- Multifunctioneel gebruik parking sportterreinen Oostakker en Riemenstraat (enerzijds in functie van kern en in functie van sportterreinen, anderzijds als autoparking en als busparking (wachtplaats), als parking voor schoolbezoekers en parking voor sportbeoefenaars).

Schoolomgevingen

Quasi alle scholen liggen binnen het plangebied van de dorpskernvernieuwing. De concepten die in het kader van de dorpskernvernieuwing worden uitgewerkt en de elementen uit de andere beleidsdomeinen die hiermee verband houden lossen de meeste knelpunten op (deze elementen komen verder in de beleidsdomeinen meer gedetailleerd aan bod):

- De hele zone van de Dorpskernvernieuwing wordt zone 30.
- Er wordt een aangepast verkeerscirculatieplan opgemaakt (zie V 2.4 op blz.67) waarbij doorgaand verkeer in de kern geweerd wordt, wat de druk op de Donchélei vermindert. De huidige functie van wachthalte voor bussen in de Donchélei verval. Aan de sportterreinen aan de Oostakker wordt een wachthalte voorzien. De halte voor de bussen wordt volledig naar de Markt gebracht.
- Een aangepaste verkeerscirculatie (zie V 2.4 op blz.67) helpt de verkeersveiligheidsproblemen in de kern en in de schoolomgeving mee oplossen en (bijv. kruispunt Kempenlaan - Goorbergenlaan).
- De potentieel gevaarlijke kruispunten Donchélei-Kerkstraat en Kerkstraat-Markt worden opgelost door een herinrichting van het dorpserf rond de Kerkstraat als verblijfsgebied.
- Doorstromingsproblemen van bussen bij het begin en het einde van de scholen worden opgelost. De halte bevindt zich in de nieuwe situatie enkel aan de Markt (met bussen just-in-time) vanop de wachtparking aan de sportterreinen. Bovendien wordt de markt op termijn heraangelegd waarbij een mening met het autoverkeer minimaal wordt.
- Er worden parkings voor langparkeerders aan de rand van het centrum voorzien, op loopafstand van de scholen.

Werkdomein D: consequent doordenken en relaties met andere beleidsdomeinen

- De basisgegevens die in het kader van het mobiliteitsplan werden opgemaakt en de knelpunten, die in kaart werden gebracht kunnen mee de basis vormen voor de opmaak van een schoolvervoerplan.

