



VORSELAAR, VERRASSEND NATUURLIJK!

mobiliteitsplan

fase 3 – beleidsplan

conform verklaard door de PAC d.d. 10/07/2008



colofon

opdrachtgever:

project:

fase:

datum:

Gemeentebestuur Vorselaar

Mobiliteitsplan Vorselaar

fase 3 – beleidsplan

10 juli 2008

opdrachthouder:

Dienstverlenende Vereniging Intergemeentelijke

Samenwerking IOK

Antwerpseweg 1, 2440 Geel – www.iok.be

projectteam:

IOK plangroep

mobiliteit

sectoranalyses/statistiek

CAD-GIS:

secretariaat:

Luk Helsen

Els Maes

Dirk Poelmans

Annick Sprengers

INHOUD

INHOUD 1

VORSELAAR, VERRASSEND NATUURLIJK!	1
I	
ALGEMENE INLEIDING EN SITUERING	3
1 MOBILITEITSCONVENANT EN MOBILITEITSPAN	3
1.1 Mobiliteitsplan in 3 fasen.....	3
1.2 Overlegstructuur en overlegmomenten.....	5
2 DOELSTELLINGEN MOBILITEITSPAN VORSELAAR	8
II	
KNELPUNTEN EN KANSEN	11
1 KNELPUNTEN EN KANSEN PER WERKDOMEIN	11
1.1 Werkdomein A: Ruimtelijke ontwikkelingen	13
1.2 Werkdomein B: verkeersnetwerken	15
2 KNELPUNTEN M.B.T. SPECIFIEKE THEMA'S	17
2.1 Ongevallengegevens	17
2.2 Knelpunten schoolomgeving en schoolfietsroutes	19
2.3 Knelpunten dorpskern.....	22
III	
AANVULLENDE GEGEVENS	23
IV	
EVALUATIE VAN HET DUURZAAM SCENARIO OP DOELSTELLINGEN DOOR DE BETROKKEN ACTOREN	25
1 SAMENVATTENDE WEERGAVE DUURZAAM SCENARIO	25
2 QUOTERING DUURZAAM SCENARIO	29
V	
BESCHRIJVING DUURZAAM SCENARIO: VORSELAAR, VERRASSEND NATUURLIJK!	32
1 WERKDOMEIN A: RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN	32
1.1 A1 Bovenlokale en lokale ruimtelijke structuurplannen.....	32
1.2 A2 Ruimtelijke uitvoeringsplannen.....	34
1.3 A3 Strategische ruimtelijke projecten met grote impact op mobiliteit.....	35
1.4 A4 deelruimte: wonen, bedrijventerreinen, schoolomgevingen	42
1.5 A5 Specifieke beschermingszones met effecten op mobiliteit (SBZ-gebieden, GEN, VEN) ...	47
2 WERKDOMEIN B: VERKEERSNETWERKEN	49
2.1 B1 Verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk.....	49
2.2 B2 Bovenlokaal en lokaal fietsnetwerk	54
2.3 B3 Openbaar vervoer.....	61
2.4 B4 Categorisering bovenlokale en lokale wegen	67
2.5 B5 Routes zwaar vervoer.....	73

2.6	B6 Snelheidsplan	76
2.7	B7 Parkeerbeleid en parkeerplan	78
2.8	B8 Overstapvoorzieningen.....	83
2.9	B9 Sluikverkeer.....	84
2.10	B10 Autoluwe kernen.....	85
2.11	B11 Verkeersveiligheidsplan.....	86
3	WERKDOMEIN C: ONDERSTEUNENDE EN FLANKERENDE MAATREGELEN	93
3.1	C1 Vervoersmanagement met bedrijven, scholen, evenementen	93
3.2	C2 Tarifiëring openbaar vervoer	93
3.3	C3 Campagnes, marketing, informatie, promotie naar doelgroepen	94
3.4	C4 handhaving.....	95
3.5	C5 beleidsondersteuning en gemeentelijke organisatie	95
3.6	C6 gemeentegrensoverschrijdende aspecten	96
3.7	C7 monitoring en evaluatie	96
3.8	C8 verkeersleefbaarheid – autoluwe kernen – maatregelen tegen sluipverkeer	97
3.9	C9 bewegwijzeringsplan	97
4	WERKDOMEIN D: SAMENHANG TUSSEN WERKDOMEIN A, B EN C	98
VI	ACTIES EN MAATREGELEN.....	99
1	WERKDOMEIN E: GEWENSTE ACTIES EN FINANCIËLE RAMING.....	99
1.1	Actieprogramma – per werkdomein	99
1.2	Investeringsprogramma: kostprijs op korte, middellange en lange termijn	106
2	WERKDOMEIN F: ORGANISATIE	108
2.1	Organisatie in functie van de uitvoering van het mobiliteitsplan	108
2.2	(On)mogelijkheden modulewerking in Vorselaar	108
VII	EVALUATIEMETHODE	111
VIII	BIJLAGE	119
1	VERSLAG GBC/STUURGROEP D.D. 11/06/2008.....	119
2	INVESTERINGSPROGRAMMA.....	121
<i>Lijst figuren</i>		
	Figuur 1: De 3 fasen van een mobiliteitsplan.....	4
	Figuur 2: Schematische weergave overlegstructuur.....	5
	Figuur 3: Knelpunten gewenste ruimtelijke structuur Vorselaar	13
	Figuur 4: Kansen gewenste ruimtelijke structuur Vorselaar	14
	Figuur 5: Knelpunten verkeers- en vervoersstructuur.....	15
	Figuur 6: Kansen verkeers- en vervoersstructuur.....	16
	Figuur 7: Locatie ongevallen in Vorselaar (2002-2006) (geel = ongeval(len) met materiële schade, roze = ongeval(len) met gewonden; 1 bolletje = 1 of meerdere ongevallen).....	17
	Figuur 8: Locatie ongevallen 2002 – 2006 in het centrum van Vorselaar (geel = ongeval(len) met materiële schade, roze = ongeval(len) met gewonden; 1 bolletje = 1 of meerdere ongevallen) .	18

