

mogelijke fietsverplaatsingen op grotere afstand heeft de provincie het bovenlokaal functioneel (d.w.z. doelgericht, synoniem voor utilitair) fietsrouten netwerk uitgetekend<sup>14</sup>.

De provincie hield rekening met een maximale omrijfactor van 1,3<sup>15</sup>. Uit onderzoek is immers gebleken dat fietsers een grotere omrijfactor als een belemmering zien om een bepaalde weg te kiezen. Het bovenlokaal functioneel fietsrouten netwerk bestaat uit:

- Hoofdroutes (of non-stop hoofdroutes): langeafstandsfietspaden met zo veel mogelijk conflictvrije kruispunten. Comfort (brede fietspaden, liefst in asfalt of beton) en veiligheid (zo weinig mogelijk kruispunten) zijn zeer belangrijk.
- Functionele routes: verbinden woonkernen en belangrijke functies. Ze zijn de kortste verbinding en lopen daardoor dikwijls langs drukke wegen (bijv. historische steenwegen tussen centra).
- Alternatieve routes: deze zijn complementair aan de functionele routes, zodat de fietser kan kiezen tussen de kortste (functionele) of de veiligste en aangenaamste (alternatieve) route. De alternatieve routes zijn in de praktijk dikwijls schoolroutes.

De belangrijkste dragers van het bovenlokale functionele fietsrouten netwerk in Vorselaar zijn (zie Figuur 29 op blz. 54):

- Functionele routes:
  - De Poederleeseweg/N153 in de rand van het grondgebied (Lille-Herentals, noord-zuid gericht)
  - Berkelheide-Vispluk-Molenbaan vanop de N153 (Lille-Grobbendonk/Zandhoven, oost-west gericht)
  - Dijkbaan-Heiken vanop de Lepelstraat (Vorselaar – Herentals, noord-zuid gericht)
  - Van de Wervelaan-Kuiperstraat-Kerkstraat-Markt-Lepelstraat vanop de Molenbaan (door het centrum van Vorselaar richting Grobbendonk, van noord-zuid naar oost-west)
- Alternatieve functionele routes:
  - Sassenhout-Dennelaan-Riemenstraat vanop de N153 tot aan de Markt (oost west-gericht)
  - Goorbergenlaan-Moleneinde-Groenstraat-Zeggenbroek-Heirbaan vanop de Lepelstraat (vanuit het centrum van Vorselaar richting Lille en richting Zandhoven/Zoersel, noord-zuid gericht)

### **Lokaal functioneel fietsrouten netwerk**

Het bovenlokaal functioneel fietsrouten netwerk voorziet een fietsverbinding tussen Vorselaar en de buurgemeenten (fietsverplaatsingen van 5 à 10 km). Het lokaal fietsrouten netwerk vervolledigt (verdicht) dit bovenlokaal fietsnetwerk (fietsverplaatsingen kleiner dan 5 km): het verzorgt de verbinding tussen woningconcentraties buiten de kern en de kern (schoolroutes), het verzamelt het fietsverkeer vanuit de woonwijken naar de functionele routes en naar de kern en kan gebruikt worden als een lokale, alternatieve route voor de routes van het bovenlokaal fietsrouten netwerk.

De gemeente Vorselaar (met een kern<sup>16</sup> met globale afmetingen van ongeveer 2,5 km x 3 km, en het gehele grondgebied met globale afmetingen van ongeveer 6,5 km x 7,5 km) is aangewezen om het fietsgebruik te stimuleren, waardoor het autogebruik op korte afstand kan verminderen. De keuze van de fiets als vervoersmiddel in plaats van de auto voor de korte afstand is afhankelijk van een aantal factoren:

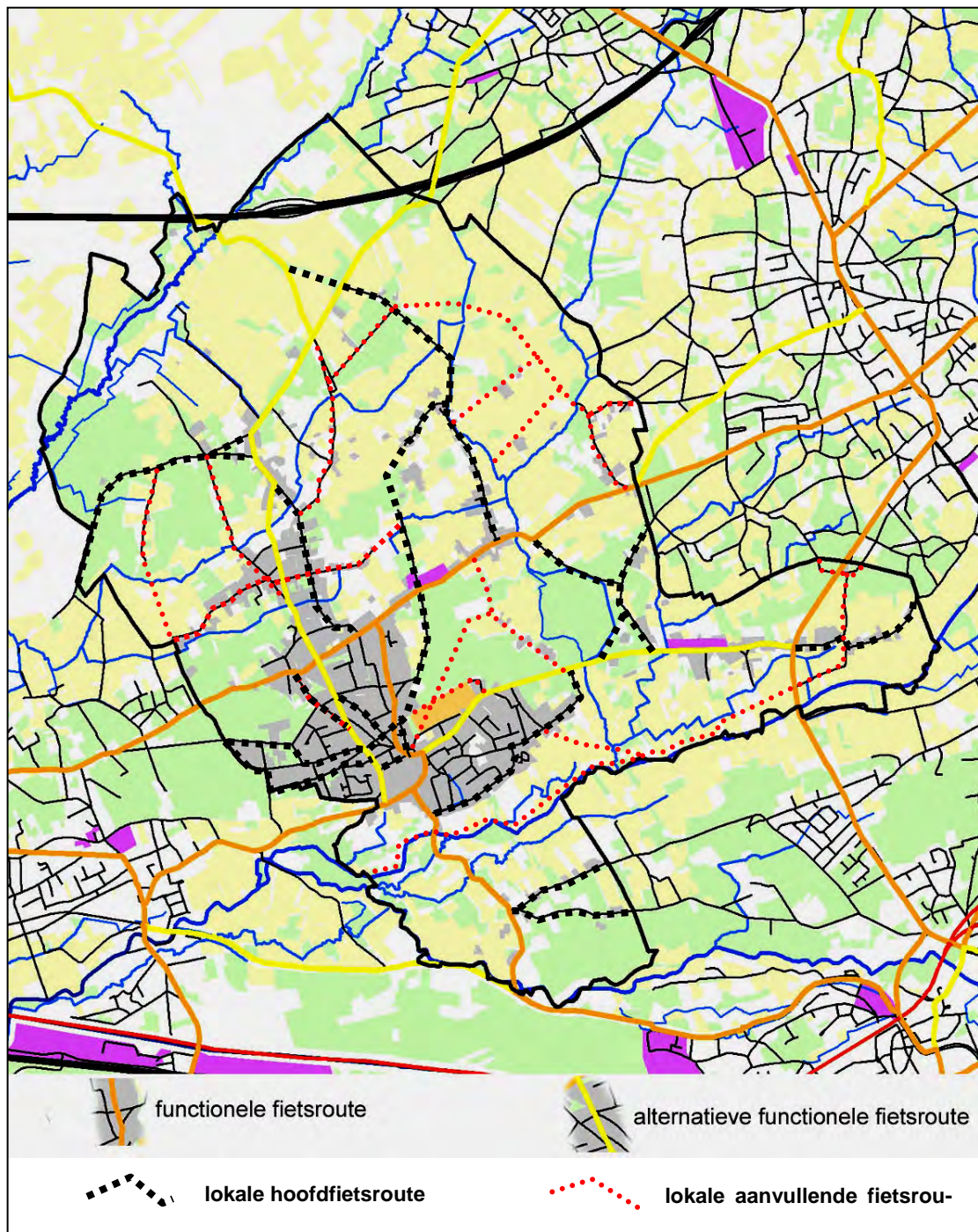
- De veiligheid van de fietsverbinding:
  - Bij een hoge intensiteit van het autoverkeer en een groot snelheidsverschil met de fiets moeten aparte voorzieningen voor fietsers voorzien worden. Afhankelijk van de aard van de weg, de intensiteit, de ruimtelijke context en het snelheidsregime wordt geopteerd voor vrijliggende fietspaden, aanliggende fietspaden, verhoogde fietspaden, fietsstroken of fietssuggestiestroken.
  - In verblijfsgebieden wordt het verkeer (de verschillende modi) in principe gemengd, en moet de automobilist zijn snelheid aanpassen aan de voetgangers en de fietsers.