Werkdomein E: acties en maatregelen

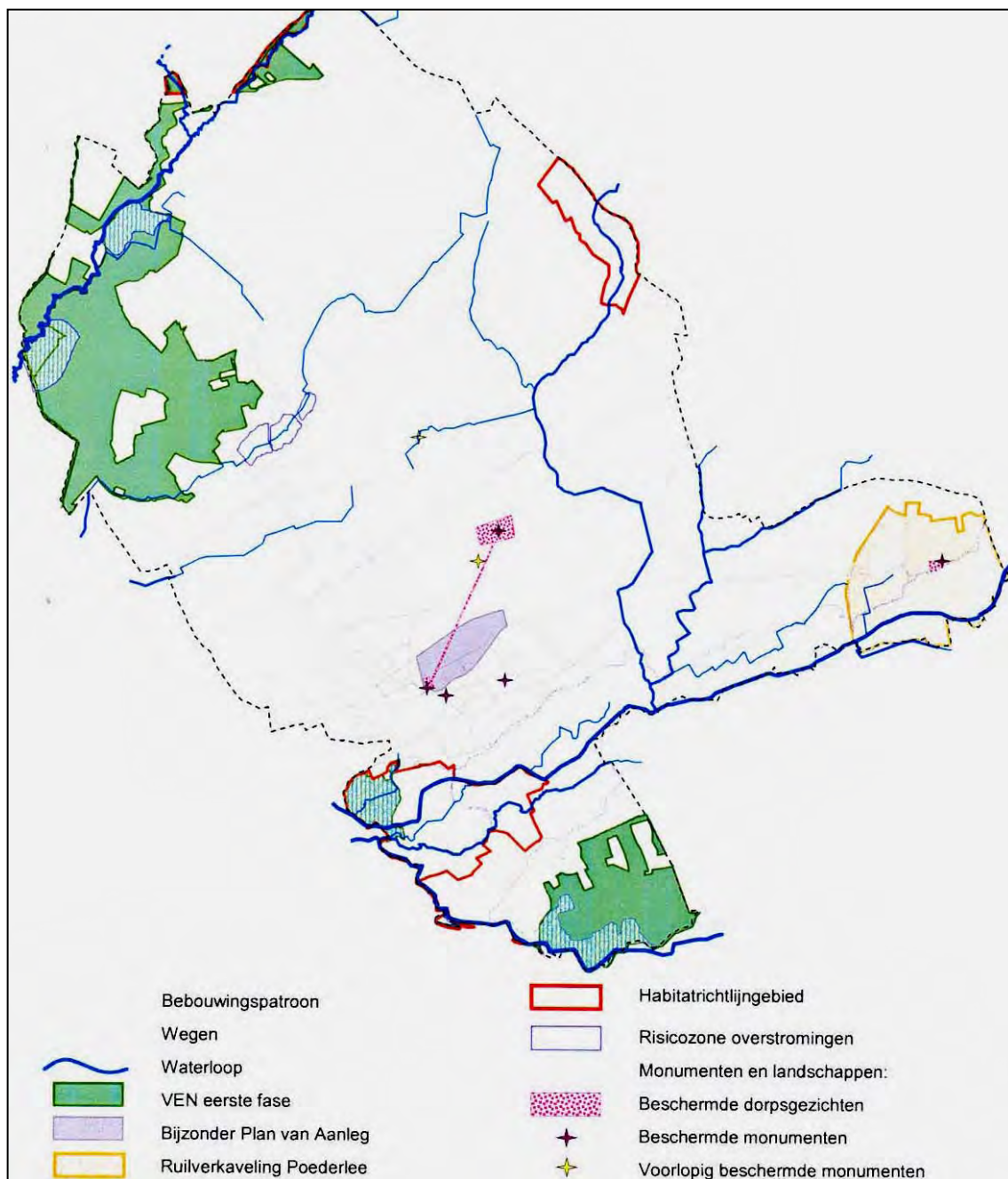
Het volledige actieprogramma is te vinden in VI 1 op blz. 99.

maatregel	actie	actor	termijn	financiële raming (euro)
A 4.2	Dorpskernvernieuwing - herinrichting schoolomgevingen	Gemeente/De Lijn	KT-MLT	300.000

1.5 A5 Specifieke beschermingszones met effecten op mobiliteit (SBZ-gebieden, GEN, VEN)

Figuur 24 op blz. 47 geeft een overzicht van de verschillende beschermingszones.

Figuur 24: Sectoraal juridisch kader



Bron: Gemeente Vorselaar, Ontwerp GRS Vorselaar, IOK Plangroep, januari 2006.

De beschermingszones leggen randvoorwaarden en grenzen op aan de inrichting en het gebruik van de betreffende zones:

- In de kern liggen een aantal beschermde monumenten, welke kwalitatieve eisen kunnen stellen bij de herinrichting van de kern (bijv. minstens wat vormgeving en kleur- en materiaalgebruik betreft). De monumenten worden maximaal geïntegreerd in het verblijfsgebied.

- De Dreef tussen het Kasteel en de kerk is een uniek en structureel kwalitatief element in de kern van Vorselaar, en is van belang voor de openbare ruimte. Deze moet gevrijwaard blijven (momenteel staan er vaak auto's geparkeerd aan het begin van de dreef).
- De Schranshoeve en omgeving.
- In het zuiden (richting Herentals) en in het zuidwesten liggen 2 VEN-gebieden (en risicozones voor overstromingen). In dergelijke zones hoort geen (gemotoriseerd) verkeer thuis.

Werkdomein D: consequent doordenken en relaties met andere beleidsdomeinen

- De Dreef maximaal inschakelen in het netwerk van trage wegen.
- Heiken, één van de sluikroutes in Vorselaar gaat door/ligt op de rand van het zuidelijk VEN-gebied. Weren van het sluipverkeer is van belang.
- Fiets- en voetverkeer in de VEN-gebieden moeten duidelijke, afgebakende routes volgen.

