

## IV EVALUATIE VAN HET DUURZAAM SCENARIO OP DOELSTELLINGEN DOOR DE BETROKKEN ACTOREN

### 1 Samenvattende weergave duurzaam scenario

In het onderstaande wordt het duurzaam scenario, zoals weergegeven in de synthesesnota, geëvalueerd door de betrokken actoren. Het duurzaam scenario waarvoor in het beleidsplan gekozen werd is weergegeven in hoofdstuk V vanaf blz.32. Dit duurzaam scenario komt globaal overeen met het duurzaam scenario uit de synthesesnota, behoudens volgende wijzigingen:

#### ***Mogelijkheid voor alternatieve voorstellen voor de verkeersstructuur/verkeerscirculatie in de kern, indien de vooropgestelde doelstellingen gehaald worden***

Binnen het gemeentebestuur bleek geen eensgezindheid te zijn over het voorstel van verkeersstructuur/verkeerscirculatie dat in de synthesesnota ontwikkeld was. In het beleidsplan werd dit daarom als volgt aangepast:

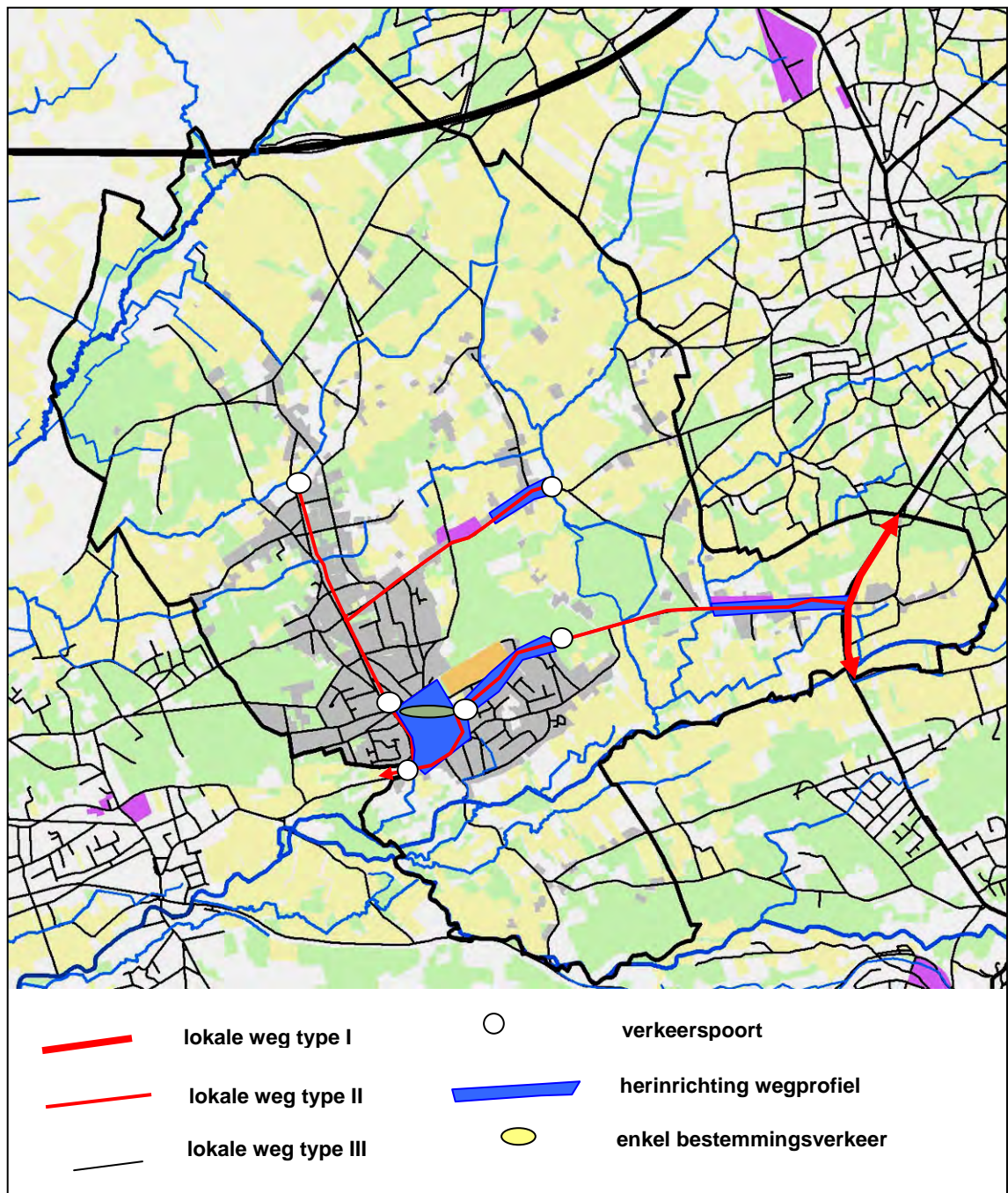
- Er wordt ten eerste expliciet vermeld welke doelstellingen gehaald moeten worden bij de opmaak van een verkeersstructuur/verkeerscirculatieplan voor de kern. Deze doelstellingen zijn dezelfde als dewelke aan de basis liggen van het mobiliteitsplan, maar worden hier specifiek toegespitst op de verkeersstructuur/verkeerscirculatie in de kern:
  - 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.
- Ten tweede wordt toegelicht waarom het voorstel van verkeersstructuur/verkeerscirculatie uit de synthesesnota maximaal aan deze doelstellingen tegemoet komt.
- Ten derde wordt in het beleidsplan nu gesteld dat alternatieve voorstellen mogelijk zijn, indien deze tegemoet komen aan de vermelde doelstellingen.