Figuur 9: Synthese knelpunten in de schoolomgeving (scholen Kloosterdomein)	19
Figuur 10: Synthese knelpunten in de schoolomgeving (schooltje Van de Wervelaan)	20
Figuur 11: Schoolfietsroutes en knelpunten op de schoolfietsroutes	21
Figuur 12: Concrete knelpunten plangebied Dorpskernvernieuwing	22
Figuur 13: Variant 1 autonetwerk: geconcentreerd model.....	26
Figuur 14: Variant 2 autonetwerk: diffuus model	27
Figuur 15: 2 varianten afbakening verblijfsgebied Vorselaar.....	29
Figuur 16: Synthese gewenste ruimtelijke structuur Vorselaar.....	33
Figuur 17: Afbakening plangebied Dorpskernvernieuwing – weergave dorpsplein en markt.....	35
Figuur 18: Bestaande functionele structuur plangebied Dorpskernvernieuwing.....	36
Figuur 19: Scholen binnen het plangebied Dorpskernvernieuwing	37
Figuur 20: Straten plangebied Dorpskernvernieuwing.....	37
Figuur 21: Bestaande verkeerscirculatie en busroute in plangebied Dorpskernvernieuwing	38
Figuur 22: Concrete knelpunten plangebied Dorpskernvernieuwing	40
Figuur 23: Woningprogrammatie volgens het GRS Vorselaar.....	43
Figuur 24: Sectoraal juridisch kader	47
Figuur 25: doorgroeiscenario afbakening verblijfsgebied Vorselaar	49
Figuur 26: Afbakening verblijfsgebied – uitgangssituatie.....	50
Figuur 27: Afbakening verblijfsgebied – doelsituatie	51
Figuur 28: Voet- en fietsverbindingen in het centrum - kerkpaden en voetwegen.....	52
Figuur 29: Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk in Vorselaar	54
Figuur 30: Lokaal fietsroutenetwerk.....	56
Figuur 31: Netplan Vorselaar	62
Figuur 32: Voorstel wachthalte schoolbussen op parking sportterreinen	63
Figuur 33: Bushalte aan Kruispunt Sassenhout – huidige situatie	64
Figuur 34: Servicehalte aan kruispunt Sassenhout – gewenste situatie	65
Figuur 35: Categoriëring van hoofdwegen, primaire en secundaire wegen.....	67
Figuur 36: Mogelijk voorstel gewenste verkeersstructuur (autonetwerk) herinrichting Dorpskern	69
Figuur 37: Autonetwerk: diffuus model	71
Figuur 38: Huidige routes zwaar vervoer in Vorselaar.....	73
Figuur 39: Routes zwaar verkeer: geen doorgaand vrachtverkeer door het centrum	74
Figuur 40: Snelheidsplan	76
Figuur 41: Aantal publieke en privé parkeerplaatsen in het centrum van Vorselaar	79
Figuur 42: Woonstraten met grote parkeerdruk (buiten de blauwe zone)	80
Figuur 43: Parkeerplan Vorselaar	81
Figuur 44: Routes met sluikverkeer in Vorselaar.....	84
Figuur 45: Basis verkeersveiligheidsplan – wegencategoriëring en snelheidsregimes	89
Figuur 46: Verkeersveiligheidsplan – aandachtspunten in het buitengebied.....	90
Figuur 47: Verkeersveiligheidsplan – aandachtspunten in de kern	91