<sup>14</sup> Gebaseerd op: [www.provant.be/mobiliteit/fietsen/aanleg\\_fietspaden/](http://www.provant.be/mobiliteit/fietsen/aanleg_fietspaden/) van de Dienst Mobiliteit van de Provincie Antwerpen.

<sup>15</sup> Omrijfactor = verhouding kortste afstand over de weg / afstand in vogelvlucht (bijv.: afstand in vogelvlucht = 5 km, afstand over de weg = 6 km; omrijfactor = 1,2). D.w.z. dat de fietsroute maximaal 13 km mag zijn als de afstand in vogelvlucht 10 km is.

<sup>16</sup> Globaal gemeten op het woongebied volgens het gewestplan.

Figuur 30: Lokaal fietsroutenetwerk



De directheid van de fietsverbinding:

- De directheid heeft te maken met de reistijd: de keuze om de fiets binnen de kern te gebruiken wordt interessant wanneer de reistijd gunstiger is dan die van een auto.
- Dit wil zeggen dat de routes continuïteit en een vlotte doorstroming moeten bieden. De fietsroutes moeten een logische en korte route tussen de bestemmingszones voor fietsgebruikers. Omwegen moeten worden vermeden bij de tracékeuze.
- De kwaliteit van de fietsverbinding:
  - Fietsvoorzieningen moeten goed onderhouden worden, zonet dan wordt het gebruik van de fietsroute minder aantrekkelijk.

Er moeten voldoende en kwaliteitsvolle fietsenstallingen voorzien worden langs het fietsroutenetwerk op de relevante bestemmingen (attractiepolen). De loopafstand tussen stalling en bestemming, mogelijkheden tot diefstalpreventie en comfort van de stalling (bijv. overdekte fietsenstalling) zijn van belang.

Het lokaal fietsroutenetwerk is afgebeeld in Figuur 30. Het lokaal fietsroutenetwerk moet het bovenlokaal fietsroutenetwerk zodanig aanvullen dat in het geheel een netwerk van radiale en tangentiële verbindingen ontstaat, d.w.z.:

- Fietsroutes vanuit de kern naar de toegankelijke groengebieden/open ruimte rond de kern (link met het recreatief fietsroutenetwerk)
- Fietsroutes die de attractiepolen in de kern ontsluiten (van in en van buiten de kern): de scholen, sportcentrum, bibliotheek, gemeentehuis, parochiezaal, handelslocatie, ...
- Fietsroutes die de woonwijken buiten de kern onderling verbinden.

Volgende gegevens vanuit de oriëntatienota geven input bij de uitwerking van het lokaal fietsroutenetwerk:

- Gewenst fietsroutenetwerk vanuit het GRS Vorselaar
- Bestaand fietsnetwerk
- Schoolfietsroutes
- Voet- en fietsverbindingen in het centrum van Vorselaar
- Recreatieve fietsroutes

Bij de uitbouw van het lokaal fietsroutenetwerk wordt onderscheid gemaakt tussen:

- lokale hoofdfietsroutes
- lokale aanvullende routes
- fietsdoorsteken:

#### *Lokale hoofdfietsroutes*

De lokale hoofdfietsroutes verkleinen de 'maaswijdte' van de bovenlokale fietsroutes en/of maken op lokaal niveau de verbinding met belangrijke attractiepolen. Het betreft:

- Fietsroutes die de maaswijdtes van de bovenlokale fietsroutes verkleinen:
  - Proosthoevebaan-Vispluk-Plein in het oosten van de gemeente (noord-zuid gericht)
  - Nieuwstraat-Leeuweriklaan-Fazantenlaan (zuid-oosten van de gemeente)
  - IJzerestraat-Veertienkapellekens-Plein centraal in de gemeente (noord-zuid gericht)
  - Pullesebaan-Heikant-Boulevard centraal in de gemeente (oost-west gericht)
  - Mgr. Donchélei ('shortcut' tussen de bovenlokale fietsroutes in het centrum)
  - Heirbaan (verlenging alternatieve functionele fietsroute in het noordwesten van de gemeente – oost-west gericht)
  - Sassenhout (verlenging alternatieve functionele fietsroute in het oosten van de gemeente – oost-west gericht)
- Fietsroutes die de gehuchten (Sassenhout en Vispluk) en woonwijken buiten de kern en de kern met elkaar verbinden:
  - Zegbroek-Klissenhoek vanuit Pallaardaard (noordelijke uitloper kern)
  - Kempenlaan en Heikant (vanuit de woonwijken ten westen van de kern)
  - IJzerestraat (vanuit Vispluk)
  - Nieuwstraat (vanuit de woonwijken ten zuidoosten van de kern)
- Schoolfietsroutes (deels samenvallend met de bovenlokale fietsroutes):

Scholieren vormen een belangrijke groep fietsers, die extra aandacht verdienen in het verkeer. Schoolfietsroutes vormen een apart aandachtspunt in die zin dat de veiligheid op deze routes prioritair is.