Deze wijziging werd ook besproken op de GBC d.d. 11/06/2008 (zie VIII 1 op blz.119).

#### ***Varianten voor het autonetwerk***

In het duurzaam scenario uit de synthesesnota worden 2 varianten voor het autonetwerk voorgesteld: een 'gecentreerd' model (zie Figuur 13 op blz. 26) en een 'diffuus' model (zie Figuur 14 op blz. 27).

Figuur 13: Variant 1 autonetwerk: geconcentreerd model



In het geconcentreerd model wordt volgende wegencategorisering voorgesteld:

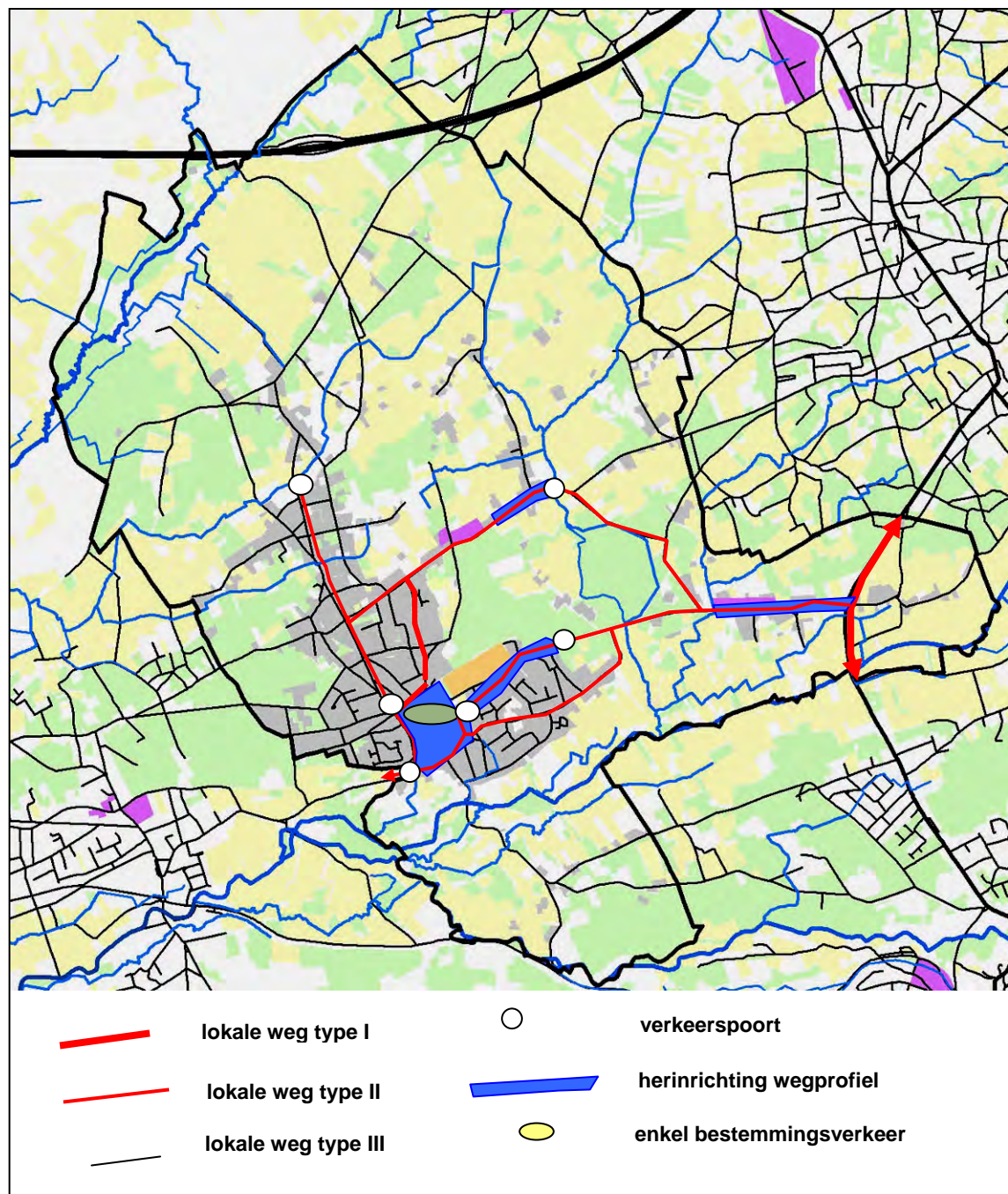
- Lokale weg I: N153/Poederleeseweg: verbinding met Herentals (en de E313) en Lille (en de E34)
- Lokale weg II:
  - Sassenhout-Dennenlaan-Riemenstraat-Markt-Lepelstraat: ontsluiting van Vorselaar naar de lokale weg I, verzamelweg voor het gehucht Sassenhout, voor de Dorpskern en voor het oostelijke en zuidoostelijke deel van Vorselaar, en ontsluiting van de randparking aan het sportcentrum.
  - Goorbergenlaan-Moleneinde-Groenstraat-Zegbroek: verzamelweg voor het noordelijk (noordelijke uitlopers van de woonkern) en westelijke deel van Vorselaar.

- Molenbaan-Vispluk (tot aan Proosthoevebaan): verzamelweg voor het gehucht Vispluk en het noordoostelijke deel van Vorselaar.
- Lokale weg III: overige wegen (binnen het verblijfsgebied (afbakening volgens het afgelijnde hoofddorp GRS) gaat het om woonstraten, buiten het verblijfsgebied om landbouwwegen)

In het geconcentreerd model wordt het autoverkeer via een 3-tal assen naar de lokale weg I geleid. Al het verkeer wordt volgens de categorisering via de westelijke-zuidwestelijk-westelijke kant van de dorpskern geleid.

*Diffuus model*

**Figuur 14: Variant 2 autonetwerk: diffuus model**



In het diffuus model wordt volgende wegencategorisering voorgesteld:

- Lokale weg I: N153/Poederleeseweg: verbinding met Herentals (en de E313) en Lille (en de E34)
- Lokale weg II:
  - Sassenhout-Dennenlaan-Riemenstraat-Markt-Lepelstraat: ontsluiting van Vorselaar naar de lokale weg I, verzamelweg voor het gehucht Sassenhout, voor de Dorpskern en voor het oostelijke en zuidoostelijke deel van Vorselaar, en ontsluiting van de parking aan het sportcentrum.
  - Nieuwstraat: verzamelweg voor de meest zuidelijk gelegen woonzones en ontsluiting voor de randparking aan de bibliotheek (komende van de lokale weg I wordt zo een passage over de Markt vermeden). Fungeert als ontdubbeling van de as Sassenhout-Riemenstraat en spreidt mee het verkeer rond de Dorpskern.
  - Goorbergenlaan-Moleneinde-Groenstraat-Zegbroek: verzamelweg voor het noordelijk (noordelijke uitlopers van de woonkern) en westelijke deel van Vorselaar.
  - Van de Wervelaan en Boulevard: ontdubbeling van de as Goorbergenlaan, en spreidt mee het verkeer rond de Dorpskern. Via de Van de Wervelaan en Boulevard kunnen de randparkings in de Cardijnlaan bereikt worden, zonder dat een passage via de Goorbergenlaan noodzakelijk is. Vanuit het Dorpscentrum maakt de Van de Wervelaan deel uit van de as Molenbaan-Vispluk-Proosthoevebaan (zie hieronder).
  - Molenbaan-Vispluk-Proosthoevebaan: verzamelweg voor het gehucht Vispluk en het noordoostelijke deel van Vorselaar, en ontsluiting van het noordelijk/noordoostelijk deel van Vorselaar naar Sassenhout en lokale weg I zonder dat hiervoor een passage via de Dorpskern noodzakelijk is.
- Lokale weg III: overige wegen (binnen het verblijfsgebied (afbakening volgens het afgelijnde hoofddorp GRS) gaat het om woonstraten, buiten het verblijfsgebied om landbouwwegen)