Werkdomein E: acties en maatregelen

Het volledige actieprogramma is te vinden in VI 1 op blz. 99.

maatregel	actie	actor	termijn	financiële raming (euro)
A 5	Bewegwijzering fiets- en voetwegen in kwetsbare gebieden	Onderdeel van uitwerking tragewegenplan – zie B1.6		

2 Werkdomein B: verkeersnetwerken

2.1 B1 Verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk

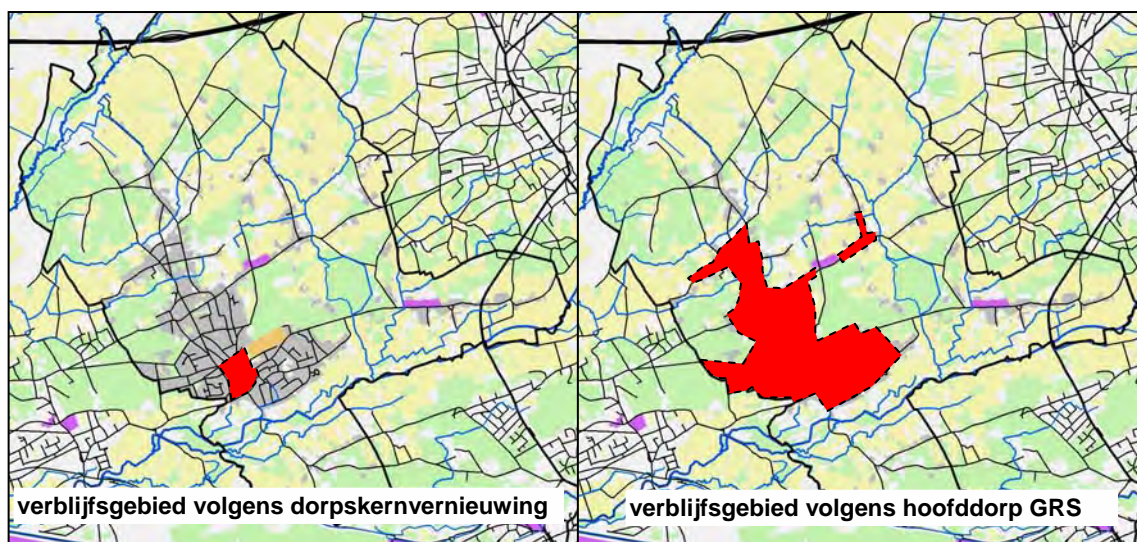
Verblijfsgebieden

In verblijfsgebieden zijn de omgevingsfuncties (verblijfsfuncties zoals wonen, onderwijs, horeca en winkelen) dominant aanwezig. Een kwalitatief ingericht openbaar domein moet deze functies maximaal ondersteunen en de leefbaarheid verhogen (verschillende activiteiten vinden plaats op en om het openbaar domein). Buiten de verblijfsgebieden zijn de verblijfsfuncties niet dominant aanwezig, en wordt de verkeersfunctie (doorstroming) bepalend.

In het gehucht Sassenhout zijn recent gepaste maatregelen getroffen om de doortocht van doorgaand verkeer te verzachten, en werd ook het probleemkruispunt Sassenhout-N153 heraangelegd en met verkeerslichten geregeld.

Binnen het duurzaam scenario wordt een doorgroeiscenario voor de afbakening van het verblijfsgebied voorgesteld (zie Figuur 25 op blz. 49, Figuur 26 op blz. 50 en Figuur 27 op blz. 50).