De schoolroutes blijven in het geval van de kleuter- en lagere school meestal binnen de gemeente, terwijl voor de middelbare school heel wat gefietst wordt van de buurgemeenten naar Vorselaar (in dit geval vallen de schoolroutes grotendeels samen met de (oost-west gerichte) functionele

le fietsroutes). In Figuur 11 op blz. 21 worden de schoolfietsroutes apart weergegeven. Binnen het lokaal fietsrouten netwerk worden deze gecategoriseerd als lokale hoofdfietsroute.

#### *Lokale aanvullende routes*

De lokale aanvullende routes vormen een alternatief traject voor de lokale hoofdfietsroutes en/of verbinden de lokale hoofdfietsroutes onderling en/of bereiken geïsoleerde woningen/woninggroepen in het buitengebied. Deze aanvullende routes situeren zich veelal in een aangename, rustigere omgeving dan de hoofdfietsroutes. Het betreft:

- Lovenhoek, Pallaardaard, Vroegeinde-Niemandshoek, Strateneinde, De Huis, Berkelheide/Vispluk in het noorden van de gemeente
- Hoevedreef, Kasteeldreef en Zand centraal in de gemeente
- Paden in de vallei van de Aa in het zuiden van de gemeente

#### *Fietsdoorsteken*

Tot slot zijn er de kleine fietsdoorsteken binnen de kern en in woonwijken en gehuchten die een echte 'binnendoor' vormen en die je toelaten om via een ruimte met een semi-openbaar karakter (informele ruimte) door het centrum en de woonwijken te bewegen. Deze fietsdoorsteken vallen meestal samen met voetgangersdoorsteken. Omdat verder onderzoek nodig is, worden de fietsdoorsteken niet mee aangeduid op het fietsennetwerkplan. De blauwdruk voor de fietsdoorsteken is wel aanwezig, en moet verder onderzocht worden in een op te maken tragewegenplan. Zie ook bij 'Voetgangersnetwerk' op blz. 51.

Verder gelden volgende aandachtspunten:

- Bij de aanleg van nieuwe fietspaden moeten de richtlijnen van het Vademecum Fietsvoorzieningen maximaal gevolgd worden. Bestaande fietsroutes die niet voldoen aan de richtlijnen van het Vademecum Fietsvoorzieningen worden gefaseerd aangepast indien de gelegenheid zich voordoet (bijv. bij rioleringswerken) en indien aanpassing ruimtelijk mogelijk is.
- Het fietsgebruik kan potentieel een deel van de automobiliteit afroemen. Een breed pakket aan beleidsmaatregelen om het gebruik van de fiets te stimuleren is daarom gewenst:
  - uitbreiding van het fiets- en wandelnetwerk
  - beheer en onderhoud van fiets- en voetpaden
  - uitbreiding van oversteekvoorzieningen en voorrangregelingen voor fietsers en voetgangers
  - uitbreiding stallingsvoorzieningen voor fietsers
  - aanleggen van voorzieningen voor mindervaliden

#### *Werkdomein D: consequent doordenken en relaties met andere beleidsdomeinen*

- Verblijfsgebieden zijn belangrijke zones voor fietsers en voetgangers.
- Het bijkomend voorzien van fietsdoorsteken/fietsroutes levert een (potentiële) bijdrage tot een modal-shift van autogebruik naar fietsgebruik voor de korte afstand, wat de leefbaarheid in de kern ten goede komt, en dus potenties creëert voor een kwalitatieve inrichting van het openbaar domein.
- De inrichting van de fietsinfrastructuur én de wegencategorisering moeten leiden tot een samenhangend wegbeeld. Het wegbeeld moet het belang en de functie van het fietspad en de weg aangeven (verzamelen, verbinden). Herkenbaarheid van fietspaden leiden tot een beter begrip van de logica van het netwerk bij de fietser en heeft bovendien het voordeel dat automobilisten hun rijgedrag kunnen aanpassen omdat het belang van het fietspad duidelijk kan ingeschat worden.
- Stallingsplaatsen voor fietsers kunnen dichtbij de scholen voorzien dan stallingsplaatsen voor auto's om het fietsgebruik te stimuleren.
- Link met het wegcirculatieplan (zie V 2.4 op blz.67): indien enkelrichtingsstraten voorzien worden, dan worden deze in principe open gesteld voor fietsers in beide richtingen.
- Bij kruispunten kunnen maatregelen genomen worden om de doorstroming van het fietsverkeer te bevorderen: vermindering van de wachttijd bij verkeerslichten, fietsdetectielussen.
- Kwalitatieve fietsenstallingen aan bushaltes voorzien.
- Campagnes voor het verbeteren van het imago van het fietsen in Vorselaar.

Werkdomein E: acties en maatregelen

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

maatregel	actie	actor	termijn	financiële raming
B.2.1	Aanleg vrijliggende of aanliggende fietspaden op bovenlokale functionele fietsroutes en lokale hoofd fietsroutes buiten verblijfsgebied: - Moleneinde - Proosthoevebaan - Nieuwstraat-Leeuwerikkenlaan-Fazantenlaan - IJzerstraat - Pullesebaan-Heikant - Heirbaan - Sassenhout-Oost - Zegbroek-Klissenhoek - Kempenlaan-Heikant	Gemeente/provincie  gemeente/provincie gemeente gemeente  gemeente gemeente gemeente-provincie gemeente gemeente gemeente	MLT-LT-wenselijkheid te onderzoeken	200 euro/lm
B.2.2	aanpassing bestaande fietspaden op bovenlokale functionele fietsroutes en lokale hoofd fietsroutes: - Sassenhout-Dennelaan-Riemenstraat - Lepelstraat - Goorbergenlaan - Molenbaan-Vispluk - Berkelheide	gemeente/provincie  gemeente/provincie gemeente/provincie gemeente/provincie gemeente/provincie	MLT-LT	200 euro/lm
B.2.3	Aanleg aanliggend fietspaden op lokale aanvullende routes - Lovenhoek-Palaardaard-Vroegeinde-Niemandshoek-Strateneiende-De Huls-Berkelheide/Vispluk - Hoevedreef, Kasteeldreef, zand - Paden vallei van de Aa	gemeente  gemeente gemeente	MLT-LT wenselijkheid te onderzoeken	200 euro/lm
B.2.4	Beveiliging fietsoversteken op school fietsroutes: - Goorbergenlaan-Lepelstraat - Vispluk-Plein - Guldenpad-Boulevard - Sassenhout-Doornboom - Goorbergenlaan-Kempenlaan - Donchélei-Kerkstraat - Kerkstraat-Markt - Cardijnlaan-Boulevard - Molenbaan-Vandewervelaan - Molenbaan - Moleneinde - Boulevard-Goorbergenlaan	gemeente gemeente gemeente Gewest, gemeente gemeente gemeente gemeente gemeente gemeente gemeente gemeente gemeente	KT KT KT KT KT - MLT KT - MLT KT - MLT KT - MLT KT - MLT KT - MLT KT - MLT	60 euro/m <sup>2</sup>
B.2.5	Fietsbewegwijzering functionele fietsroutes - Zuiderbaan komende van Grobendonk - Vispluk naar Dreef en IJzerstraat - Kiezerhofstraat vanuit Grobendonk - vanaf voetbalpleinen naar Dreef - Heiken naar Herentals (en omgekeerd)	gemeente  gemeente gemeente  gemeente gemeente	KT  KT KT  KT KT	5000