In het diffuus model wordt het autoverkeer, in vergelijking met het geconcentreerd model, ruimtelijk verspreid over een 5-tal assen, door ontdubbeling van de assen Sassenhout-Markt en Goorbergenlaan-Moleneinde, en het verlengen van de as Molenbaan-Vispluk. Het verkeer kan zich volgens de wegencategorisering rond de dorpskern verdelen (langs noord oostelijke en zuid westelijke kant) en zo de lokale weg I bereiken. Voor autoverkeer uit het noordelijk en noordoostelijk deel van Vorselaar wordt een passage langs de dorpskern vermeden om de wegen van hogere categorie te bereiken. Deze extra assen zijn gebaseerd op de routes die vanuit de gehuchten en woonwijken rond de kern gebruikt worden om per auto de kern te bereiken (cfr. Oriëntatienota). In deze nota worden ze gebruikt om het autoverkeer naar de weg van gepaste categorie te leiden.

Bij onderstaande evaluatie van het duurzaam scenario door de actoren werd geen specifieke keuze voor één van de vermelde varianten gemaakt. Uiteindelijk heeft het gemeentebestuur beslist om in het duurzame scenario in het beleidplan te kiezen voor de meer gelijkmatige spreiding van het verkeer rond de kern volgens het diffuus model van variant 2.

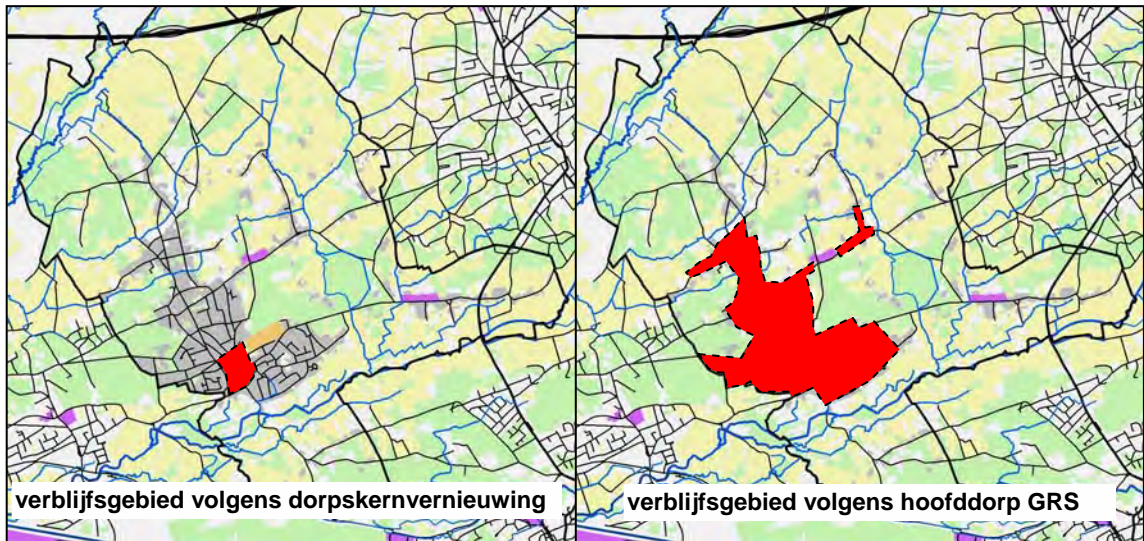
### ***Varianten voor de afbakening van de verblijfsgebieden***

In het duurzaam scenario uit de synthesesnota worden 2 varianten voor de afbakening van het verblijfsgebied voorgesteld (zie Figuur 15 op blz. 36).