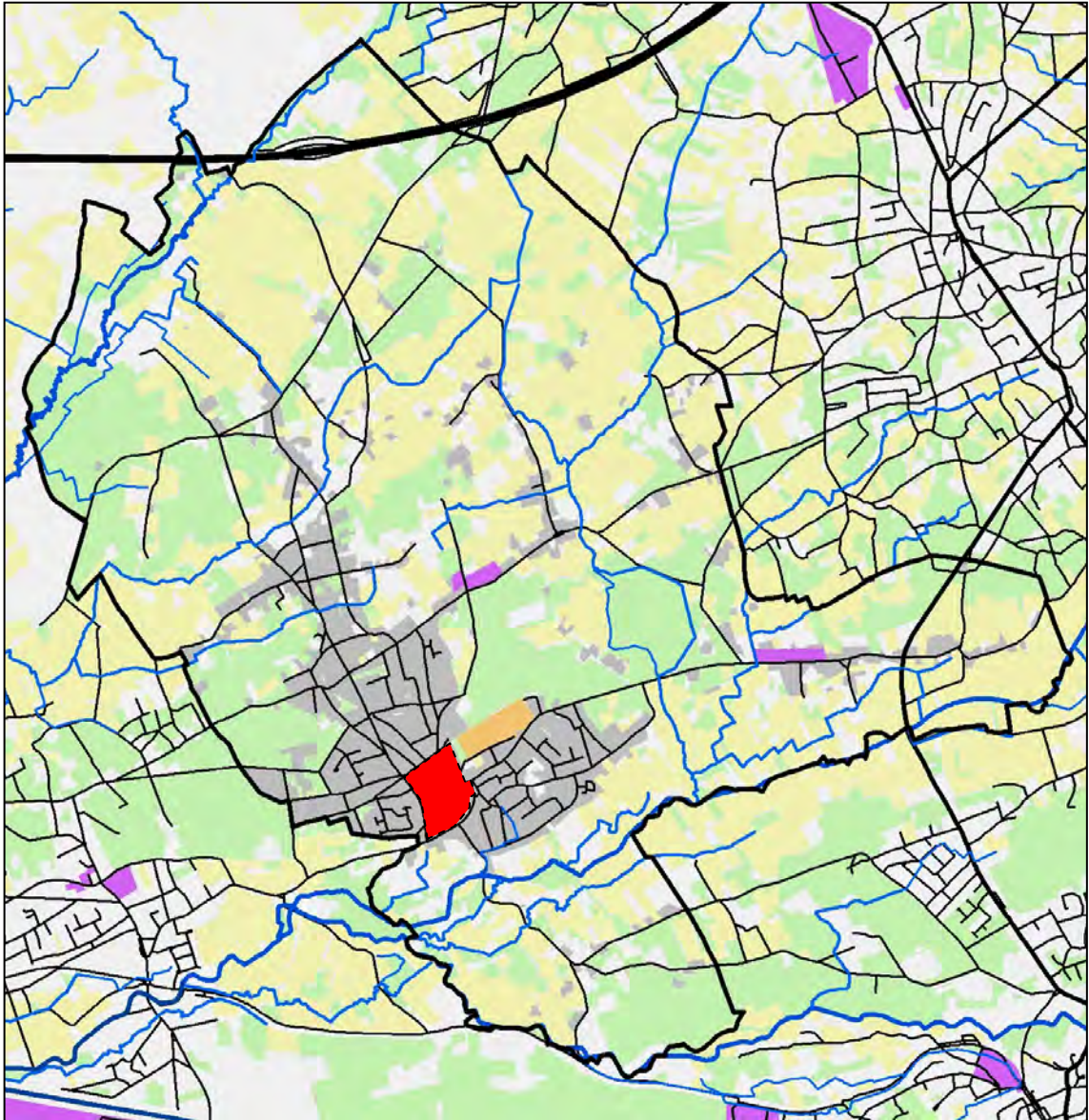
Figuur 25: doorgroeiscenario afbakening verblijfsgebied Vorselaar



Binnen het verblijfsgebied gelden volgende aandachtspunten:

- Ongewenst doorgaand verkeer moet geweerd of ontmoedigd worden.
- De snelheid (in het binnengebied) wordt omlaag gebracht tot 30 km/u (of 30 km/u afgewisseld met 50 km/u binnen het ruimere verblijfsgebied volgens het hoofddorp GRS).
- De inrichting moet afgestemd worden op dit wenselijk snelheidsgedrag en moet d.m.v. ruimtelijke kwaliteit ruimte bieden voor de verblijfsactiviteiten. De inrichting gebeurt op maat van de voetganger (d.w.z. iemand die zich traag door de ruimte beweegt).
- De uitbouw van een voetgangersnetwerk (met fiets- en voetgangersdoorsteken), schoolroutes, de routes naar 'attractiepolen', en bushaltes (routes en accommodatie) verdienen alle aandacht.
- De overgang tussen verschillende snelheidszones in de verblijfsgebieden wordt zodanig ingericht dat de overgang naar een lagere snelheidszone kan afgedwongen worden.
- In de schoolomgevingen is sowieso een zone 30 van toepassing.