### **Recreatieve fietsroutes**

Bij de functionele fietsroutes ligt de nadruk op een snelle en veilige fietsverbinding. Bij de recreatieve fietsroutes ligt de nadruk op de afwezigheid van autoverkeer, de rust en de omgevingskwaliteit.

#### *Mogelijkheden scenariovorming*

De huidige recreatieve fietsroutes worden als een voldoende ruim aanbod aan recreatieve fietsvoorzieningen geacht. Bijkomende routes geven een surplus.

#### *Werkdomein E: acties en maatregelen*

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

<b>maatregel</b>	<b>actie</b>	<b>actor</b>	<b>termijn</b>	<b>financiële raming</b>
B.2.6	Nieuwe verbindingen recreatieve fietsroutes	Wordt mee bekeken als onderdeel van uitwerking trage-wegenplan – zie B1.6		
B.2.7	Bewegwijzering recreatieve fietsroutes	Wordt mee bekeken als onderdeel van uitwerking trage-wegenplan – zie B1.6		

## 2.3 B3 Openbaar vervoer

- De Lijn Antwerpen heeft momenteel een aanbod aan regulier openbaar vervoer, belbusvervoer en schoolvervoer in Vorselaar.
- Als concreet knelpunt wordt de doorstroming van de bussen bij het begin en het einde van de schooluren vermeldt (in het centrum, aan de KHK/Kardinaal Van Roey Instituut). Op de Donchélei (eveneens beginhalte/eindhalte voor een aantal lijnen) staan dan vaak tot een 8-tal bussen achter elkaar te wachten.
- Na het verwezenlijken van de basismobiliteit wil de Lijn nu verder gaan met netmanagement<sup>17</sup>. Het Besluit van de Vlaamse Regering betreffende het netmanagement<sup>18</sup> beschrijft een aantal voorwaarden en normen waaraan het net van De Lijn moet voldoen bovenop het aanbod basismobiliteit. Netmanagement gaat uit van de vraag naar vervoer, terwijl basismobiliteit uitgaat van een basisaanbod aan vervoer. Netmanagement onderzoekt dus waar de vraag naar openbaar vervoer niet is afgestemd op het aanbod en hanteert onderzoeksmethodes waarmee wordt nagegaan waar de grootste noden zich bevinden. Op die manier kunnen op een objectieve manier prioriteiten bepaald worden. De bestaande verplaatsingsstromen worden vergeleken met het bestaande aanbod aan openbaar vervoer en met de criteria van het besluit netmanagement. Op basis hiervan wordt nagegaan hoeveel reizigers met een extra aanbod kunnen worden aangetrokken. Indien een groot potentieel aan extra reizigers zou kunnen aangetrokken worden, dan wordt dit besproken met de betrokken gemeenten. Als de gemeenten een convenant afsluiten met De Lijn en het Vlaams Gewest én de openbaarvervoercommissie (OVC) het project goedkeurt, wordt het project uitgevoerd. Het resultaat is dan bijvoorbeeld een nieuwe buslijn of een aangepaste dienstregeling (verhoogde frequentie van een bestaande lijn). Gemeenten kunnen hun inbreng leveren via de gemeentelijke mobiliteitsplannen en worden bij aanvang van de studie gevraagd om eventuele bijkomende aandachtspunten voor de studie te geven. Op het einde van de studie wordt een klankbordgroep gehoord waarin o.a. de gebruikersorganisaties zijn vertegenwoordigd.

In het scenario voor het openbaar vervoer wordt er van uitgegaan dat het bestaande aanbod in principe voldoende is (netplan: zie Figuur 31 op blz.62), tenzij op basis van het netmanagement verbetering mogelijk is. In het kader van het netmanagement wil de gemeente hiertoe 3 suggesties doen:

- Optimalisering verbindingen in functie van bedrijven, scholen en derde actoren voor de ruimere regio
- een wachhalte aan het sportcentrum Oostakker
- 2 'servicehaltes': Markt en Sassenhout

### **Optimalisering verbindingen**

De gemeente Vorselaar wenst een optimalisering van het bestaande openbaarvervoersysteem. Bij de betrokken gemeenten, bij bedrijven en bij derde actoren is er immers een concrete vraag tot optimalisering van het bestaande openbaarvervoersysteem:

- Verbeteren van de frequentie: voor de uitbouw van de campus Vorselaar van de KHK is het noodzakelijk dat er een meer frequente verbinding met Herentals als openbaarvervoerknooppunt komt (schoolbusvervoer).
- Voorzien van een koppeling met de snelbus naar Antwerpen: heel wat inwoners van Vorselaar werken in de Antwerpse stadsregio. De snelbus via de E313 is een uitstekend middel om vlot in Antwerpen te geraken (aparte busbanen op autosnelweg). De snelbus vertrekt in Grobbendonk. Het voortransport naar deze snelbus zou beter via busvervoer geregeld moeten zijn.
- Voorzien van een koppeling met de regionale buslijnen (naar Geel, Turnhout en Lier): Via dergelijke koppeling kan bijv. op een eenvoudige manier een verbinding worden gemaakt met de buslijnen naar Turnhout (meer bepaald ter hoogte van Sassenhout).
- Een betere koppeling met de NMBS-stations in de buurt (Herentals en Bouwel): de aansluiting op het station van Herentals (o.m. verbinding met Antwerpen en Brussel) en het station van Bouwel is een vraag die bij veel inwoners en studenten en personeelsleden van de scholengemeenschap in Vorselaar leeft.