Lijst tabellen

Tabel 1: Overlegmomenten	6
--------------------------------	---

Tabel 2: Knelpunten en kansen	11
Tabel 3: Globale quotering	30
Tabel 4: Actieprogramma werkdomein A: Ruimtelijke ontwikkelingen	99
Tabel 5: Actieprogramma werkdomein B 1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerken	99
Tabel 6: Actieprogramma werkdomein B2: Fietsroutenetwerken	100
Tabel 7: Actieprogramma werkdomein B3: Openbaar vervoer.....	101
Tabel 8: Actieprogramma werkdomein B4: autonetwerk.....	101
Tabel 9: Actieprogramma werkdomein B5: Zwaar vervoer.....	102
Tabel 10: Actieprogramma werkdomein B6: Snelheidsplan	102
Tabel 11: Actieprogramma werkdomein B7: Parkeerbeleid en parkeerplan	102
Tabel 12: Actieprogramma werkdomein B8: overstapvoorzieningen (zie hierboven).....	103
Tabel 13: Actieprogramma werkdomein B9: Sluikverkeer.....	103
Tabel 14: Actieprogramma werkdomein B10: Autoluwe kernen.....	103
Tabel 15: Actieprogramma werkdomein B11: verkeersveiligheidsplan	104
Tabel 16: Actieprogramma werkdomein C1: vervoersmanagement.....	104
Tabel 17: Actieprogramma werkdomein C2: tarifiëring openbaar vervoer	104
Tabel 18: Actieprogramma werkdomein C3: campagnes en sensibilisering	104
Tabel 19: Actieprogramma werkdomein C4: handhaving.....	105
Tabel 20: Actieprogramma werkdomein C5: beleidsondersteuning en gemeentelijke organisatie ..	105
Tabel 21: Actieprogramma werkdomein C6: grensoverschrijdende aspecten	105
Tabel 22: Inschatting kostprijs op korte, middellange en lange termijn	106
Tabel 23: Evaluatiemethode – uitgaande van knelpunten.....	112
Tabel 24: Investeringsprogramma op korte termijn	121
Tabel 25: Investeringsprogramma op middellange termijn.....	124
Tabel 26: Investeringsprogramma op lange termijn	128

VORSELAAR, VERRASSEND NATUURLIJK!

Vorselaar, verrassend natuurlijk! Met deze slogan wordt Vorselaar getypeerd op de gemeentelijke website. De slogan werd gelanceerd in de informatiefolder n.a.v. het openbaar onderzoek van het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan van Vorselaar: *'De gemeente Vorselaar is een verrassende gemeente met zijn kasteel, het klooster en een aantrekkelijke landelijkheid en rust die schaars geworden zijn op vele andere plekken in de Kempen. Hierdoor oefent de gemeente niet alleen een aantrekkingskracht uit op nieuwsgierige recreanten, maar is het tevens een aangename woongemeente. Het Kardinaal Van Roey-Instituut verleent de gemeente zelfs een regionale uitstraling. De gemeente Vorselaar wenst zijn rol als typisch Kempense gemeente met verrassende landelijke elementen verder te versterken. In een aantal opzichten ligt de gemeente in een randzone: net buiten de invloedssfeer van de Antwerpse periferie enerzijds en net buiten de ketting van toeristische attractiepolen van de regio anderzijds. Precies deze randligging kan als kwaliteit verder benut worden. Vorselaar heeft namelijk een aantal troeven die door te sterke verstedelijking op andere plaatsen verloren zijn gegaan of onder druk staan. Een van die troeven is onder meer het verrassend mooie kasteel met kasteelpark, verbonden met het dorpscentrum via een imposante lindendreef. Andere troeven zijn rechtstreeks of onrechtstreeks gerelateerd aan de kwaliteiten van landelijkheid, die voor zowel natuur, landbouw als recreatief medegebruik een interessante uitgangspositie bieden. De rol van Vorselaar als aantrekkelijke en rustige landelijke gemeente, moet verder worden uitgespeeld. Gelegen tussen de drukke Antwerpse periferie, de Kempense as en het Turnhoutse blijft Vorselaar verrassend natuurlijk en natuurlijk verrassend.'*

Deze slogan is ook van toepassing op het duurzaam mobiliteitsscenario dat hier wordt voorgesteld. Ook vanuit het oogpunt van mobiliteit zijn er een hele boel verrassende en natuurlijke elementen te ontdekken. Natuurlijk omdat de Kerkstraat als een ruggengraat het dorp met z'n verschillende pleintjes draagt. Verrassend omdat deze pleintjes levendig en leefbaar kunnen zijn omdat ze in een auto-luwe zone liggen. Natuurlijk omdat schoolbussen vlakbij de scholen kunnen stoppen. Verrassend omdat de impact van de schoolbussen op piekmomenten in de hand gehouden kan worden door gebruik te maken van een wachthalte. Natuurlijk, omdat je je als fietser en voetganger vlot door de dorpskern kan bewegen via een fijnmazig voet- en fietsnetwerk. Verrassend omdat dit netwerk gebaseerd is op historische kerkwegels, voetwegen en zo verborgen plekken in Vorselaar toont. Natuurlijk omdat de hoofdontsluitingsstructuur rond het centrum kan gaan zodat autoverkeer in het centrum beheerst kan worden. Verrassend omdat vanop de parkings aan de rand het centrum via de voetverbindingen vlakbij is. Natuurlijk omdat ..., verrassend omdat ...