Figuur 26: Afbakening verblijfsgebied – uitgangssituatie

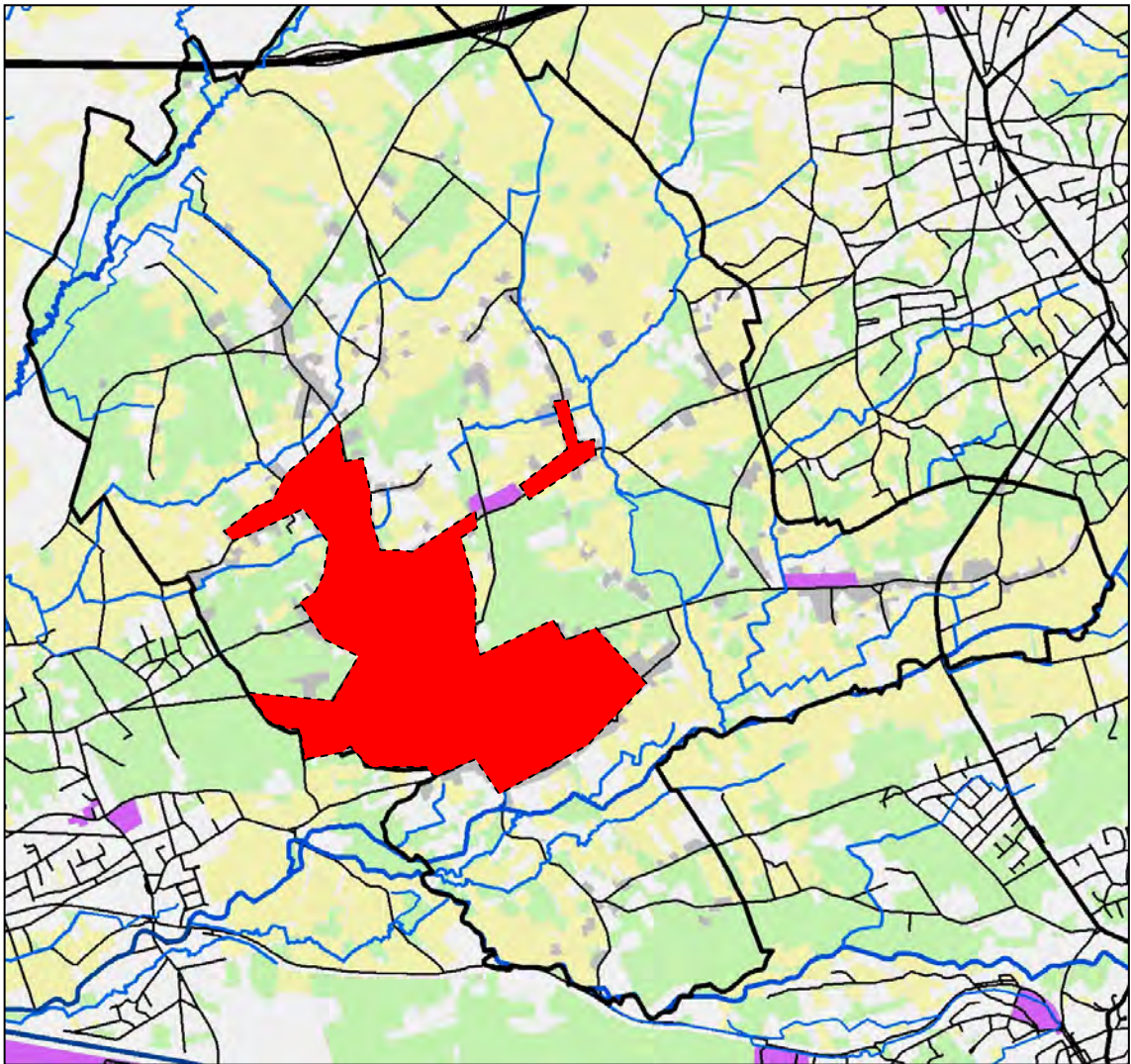


Het verblijfsgebied wordt begrensd door Boulevard, Cardijnlaan/Kerkplein/Markt, Lepelstraat en Goorbergenlaan. Het verblijfsgebied valt hier samen met de dorpskern, d.w.z een gebied waar de omgevingsfuncties dominant zijn. Het verblijfsgebied wordt hier opgevat als een zone 30.

Doelsituatie: afbakening volgens het afgelijnde hoofddorp en aangrenzende gehucht Vispluk conform het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan van Vorselaar

De afbakening van het verblijfsgebied wordt vanuit de beginsituatie geleidelijk verruimd tot de doelsituatie. Het verblijfsgebied wordt in de doelsituatie begrensd door Bergstraat, Leeuweriklaan, Fazantenlaan, Dijkbaan, Lepelstraat, grens met Grobbendonk, Pullesebaan, Doornlaan, Maalderstraat, Molenbaan, Putakkerstraat, Moleneinde, Vroegeinde, Dageraad/Pallardaard, Klissenhoek, Molenbaan, IJzerstraat, Sportcentrum, Dennelaan. Het verblijfsgebied bestaat hier uit kleinere zones 30 die worden afgewisseld met een snelheidsregime van 50 km/u.