---

<sup>17</sup> Deze paragraaf is gebaseerd op: [www.delijn.be/over/aanbod/netmanagement](http://www.delijn.be/over/aanbod/netmanagement).

<sup>18</sup> B.S. 24/01/2003.

- Vergroten van het aandeel van het busgebruik in het woon-werkverkeer en het woon-schoolverkeer

De verschillende partners<sup>19</sup> hebben onder impuls van de gemeente Vorselaar hiertoe een charter (22/06/2007) ondertekend waarin formeel gesteld wordt dat de partners 'elkaar willen versterken en duidelijk maken dat er een maatschappelijk potentieel en een noodzaak is aan een bijkomend openbaar vervoeraanbod binnen het grondgebied van Herentals, Vorselaar, Grobbendonk en Herenthout'.

Ondertussen worden in overleg met De Lijn oplossingen gezocht voor de gestelde problematiek.

**Figuur 31: Netplan Vorselaar**



Bron: VVM De Lijn

### ***Wachtparking voor bussen aan de voetbalterreinen***

De dorpskernvernieuwing is een ideaal instrument om het probleem van de doorstroming van de bussen aan de Donchélei aan te pakken. In het kader van deze studie werd het idee van een 'wachtparking' ontwikkeld, waarbij schoolbussen op de parking bij de voetbalterreinen wachten tot ze 'just-in-time' op de Markt verwacht worden in plaats van op de Donchélei (zie Figuur 32 op blz.63). Huidige doorstromingsproblemen op de Donchélei en op de Markt worden opgelost.

<sup>19</sup> De partners zijn: de gemeenten Vorselaar, Herentals, Grobbendonk en Herenthout; de bedrijven/organisaties KHK Katholieke Hogeschool Kempen, VOKA Kamer van Koophandel Kempen, de Zuid Kempische Werkplaatsen en het AZ St. Elisabeth in Herentals.



**Figuur 32: Voorstel wachthalte schoolbussen op parking sportterreinen**



Bron: Gebaseerd op project Dorpskernvernieuwing.

## **2 servicehaltes: Markt en Sassenhout**

Een verbetering van de halteaccommodatie is nodig, zeker indien de haltes fungeren als overstap-punt tussen de verschillende buslijnen, maar ook tussen bus en fiets ('servicehaltes'). Deze servicehaltes zijn eveneens belangrijke haltes waar eventueel overgestapt kan worden op het ontsluitende busnetwerk (belbus). Aan de servicehaltes worden hogere eisen gesteld dan gebruikelijk: duidelijke informatie, toegankelijk, goed verlicht, voldoende stallingsruimte, centraal in een kern gesitueerd, duidelijke tijdvermelding van aankomst- en vertrektijden, (verwarmde) wachtruimte met zitgelegenheid, nabijheid van een krantenkiosk, drankgelegheid...).

Vorselaar wenst 2 dergelijke servicehaltes uit te bouwen: een primaire aan de Markt (momenteel ook al hoofdhalte) en een 'secundaire' servicehalte aan Sassenhout.

### *Servicehalte Markt*

De servicehalte op de Markt dient mee geïntegreerd te worden in het Dorpskernvernieuwingproject. Door het systeem met de wachtparking (zie hierboven) ontstaat bovendien ruimte voor een heraanleg van de Markt, met slechts eenzijdig autoverkeer, en voor het overige een pleinfunctie waar de bussen just-in-time arriveren. Zie Figuur 32 op blz.63.

### *Servicehalte Sassenhout*

Zie Figuur 33 op blz. 64 en Figuur 34 op blz.65.

Een servicehalte aan Sassenhout is van belang omdat hier een aantal lijnen stoppen die niet verder tot aan het Dorp komen<sup>20</sup>. De huidige halte (richting Herentals) bestaat louter uit een paal en ligt

<sup>20</sup> Lijn 210 Turnhout-Gierle-Lille-Poederlee-Vorselaar-Herentals, lijn 211 Turnhout Industrie-Lille-Vorselaar-Herentals, lijn 418 snel-dienst Herentals-Poederlee-Lille-Antwerpen, lijn 440 Herentals-Essen.

vlakbij de voorgevel van een woning. Er is onvoldoende ruimte om fietsen te stallen en onvoldoende ruimte voor bussen om veilig te stationeren. De halte ligt 'achter' het kruispunt Sassenhout, zodat vertrekkende bussen in onveilige condities de weg weer moeten oprijden. Er wordt voorgesteld om de bushalte veiliger in te planten. De ruimte hiervoor is aanwezig aan de weegbrug van het bedrijf Willems (aan de overkant van Sassenhout): de halte kan hier op voldoende afstand van de weg ingeplant worden en er is mogelijkheid om een volwaardige halteaccommodatie uit te bouwen.