Binnen het verblijfsgebied van variant 1 en variant 2 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 voor variant 2).
- 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.
- De afbakening volgens het hoofddorp van het GRS is ruimer dan de afbakening volgens de dorpskernvernieuwing. In die zin kan variant 1 doorgroeien naar variant 2.

**Figuur 15: 2 varianten afbakening verblijfsgebied Vorselaar**



*Variant 1: afbakening volgens het plangebied van de dorpskernvernieuwing*

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.

*Variant 2: afbakening volgens het afgelijnde hoofddorp en aangrenzende gehucht Vispluk conform het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan van Vorselaar*

De afbakening van het verblijfsgebied is ruimer dan dat van variant 1. Het verblijfsgebied wordt 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 uit kleinere zones 30 die worden afgewisseld met een snelheidsregime van 50 km/u.

Bij onderstaande evaluatie van het duurzaam scenario door de actoren werd geen specifieke keuze voor één van de vermelde varianten gemaakt. Uiteindelijk heeft het gemeentebestuur beslist om in het duurzame scenario in het beleidplan te kiezen voor een doorgroeiscenario, waarbij in eerste instantie het verblijfsgebied uit variant 1 wordt gerealiseerd, welk dan op termijn kan uitgebreid worden tot de afbakening volgens variant 2.

## 2 Quotering duurzaam scenario

De actoren hebben de mogelijkheid gekregen om het duurzaam scenario op volgende manieren beoordelen:

- een invultabel waarin aan de hand van een +/- kwotering wordt weergegeven in welke mate de doelstellingen door het duurzaam scenario gehaald worden
- Een evaluatie van de varianten, waarin beschrijvend een mening/voorkeur m.b.t. de varianten in het duurzaam scenario wordt weergegeven.
- Tot slot werd de mogelijkheid gegeven om eventuele bemerkingen/bedenkingen weer te geven.

### **'Globale quotering'**

beoordeling:

- ++: het duurzaam scenario heeft een zeer positief effect op de doelstelling
- +: het duurzaam scenario heeft een positief effect op de doelstelling
- 0: het duurzaam scenario heeft geen effect op de doelstelling
- -: het duurzaam scenario heeft een negatief effect op de doelstelling