Door al deze elementen draagt het duurzaam mobiliteitsscenario bij tot het behoud en het versterken van de aantrekkelijke, rustige landelijke gemeente die Vorselaar is. Gelegen tussen de E34, de E313 en de N153, blijft Vorselaar verrassend natuurlijk en natuurlijk verrassend.

I ALGEMENE INLEIDING EN SITUERING

1 Mobiliteitsconvenant en mobiliteitsplan

Het Mobiliteitsplan van Vorselaar wordt opgemaakt in uitvoering van mobiliteitsconvenant 13044/0, dat op 06/12/2004 door de Vlaamse Minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, de Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn en de gemeente Vorselaar ondertekend werd. De opdracht werd toegekend aan IOK Plangroep.

Het Mobiliteitsplan Vorselaar wordt opgemaakt, rekening houdend met:

- Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap en VVM De Lijn, 'Mobiliteitshandboek, praktische gids bij de mobiliteitsconvenants', Wolters Kluwer België nv, 1996.
- www.mobielvlaanderen.be (aanvulling op en uitbreiding van het mobiliteitshandboek).

1.1 Mobiliteitsplan in 3 fasen

Het mobiliteitsplan wordt opgemaakt in 3 fasen (zie Figuur 1 op blz.4):

- Fase 1 – oriëntatiefase: analyse van bestaande inzichten en studies m.b.t. mobiliteit en formuleren van de probleemstelling, als voorbereiding op de volgende fase. Het resultaat van deze fase wordt beschreven in de oriëntatienota. De oriëntatienota werd conform verklaard door de Provinciale Adviescommissie van Antwerpen in de bijeenkomst van 20 september 2007.
- Fase 2 – opbouw van het plan. In deze fase wordt gedacht in termen van 'wenselijkheden': duurzame scenario's (denkbeelden) die een beschrijving geven van de toekomstige ontwikkelingen, en maatregelen m.b.t. mobiliteit worden ontwikkeld en beoordeeld. Het resultaat van deze fase wordt beschreven in de synthesesnota. De synthesesnota werd conform verklaard door de Provinciale Adviescommissie van Antwerpen in de bijeenkomst van 17 april 2008.
- Fase 3 – beleidsplan. In deze fase wordt gedacht in termen van wat concreet uitvoerbaar is: hoe kan het 'denkbeeld' uit de vorige fase verwezenlijkt worden? Het resultaat van deze fase wordt beschreven in het beleidsplan.

Het doel van fase 3 is het vastleggen van de krachtlijnen van en de verantwoordelijkheden voor de acties en maatregelen die het duurzaam scenario (opgebouwd in fase 2) mee helpen realiseren, op korte, middellange en lange termijn. Het resultaat van de 3 de fase wordt weergegeven in het beleidsplan. Het beleidsplan kan beschouwd worden als een actieprogramma en draaiboek voor het implementeren van het duurzaam scenario. Volgende onderwerpen komen aan bod:

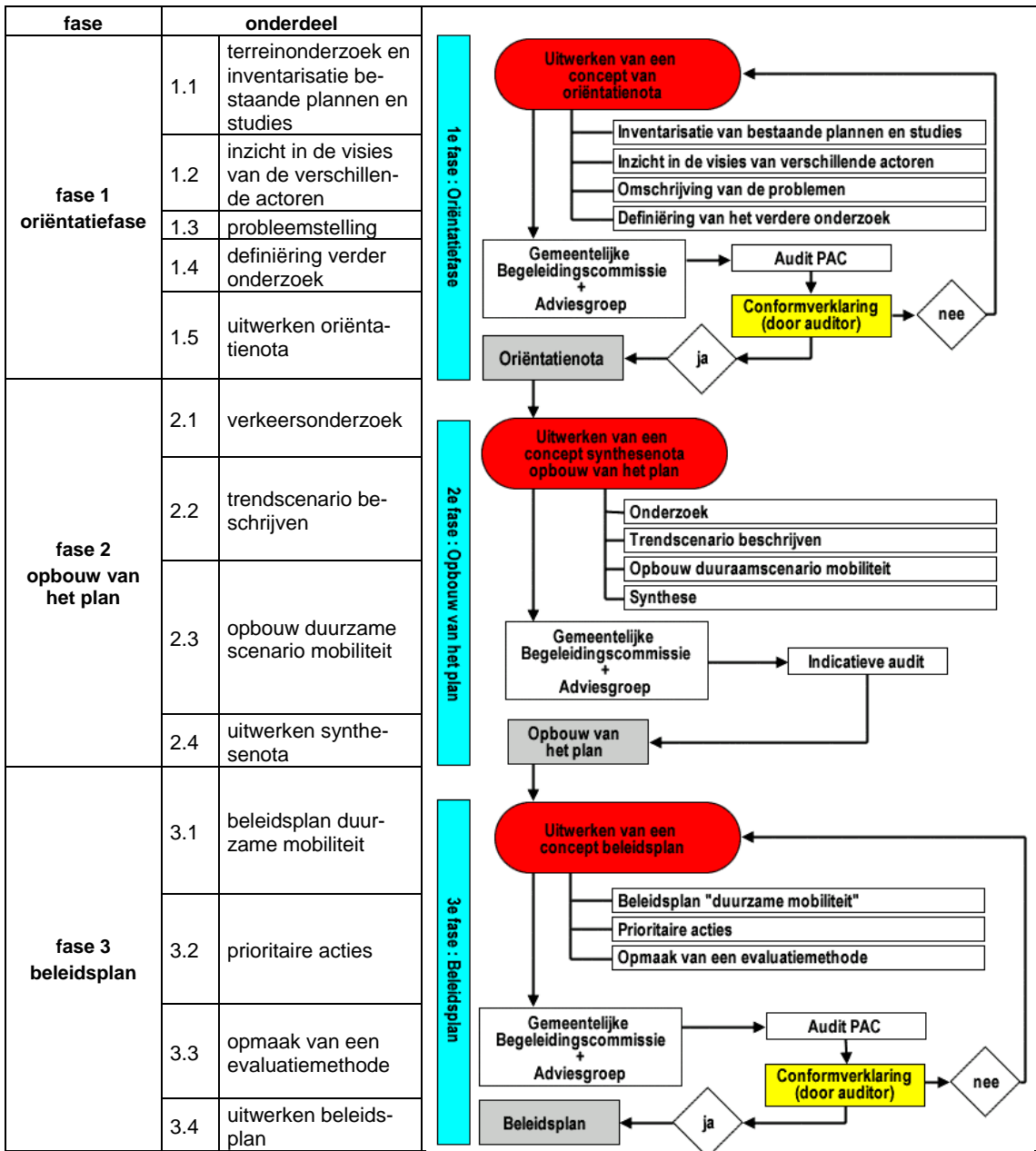
- Aanvullend onderzoek: in het verslag van de PAC m.b.t. de synthesesnota werd aangegeven welke aanvullende gegevens nog weergegeven moeten worden. Deze worden mee in het beleidsplan opgenomen.
- Het beleidsplan duurzame mobiliteit wordt beschreven en geëvalueerd door de betrokken partners en voornaamste actoren van de overlegorganen bij het mobiliteitsconvenant.
- Prioritaire acties worden weergegeven in een actieprogramma
- Een evaluatiemethode wordt opgesteld

In het beleidsplan wordt de driedeling in zogenaamde 'werkdomeinen', zoals ook opgenomen in de synthesesnota, aangehouden: werkdomein A omvat het ruimtelijk luik, in werkdomein B wordt de verkeersstructuur per vervoerswijze besproken, werkdomein C betreft het flankerend beleid dat het mobiliteitsbeleid zal ondersteunen. In de synthesesnota werd eveneens de samenhang tussen de betreffende werkdomeinen weergegeven (werkdomein D). In het beleidsplan worden hier 2 werkdomeinen aan toegevoegd:

- Werkdomein E: financiële raming van de acties
- Werkdomein F: voorstel van verdere organisatie

Tot slot wordt het belang van deze fase benadrukt. Nadat het beleidsplan conform verklaard is en na goedkeuring door de gemeenteraad, wordt het beleidsplan door het Vlaams Gewest als enig referentiekader beschouwd voor alle verdere acties van alle partners van het mobiliteitsconvenant.

Figuur 1: De 3 fasen van een mobiliteitsplan



Bron: Gebaseerd op www.mobielvlaanderen.be/convenants.