Figuur 27: Afbakening verblijfsgebied – doelsituatie



Werkdomein D: consequent doordenken en relaties met andere beleidsdomeinen

- Aan de randen van het verblijfsgebied worden langs de invalswegen verkeerspoorten aangeduid.
- De dorpskern, als onderdeel van het verblijfsgebied, moet afgestemd worden op alternatieve vervoerswijzen.
- Het parkeerbeleid wordt zodanig uitgewerkt om de parkeerdruk rond het Kardinaal Van Roey-Instituut/KHK te kanaliseren.
- De dorpskernhernieuwing in de omgeving Kerkstraat en Markt moet gericht zijn op verbetering van de verblijfskwaliteit in functie van de zwakke weggebruiker.
- De kleine doorsteekjes in het dorpscentrum leveren een blauwdruk voor het stimuleren van krasverplaatsingen te voet of met de fiets.
- In dit verband is het ook aangewezen om de link tussen het sportcentrum en het dorpscentrum te versterken.

Voetgangersnetwerk

De blauwdruk voor een fiets- en voetgangersnetwerk is aanwezig in de vorm van (al dan niet zichtbare) kerkpaden en voetwegen. Deze blauwdruk moet de basis vormen voor een op te maken trage-wegenplan. De Atlas van de buurtwegen vormt een goed uitgangspunt om het tragewegennet uit te bouwen. In Figuur 28 op blz. 52 worden de voet- en fietsverbindingen aangeduid welke op korte termijn minimaal zouden gebruikt moeten kunnen worden om een fijnmazig net te verkrijgen in de kern.

Het padje achter de bibliotheek en de dreef zijn al in gebruik. De verbinding over het Kloosterdomein is momenteel nog een belangrijke missende schakel in het tragewegennet.

Figuur 28: Voet- en fietsverbindingen in het centrum - kerkpaden en voetwegen.



Bron: 'Een plateau voor Vorselaar', Artgineering, januari 2006¹³.

Op lange termijn moet onderzocht worden welke van de buurtwegen/voetwegen nog interessant zijn om opnieuw geactiveerd te worden (in een tragewegennetwerk). In het kader van het gemeentelijk milieuconvenant zal Vorselaar hier mee starten. Bij dit project zullen verschillende diensten van de gemeente betrokken worden, evenals de GECORO (gemeentelijke commissie voor ruimtelijke ordening), de gemeentelijke milieud adviesraad en de gemeentelijke mobiliteitscommissie.

Werkdomein E: acties en maatregelen

Het volledige actieprogramma is te vinden in VI 1 op blz. 99.

maatregel	actie	actor	termijn	financiële raming
B.1.1	Inrichting zone 30 in schoolomgevingen	gemeente, politiezone, Neteland	KT-MLT	Zie A 4.2
B.1.2	Inrichting zone 30 in verblijfsgebieden	gemeente, politiezone, Neteland	MLT-LT	100.000 (bebording)
B.1.3	Inrichting overgang verkeersgebied – verblijfsgebied	Gemeente/De Lijn	MLT-LT	120.000 (20.000 per poort)
B.1.4	Snelheidsbeperkende maatregelen	gemeente/De Lijn	KT-MLT	50 euro/m ²