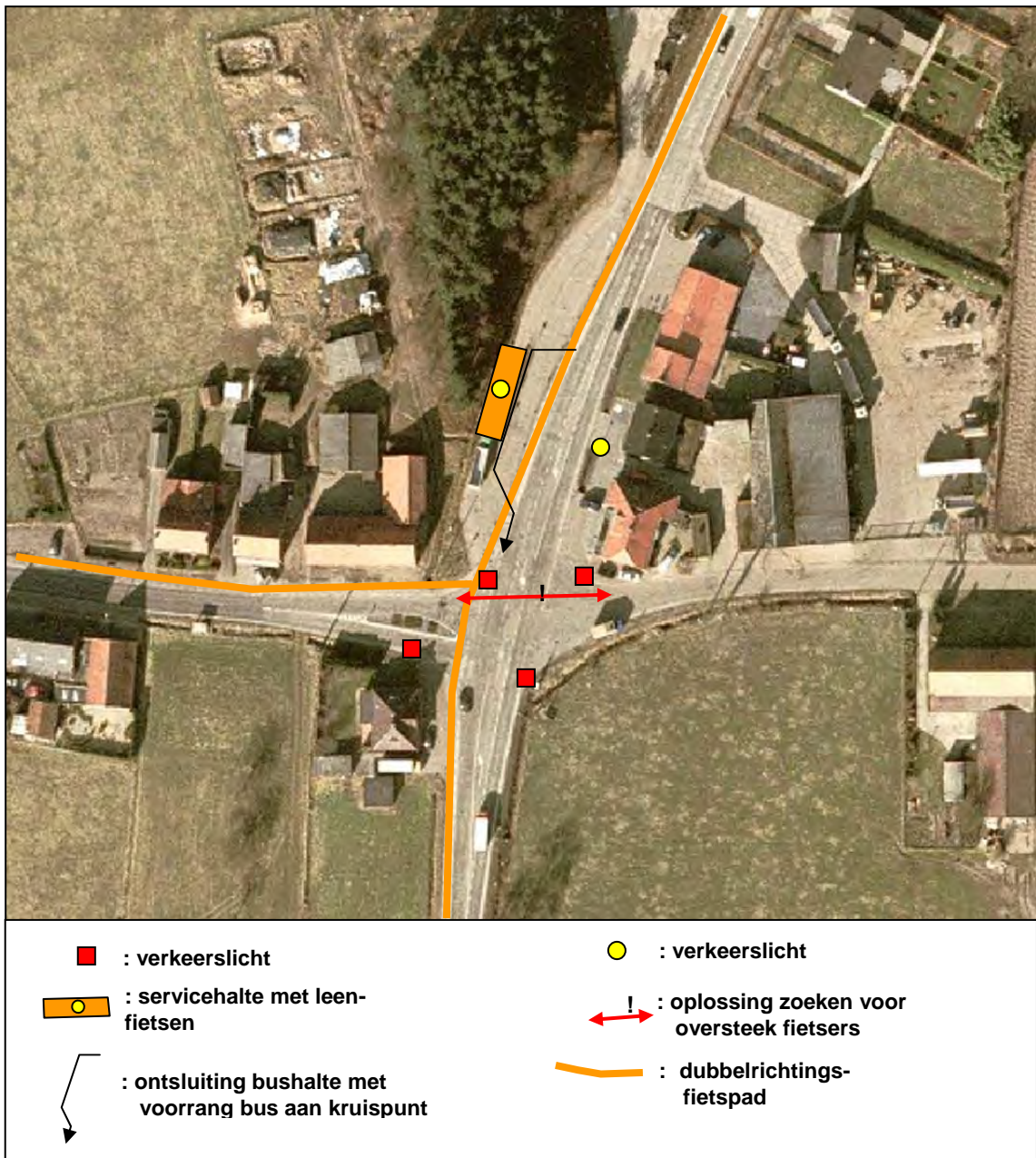
**Figuur 33: Bushalte aan Kruispunt Sassenhout – huidige situatie**



Bussen komen voor het kruispunt de weg weer op, wat veiliger is. Bovendien kan de weg zo ingericht worden dat vertrekkende bussen vooraan in de wachtrij aan de verkeerslichten Sassenhout komen te staan. De servicehalte Sassenhout zal gecombineerd worden met een systeem van leenfietsen, waarmee de kern kan bereikt worden. Daarnaast zal er op Sassenhout (richting kern) een halte ingeplant worden voor buslijnen die stopplaatsen hebben in het centrum van Vorselaar en op Sassenhout (en die momenteel ook een stopplaats hebben op de onveilige halte op Sassenhout).

In het kader van dit project kan ook de problematiek van de aansluiting op de fietspaden langs de N153 en Sassenhout komende vanuit Sassenhout (noordelijk deel) behandeld worden. De lichtenregeling op het kruispunt houdt geen rekening met deze stroom, bovendien is niet duidelijk waar deze fietsers het kruispunt kunnen oversteken en waar veilig op de bestaande fietspaden kan aangesloten worden. Het Vlaams Gewest werd van deze situatie op de hoogte gebracht. Een veilige oversteek voor fietsers en voetgangers (vanaf de bushaltes) moet gegarandeerd worden.

**Figuur 34: Servicehalte aan kruispunt Sassenhout – gewenste situatie**



*Werkdomein D: consequent doordenken en relaties met andere beleidsdomeinen*

- Kwaliteit en veiligheid van de voortransportroutes verbeteren
- Geen (lange duur)parkings in zones die met bus bereikbaar zijn.
- De afstand van de (belangrijkste) bushalte tot de eindbestemming moet kleiner zijn dan de afstand van de (grotere) autoparkings naar de bestemming (bijv. kern). In die zin is een autoparking op de Markt (waar ook de ‘hoofdh halte’ gesitueerd is) eerder niet gewenst.
- Een herstructurering van het openbaarvervoernetwerk is een kans om ook inzake tarifiering promotie te voeren