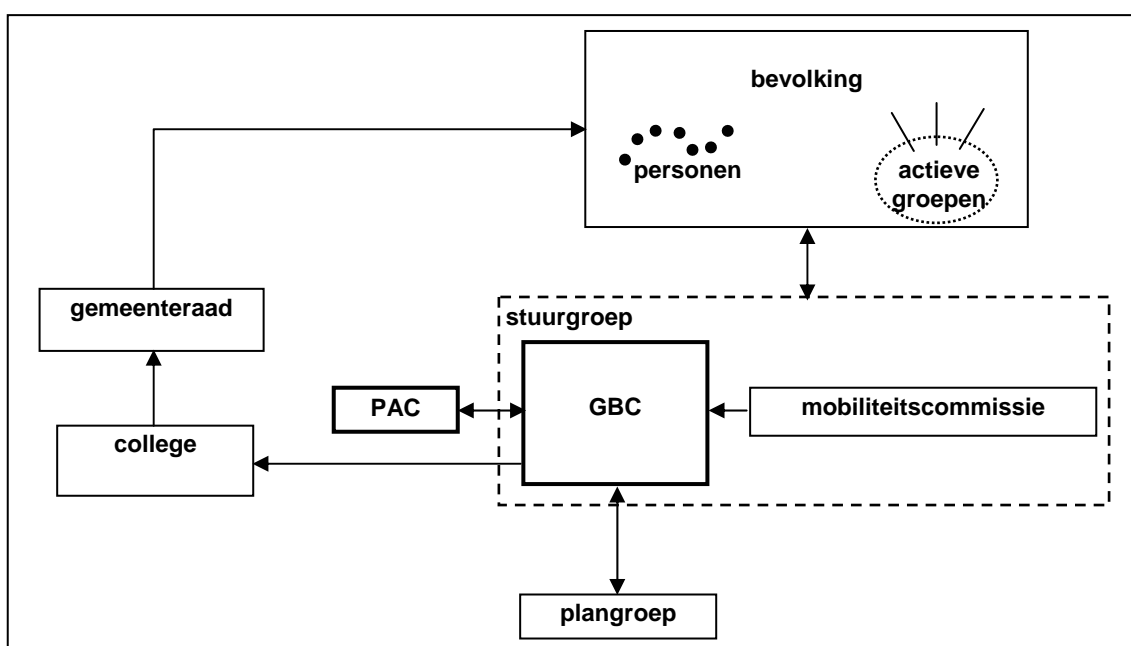
1.2 Overlegstructuur en overlegmomenten

In Figuur 2 op blz. 5 wordt de overlegstructuur schematisch weergegeven.

Gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC)

In de GBC gebeurt de voorbereiding van en de besluitvorming rond het mobiliteitsconvenant. De GBC begeleidt de opmaak van het mobiliteitsplan, is verantwoordelijk voor de goedkeuring van de oriëntatienota, de synthesenota en het beleidsplan, vraagt advies aan de Provinciale Auditcommissie, legt het ontwerp van beleidsplan ter goedkeuring voor aan het college, en is verantwoordelijk voor informatie, overleg met derden en voor de inspraak met de bevolking. Het is een overlegforum waarin op zijn minst alle partners vertegenwoordigd zijn die met de gemeente het mobiliteitsconvenant ondertekend hebben.

Figuur 2: Schematische weergave overlegstructuur



De samenstelling van de GBC is als volgt:

- Lieven Janssens (burgemeester, bevoegd voor mobiliteit)
- Filip Van den Broeck (Actiev)
- Bart Diels (Actiev)
- Renilde Broes (CD&V)
- Pierre Coppens (CD&V)
- Lut Lemmens (SP.a)
- Ingrid Maes (Open VLD)
- Elly Beirinckx (Technische Dienst Vorselaar)
- Dirk Landuyt (Technische Dienst Vorselaar)
- Catherine Hoebeeck (BMV Antwerpen)
- Marc Vanhee (Provincie Antwerpen)
- Erwin Fierens (VVM De Lijn)
- Ilse Moermans (RWO)
- Luk Helsen (IOK Plangroep)

Mobiliteitscommissie (verkeersadviesraad)

De verkeersadviesraad kent de werking rond mobiliteitsconvenants en geeft advies omtrent de oriëntatienota, synthesenota en het beleidsplan. Deze taak wordt in Vorselaar waargenomen door de bestaande mobiliteitscommissie. De leden van de mobiliteitscommissie welke zullen zetelen in de stuurgroep (zie hieronder) zijn:

- Maureen Decavele (voorzitter)
- Guy Peeters (geïnteresseerde burger - oudercomité)
- Dirk Schellens (geïnteresseerde burger - middenstand)
- Luc Van Hoof (geïnteresseerde burger)
- Rik Willemsen (Zusters der Christelijke Scholen Vorselaar)
- Els Van Winkel (directrice lagere school)
- Mieke Rome (politie Neteland)
- Dirk Peeters (geïnteresseerde burger)
- Marleen Vercamme (geïnteresseerde burger)
- Roland Roes (geïnteresseerde burger)
- Guy Vermeiren (politie Neteland)

Stuurgroep = GBC + leden van de mobiliteitscommissie

De GBC kan, indien nodig en afhankelijk van de thema's die in de loop van het planningsproces aan bod komen, uitgebreid worden met leden van de Mobiliteitscommissie. Deze uitgebreide GBC wordt stuurgroep genoemd.

Provinciale Auditcommissie (PAC)

Om ad-hoc oplossingen en improvisatie te ontmoedigen moeten de opties in het mobiliteitsplan teruggekoppeld en getoetst worden aan de uitgangspunten (principe van duurzame mobiliteit) van het moederconvenant. Die toetsing gebeurt door de Provinciale Auditcommissie (PAC) die de nota's 'conform verklaart' met het Vlaams mobiliteitsbeleid. In de PAC zetelen de (provinciale) afgevaardigden van de partners van het convenant.