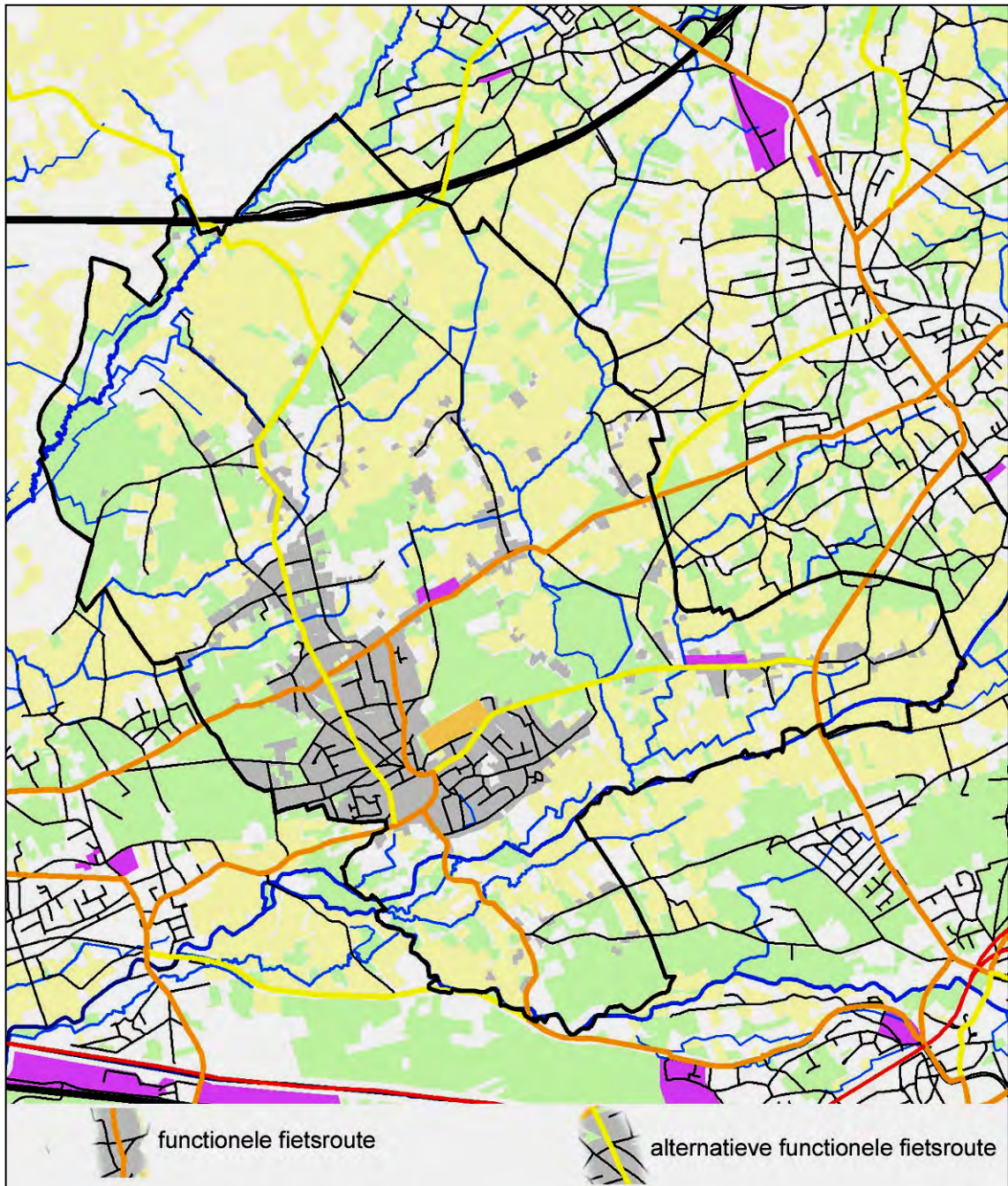
¹³ De in de bronvermelding vermelde studie werd in het kader van de Open Oproep 8 'Dorpskernhervorming Vorselaar' ingediend door Artgineering i.s.m. Goudappel Coffeng BV, januari 2006. De informatie m.b.t. kerkpaden en de voetwegen is op z'n beurt deels afkomstig van: 'Waar men gaat langs Vorselaarse wegen', Heemkundige Kring Joris Matheussen, Vorselaar, 2005.

maatregel	actie	actor	termijn	financiële raming
	len bibeko			
B.1.5	Snelheidsbeperkende maatregelen bubeko	gemeente/De Lijn	KT-MLT	50 euro/m ²
B.1.6	Uitwerken tragewegenplan – fiets- en voetdoorsteken	gemeente (dienst-overschrijdende aanpak: milieuraad, mobiliteitscommissie, gecoro, heemkundige kring), vzw Trage Wegen	MLT	personeelskost

2.2 B2 Bovenlokaal en lokaal fietsnetwerk

Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk

Figuur 29: Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk in Vorselaar



Bron: TPA en Gemeentelijke Diensten, bewerking in Arcview/Gis

De provincie ontwikkelt fietsroutes voor fietsverplaatsingen van meer dan 5 km. Meestal gaat het om gemeentegrensoverschrijdende fietspaden die een verbinding vormen tussen verschillende (woon)kernen of attractiepolen (zwembaden, scholen, ...). Om een duidelijk beeld te krijgen van de