Werkdomein E: acties en maatregelen

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

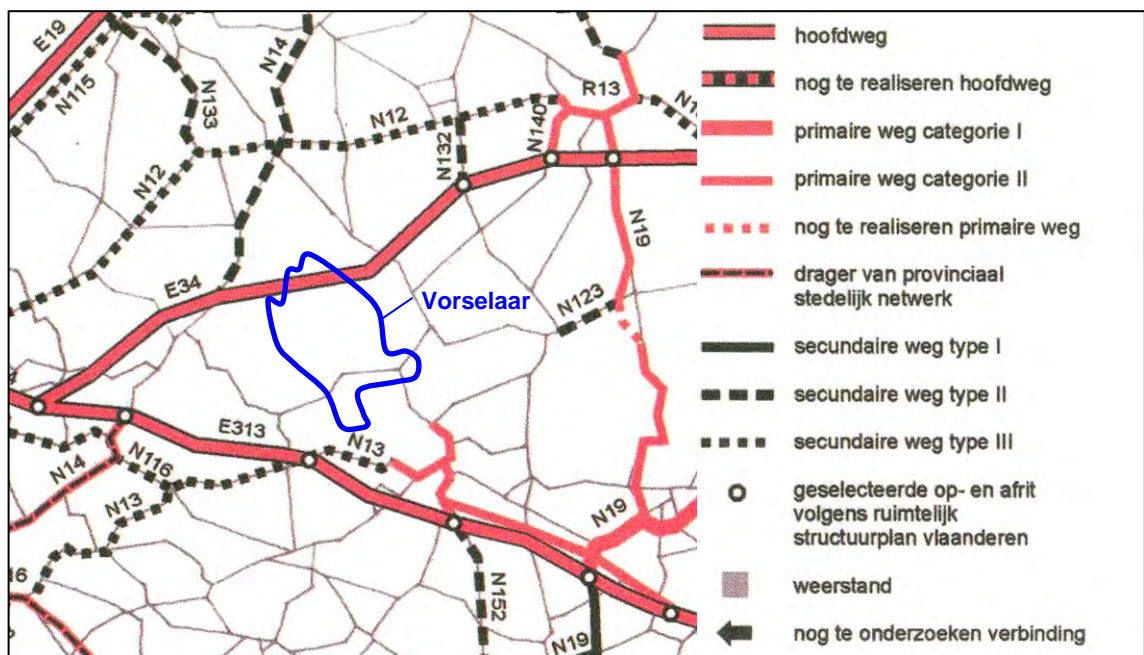
maatregel	actie	actor	termijn	financiële raming
B.3.1	Optimalisering frequenties en verbindingen op basis van netmanagement: - halfuur-verbinding Herentals-Grobbendonk (en Lier) - half uur-verbinding met station Herentals (aansluiting NMBS-De Lijn) - verbinding met de snelbus naar Antwerpen in Grobbendonk - Rechtstreekse busverbinding naar Antwerpen	VVM De Lijn, gemeente, gemeenten uit de regio (charter)	KT KT KT KT	
B.3.2	Inrichting en uitrusting wachthalte voor bussen aan de voetbalterreinen:	Gemeente/de Lijn	KT (2008 studie – 2009 uitvoering)	250.000 euro (inclusief waterbufferbekken)
B.3.3	Inrichting en uitrusting servicehalte Markt: - Uitbreiding en verbetering bestaande fietsstalling - Inrichting en uitrusting servicehalte Markt	Gemeente Gemeente, De Lijn	KT (2009) LT	75.000
B.3.4	Inrichting en uitrusting servicehalte Sassenhout	Gemeente, De Lijn	MLT_LT(2010 – begroting 2008) – Wachten op RUP Bedrijven	10.000
B.3.5	Aanpassing overige halteaccommodatie i.f.v. nieuwe netwerken en plaatsen van fietsstallingen	Gemeente, De Lijn	MLT-LT	50.000
B.3.6	Optimaliseren belbus en belbushaltes op basis van netmanagement: - Afstemmen belbus op servicehaltes - Evaluatie belbusstelsel (vraag-aanbod)	De Lijn/gemeente	MLT Continu	
B.3.7	Feestbus	De Lijn/gemeente	KT	

## 2.4 B4 Categorisering bovenlokale en lokale wegen

### ***Bovenlokale wegencategorisering***

De categorisering van de hoofdwegen, primaire wegen en secundaire wegen is weergegeven op Figuur 35 op blz. 67.

**Figuur 35: Categorisering van hoofdwegen, primaire en secundaire wegen**



Bron: RSP Antwerpen.

### ***Lokale wegencategorisering***

De lokale wegencategorisering gaat uit van de indeling die in het Mobiliteitshandboek wordt voorgesteld<sup>21</sup>:

- Lokale weg I - lokale verbindingsweg:
  - Hoofdfunctie van de weg 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, met het hogere wegennet.
  - De weg heeft geen verbindingsfunctie op bovenlokaal niveau.
  - De kwaliteit van doorstroming is ondergeschikt aan de verkeersleefbaarheid
  - 'Toegang geven' moet niet worden afgebouwd of gescheiden.
- Lokale weg II - lokale gebiedsontsluitingsweg:
  - Hoofdfunctie van de weg is 'verzamelen' (ontsluiten) op lokaal niveau. De weg heeft slechts in tweede instantie een verbindende functie, de ontsluitingsfunctie primeert.
  - 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 deelkern, het stads- of dorpscentrum, wijk, campus, industriegebied.
- Lokale weg III - erftoegangsweg

<sup>21</sup> Gebaseerd op: <http://www.mobieltvlaanderen.be/pdf/convenants/convenant6-3-1.pdf>

- Hoofdfunctie van de weg is verblijven en toegang verlenen tot de aanpalende percelen (erf-functie). De verblijfsfunctie primeert op deze weg. Een aanvullende functie is het ontsluiten op buurtniveau.
- De weg kent enkel bestemmingsverkeer, het overige verkeer wordt geweerd.

Subtypes van een lokale weg III zijn:

- De straat is gelegen in het verblijfsgebied: woonstraat, winkelstraat.
- De weg is gelegen in het buitengebied: landelijke weg, fietsweg. Specifieke bepalingen voor erftoegangswegen in het buitengebied zijn: Hoofdfunctie van de weg is toegang geven tot de aanpalende percelen en het ontsluiten van het buitengebied voor recreatief fietsverkeer. Beperkingen in gebruik zijn mogelijk ten voordele van aangelanden, landbouwvoertuigen en fiet-sers (fietsweg,...).
- De weg is aangelegd parallel met en gescheiden van de rijbaan die behoort tot een hogere categorie, en kan in verblijfsgebied of buitengebied gelegen zijn: parallelle weg. Als de paral-lele weg in verblijfsgebied ligt, wordt vaak de naam ventweg gebruikt.

Voor de wegencategorisering op lokaal niveau werd maximaal afstemming gezocht met de wegencat-egorisering van de buurgemeenten. Volgende basisinformatie uit de oriëntatienota geeft input bij het opmaken van de lokale wegencategorisering:

- bestaand wegennetwerk
- routes vanuit de woonwijken/bebouwde linten naar het centrum.

Daarnaast is de gewenste verkeersstructuur (verkeerscirculatieplan autonetwerk) die in het kader van de Dorpskernvernieuwing wordt uitgewerkt bepalend voor de categorisering van de wegen.