Plangroep

De plangroep is het uitvoerend team, belast met de opmaak van het mobiliteitsplan. De plangroep bestaat uit volgende leden:

- Elly Beirinckx (Technische Dienst Vorselaar)
- Dirk Landuyt (Technische Dienst Vorselaar)
- Luk Helsen (IOK Plangroep)

Overlegmomenten

Tabel 1: Overlegmomenten

overleg	datum
fase 1 - oriëntatiefase	
Startvergadering mobiliteitsplan met gemeentebestuur Vorselaar 1 .	09/12/2003
Overleg plangroep 1 : afspraken omtrent verzameling basisinformatie	09/12/2003
Informatievergadering mobiliteitscommissie 1 omtrent werking mobiliteitsconvenants en inhoud en procedure van een mobiliteitsplan	09/02/2004
Overleg plangroep 2 : 'heropstart' procedure na ondertekening moederconvenant, update informatievraag, afspraken omtrent vraag naar visie actoren.	24/02/2005
Overleg met gemeentebestuur Vorselaar 2 omtrent eerste werkversie oriëntatienota	18/04/2006
Overleg plangroep 3 : afspraken omtrent aanvulling basisinformatie	18/04/2006
Overleg GBC/stuurgroep 1 omtrent werkversie oriëntatienota	19/06/2006
Overleg met vertegenwoordiging (nieuwe) gemeentebestuur Vorselaar 3 omtrent eerste werkversie oriëntatienota	27/04/2007
Overleg GBC/stuurgroep 2 omtrent werkversie oriëntatienota (na samenstelling nieuw gemeentebestuur en nieuwe stuurgroep)	22/05/2007

overleg	datum
PAC 1 oriëntatiefase	20/09/2007
fase 2 – opbouw van plan	
Overleg mobiliteitscommissie 2 : brainstorm 2 ^{de} fase mobiliteitsplan	21/06/2007
Overleg plangroep 4 : terugkoppeling en advisering dorpskernvernieuwing	07/08/2007
Overleg mobiliteitscommissie 3 : informatie en stand van zake dorpskernvernieuwing	28/08/2007
Overleg mobiliteitscommissie 4 : terugkoppeling update verkeersreglementering en bespreking aanzet duurzame scenario's	16/10/2007
Overleg plangroep 5 : afspraken omtrent aanvulling onderzoek op basis van verslag PAC	06/11/2007
Overleg GBC/stuurgroep 3 : bespreking voorstel duurzame scenario's/schetsontwerp synthesesenota	27/11/2007
Overleg GBC/stuurgroep 4 : bespreking voorontwerp synthesesenota	04/03/2008
Overleg mobiliteitscommissie 5 : presentatie voorontwerp synthesesenota na aanpassing op basis van bemerkingen stuurgroep 4	20/03/2008
PAC 2 opbouw van planfase	17/04/2008
fase 3 – beleidsplanfase	
overleg plangroep 6 : bespreking aanzet beleidplan en brainstorm actieprogramma	30/04/2008
overleg met gemeentebestuur Vorselaar 4 (College van Burgemeester en Schepenen) omtrent voorontwerp beleidsplan	26/05/2008
overleg GBC/stuurgroep 5 : bespreking voorontwerp beleidsplan	11/06/2008
overleg mobiliteitscommissie 6 : presentatie voorontwerp beleidsplan na aanpassing op basis van bemerkingen GBC/stuurgroep 5	17/06/2008
PAC 3 beleidsplan	10/07/2008

2 Doelstellingen Mobiliteitsplan Vorselaar

In voorliggend hoofdstuk worden de doelstellingen van het mobiliteitsplan van Vorselaar samenvattend weergegeven. De doelstellingen zoals geformuleerd in de oriëntatienota en de synthesesnota worden overgenomen, maar ze worden ingedeeld volgens de basisdoelstellingen van het Mobiliteitsplan Vlaanderen¹. Voor een uitgebreide beschrijving van de doelstellingen wordt verwezen naar de oriëntatienota en de synthesesnota.

Versterken van alternatieve vervoerswijzen

- Om het autogebruik terug te kunnen dringen, moeten er voldoende aantrekkelijke alternatieven zijn. Zowel de fiets als het openbaar vervoer hebben potenties om als volwaardig alternatief te functioneren:
 - De interne bereikbaarheid van de kern door fiets of openbaar vervoer verbeteren.
 - Stimuleren van fietsgebruik over korte afstanden, zodat de verkeersdruk in het centrum vermindert en de attractiviteit van de kern toeneemt.
 - Zorgen voor aantrekkelijk en gebruiksvriendelijk openbaar vervoer (wat kan bijdragen tot minder autoverplaatsingen).
 - Versterken van de bereikbaarheid van het Kardinaal Van Roey-Instituut/KHK met fiets en bus.
- Streven naar maximale herwaardering van trage wegen (bijv. in onbruik geraakte kerkpaden).
- Een goed parkeerbeleid is noodzakelijk: de bereikbaarheid van voorzieningen moet doorwerken in het parkeeraanbod, zodat op die manier de verkeersstromen en de vervoerswijzekeuze kunnen gestuurd worden.

Verbeteren van bereikbaarheid

- De bereikbaarheid van de compacte kern blijven garanderen
- De bereikbaarheid van de kern moet worden afgestemd op het functioneren van de kern zodat het wandelen, fietsen, wonen en winkelen er terug aangenaam kan zijn.

Verbeteren van toegankelijkheid

- Een zo groot mogelijke toegang tot mobiliteit garanderen voor iedereen, d.w.z. zowel toegang tot het vervoerssysteem in zijn geheel als tot individuele en collectieve vervoermiddelen op zich.
- Streven naar een evenwichtige mobiliteit. De bereikbaarheid van voorzieningen en de inrichting van de wegen niet enkel afgestemd op autogebruik. Er moet een evenwicht gezocht worden tussen autogebruik, fietsgebruik, voetgangers en openbaar vervoer. Op die manier wordt aan iedereen de mogelijkheid geboden om zich te verplaatsen en kan aan de mobiliteitsbehoefte van zwakkere groepen (gehandicapten, kinderen, ouderen, lage inkomens) worden voldaan.

Verhogen van verkeersveiligheid

- Streven naar een objectief en subjectief verkeersveilige omgeving, d.w.z. het wegwerken van gevaarlijke punten (op basis van ongevallen) en het creëren van een omgeving waarin de zwakke weggebruiker zich veilig voelt.
- Het wegennet optimaliseren via categorisering door voor verschillende wegen een afstemming te doen tussen de omgevingseisen (veiligheid, woonkwaliteit, leefbaarheid) en het gewenste ontwikkelingsniveau (verbinden, verzamelen, toegang geven). Door elke toekomstige weginrichting consequent af te stemmen op het referentiekader (de categorieën) groeit een intrinsiek veilig en kwaliteitsvol wegennet, en wordt dit hiërarchisch ingepast in het bovenlokaal wegennet.
- Aandacht voor leesbaarheid en compartimentering. De wegencategorisering kan alleen een hiërarchie opleggen als elke categorie ook ruimtelijk wordt vertaald. Het ontwerp van de weg moet dus een herkenbaar ruimtelijk beeld opleveren voor de weggebruiker, waaruit het gepast verkeersgedrag volgt.

¹ In de oriëntatienota en de synthesesnota werden de doelstellingen geformuleerd vanuit het Mobiliteitsplan Vlaanderen, vanuit het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan van Vorselaar en vanuit de principes van duurzame mobiliteit in het moederconvenant.

Verbeteren van verkeersleefbaarheid

- Realiseren van een voor mensen verkeersleefbare omgeving, wat zich uit in aspecten zoals luchtkwaliteit, geluid, trillingen, geur, oversteekbaarheid/barrièrewerking, ruimtegebruik, leesbaarheid, kwaliteit van openbare ruimte, kwaliteit van het landschap en cultureel erfgoed.
- Het mobiliteitsscenario moet de leefbaarheid van de dorpskern maximaal kunnen garanderen. Het mobiliteitsscenario wordt ontwikkeld in functie van een landelijke kern welke de ambitie heeft de landelijkheid maximaal te bewaren en versterken. De mobiliteit moet in belangrijke mate het lokale wonen en de lokale functies (werken, recreatie) ondersteunen. Met de aanwezigheid van de bovenlokale functie van het Kardinaal Van Roey-Instituut/KHK wordt hierbij rekening gehouden.
- Het mobiliteitsscenario moet de lage dynamiek van de open ruimte rond de kern ondersteunen.

Terugdringen van schade aan natuur en milieu

- De milieu- en natuurschade die door de mobiliteit veroorzaakt wordt (ruimtebeslag, emissies) moet tot op een aanvaardbaar niveau terug worden gedrongen.

Naar een geïntegreerde aanpak van de mobiliteit

- Een geïntegreerde aanpak om de complexiteit van de vraag naar mobiliteit in goede banen te leiden.
- Integreren van mobiliteit en ruimtelijke ordening: De mogelijkheid tot vervoer maakt bepaalde locaties bereikbaar, anderzijds creëert de aanwezigheid van activiteiten op bepaalde locaties een noodzaak tot vervoer. Het ruimtelijk scenario (gewenste ruimtelijke structuur) uit het GRS Vorselaar moet worden overgenomen in het Mobiliteitsplan. Voor dit ruimtelijk scenario wordt in het Mobiliteitsplan Vorselaar een mobiliteitsscenario ontwikkeld dat de visie uit het GRS ondersteunt en helpt realiseren.