Rekening houdend enerzijds met de knelpunten die in de dorpskern werden vastgesteld (zie 1.3 op blz. 35), en anderzijds uitgaande van de doelstellingen van een duurzaam mobiliteitsbeleid (zie I0 op blz.7), betekent dit dat dergelijk verkeerscirculatieplan volgende doelen moet nastreven:

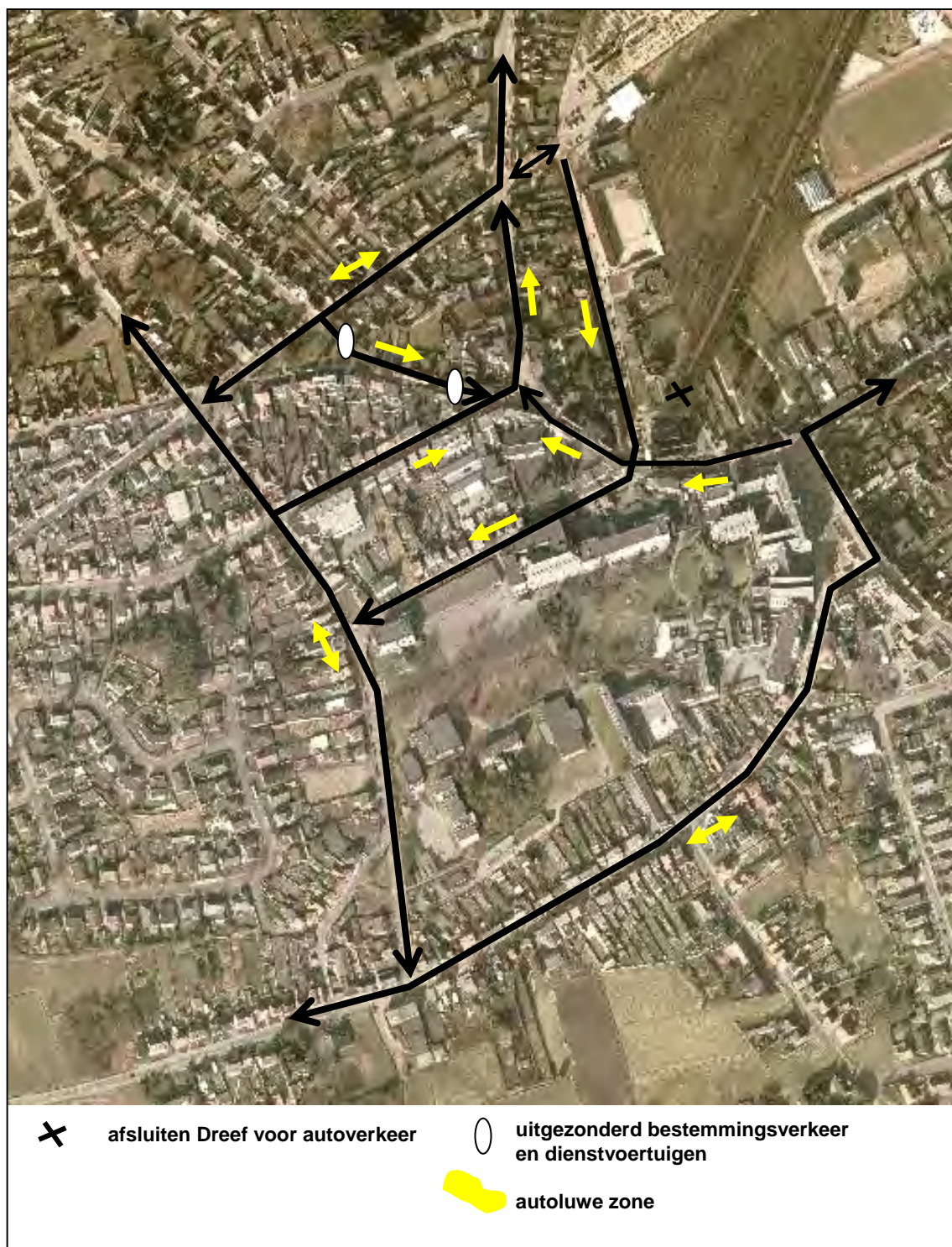
- De sterke verkeersfunctie in de kern moet verminderen. De nadruk moet op de verblijfsfunctie liggen.
- Doorgaand autoverkeer (d.w.z. verkeer dat geen bestemming heeft in de kern) moet geweerd worden.
- De leefbaarheid moet verhogen. De nadruk ligt op het creëren van een veilige en aangename omgeving voor bewoners, winkelende mensen, mensen die gebruik maken van de aanwezige functies (bank, gemeentehuis, ...), voetgangers, fietsers.
- De verkeersveiligheid moet verhogen. In de kern is de bescherming van de zwakke weggebruiker (fietser, voetganger) een prioriteit. Het verkeerscirculatieplan mag niet leiden tot een omgeving waar de auto de andere weggebruikers verdrukt, maar een omgeving waar fietser en voetgangers veilig kunnen bewegen.

In voorliggende beleidsnota wordt in

Figuur 36 op blz. 69 een voorstel van verkeerscirculatieplan voor de kern gedaan:

- Doorgaand verkeer wordt rond de historische dorpskern geleid via de Lepelstraat, Goorbergenlaan en Boulevard (tweerichtingsstraten). In de Kerkstraat is enkel bestemmingsverkeer toegelaten (1 richting vanuit de Riemenstraat).
- De interne verkeersstructuur wordt in de meeste straten bepaald door eenrichtingsverkeer en het 'woonerf-karakter' van het dorps-erf. Er ontstaan 2 lussen: via Kempenlaan-Kuiperstraat en via Cardijnlaan-Mgr. Donchélei.
- De huidige sterke verkeersfunctie op de as Kerkstraat en in het centrum rond de Kerk wordt mee bepaald door het verkeer dat een herkomst/bestemming heeft bij de GB in de Kempenlaan, en dat via het circuit Kempenlaan-Goorbergenlaan-Mgr. Donchélei in de Kerkstraat terecht komt. In de gewenste verkeersstructuur wordt dit verkeer verder van het centrum rond de kern geleid doordat nu het vanuit de GB de Donchélei gevolgd moet worden, en dus weg gebleven wordt van de kern.
- De historische dorpskern wordt zone 30 (cfr. Uitgangssituatie afbakening verblijfsgebied: zie Figuur 26 op blz. 50)

Figuur 36: Mogelijk voorstel gewenste verkeersstructuur (autonetwerk) herinrichting Dorpskern



Bron: Gebaseerd op informatie van Gemeentebestuur Vorselaar/ Jozef Legrand en Michel De Visscher i.s.m. ingenieurbureau France

Dit voorstel komt maximaal tegemoet aan bovenvermelde doelstellingen want:

- Door eenrichtingsverkeer in een aantal straten te voorzien wordt meer ruimte gegeven aan de bewoners en de zwakke weggebruiker, en minder ruimte aan de auto. De ruimte die het gemotoriseerd verkeer krijgt toegemeten binnen de dorpskern wordt ondergeschikt aan de ruimte voor de 'verblijvers' in de kern en de ruimte voor de kernfuncties (wonen, winkelen, voetgangers, fietsers,