– --: het duurzaam scenario heeft een zeer negatief effect op de doelstelling

**Tabel 3: Globale quotering**

	gemeente	BMV	provincie	RWO	De Lijn	mobiliteits-commissie	politie	totaalscore
<b>doelstellingen</b>								
<b>Verbeteren van bereikbaarheid</b>								
Bereikbaarheid compacte kern blijven garanderen	+	+			+	+	+	
Bereikbaarheid kern afstemmen op het functioneren van de kern zodat wandelen, fietsen, wonen en winkelen terug aangenaam kan zijn.	++	++			++	++*	++	
<b>Verbeteren van toegankelijkheid</b>								
Zo groot mogelijke toegang tot mobiliteit garanderen voor iedereen (d.w.z. toegang tot het gehele vervoerssysteem en tot individuele en collectieve vervoermiddelen op zich).	+	+			+	+	0	
Bereikbaarheid van voorzieningen en inrichting van wegen evenwichtig afstemmen op autogebruik, fietsgebruik, voetgangers en openbaar vervoer zodat aan iedereen mogelijkheid wordt geboden om zich te verplaatsen en aan de mobiliteitsbehoefte van zwakkere groepen (gehandicapten, kinderen, ouderen, lage inkomens) te kunnen voldoen.	+	+			++	+	++	
<b>Verhogen van verkeersveiligheid</b>								
Streven naar een objectief en subjectief verkeersveilige omgeving, d.w.z. wegwerken van gevaarlijke punten en creëren van een omgeving waarin de zwakke weggebruiker zich veilig voelt.	++	+			++	++	++	
Het wegennet optimaliseren via categorisering. Door de weginrichting consequent af te stemmen op de categorie groeit een intrinsiek veilig en kwaliteitsvol wegennet, hiërarchisch ingepast in het bovenlokaal wegennet.	+	++			+	+	++	
Aandacht voor leesbaarheid en compartimentering. Het ontwerp van de weg moet een herkenbaar ruimtelijk beeld opleveren voor de weggebruiker, waaruit het gepast verkeersgedrag volgt.	+	+			+	+	+	
<b>Verbeteren van verkeersleefbaarheid</b>								
Realiseren van een voor mensen verkeersleefbare omgeving (luchtkwaliteit, geluid, trillingen, geur, oversteekbaarheid/barrièrewerking, ruimtegebruik, leesbaarheid, kwaliteit openbare ruimte, kwaliteit landschap en cultureel erfgoed).	+	+			++	+	+	
De leefbaarheid van de dorpskern maximaal garanderen. D.w.z. de landelijkheid maximaal bewaren en versterken. De mobiliteit moet in belangrijke mate het lokale wonen en de lokale functies ondersteunen. Met de aanwezigheid van de bovenlokale functie van het KVR-Instituut/KHK wordt hierbij rekening gehouden	++	+			++	++	+	
Het mobiliteitsscenario moet de lage dynamiek van de open ruimte rond de kern ondersteunen.	+	+			+	+	+	
<b>Terugdringen van schade aan natuur en milieu</b>								
De milieu- en natuurschade die door de mobiliteit veroorzaakt wordt (ruimtebeslag, emissies) terugdringen tot op een aanvaardbaar niveau.	+	+			+	+	+	
<b>Naar een geïntegreerde aanpak van de mobiliteit</b>								
Een geïntegreerde aanpak om de complexiteit van de vraag naar mobiliteit in goede banen te leiden.	++	+			++	++	++	
Integreren van mobiliteit en ruimtelijke ordening. D.w.z. het ruimtelijk scenario uit het GRS Vorselaar overnemen in het Mobiliteitsplan. Voor dit ruimtelijk scenario wordt in het Mobiliteitsplan een mobiliteitsscenario ontwikkeld dat de visie uit het GRS ondersteunt en helpt realiseren.	+	+			+	+	++	
<b>Versterken van alternatieve vervoerswijzen</b>								

doelstellingen	gemeente	BMV	provincie	RWO	De Lijn	mobiliteits- commissie	politie	totaalscore
De interne bereikbaarheid van de kern door fiets of openbaar vervoer verbeteren.	++	++			++	++	++	
Stimuleren van fietsgebruik over korte afstanden (zodat verkeersdrukke 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.	++	+			++	++	+	
Maximale herwaardering van trage wegen.	+	+			++	+	+	
Een goed parkeerbeleid, d.w.z. de bereikbaarheid van voorzieningen moet doorwerken in het parkeeraanbod, zodat op die manier de verkeersstromen en de vervoerswijzekeuze kunnen gestuurd worden.	+	++			++	+**	++	

### **Evaluatie varianten**

De mobiliteitscommissie stelt in haar evaluatie de voorkeur te hebben voor volgende varianten:

- Variant 1 van de afbakening van het verblijfsgebied (afbakening volgens het plangebied van de dorpskernvernieuwing).
- Variant 2 (diffuus model ) van het autonetwerk (wegencategorisering).

### **Bemerkingen**

\* De mobiliteitscommissie stelt dat er naar het winkelen toe toch andere verwachtingen zijn dan naar de andere vermelde activiteiten (wandelen, fietsen en wonen), meer bepaald wat het parkeren betreft.

\*\* De mobiliteitscommissie stelt dat vooral kortparkeren i.f.v. het winkelen in het centrum een aandachtspunt is.

# V **BESCHRIJVING DUURZAAM SCENARIO: VORSELAAR, VERRASSEND NATUURLIJK!**

## 1 **Werkdomein A: Ruimtelijke ontwikkelingen**

### 1.1 **A1 Bovenlokale en lokale ruimtelijke structuurplannen**

#### *Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen*

De ruimtelijke visies van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)<sup>3</sup> en het Ruimtelijk Structuurplan van de Provincie Antwerpen (RSP Antwerpen)<sup>4</sup> maken duidelijk dat door de ligging in het buitengebied, door de aanwezigheid van belangrijke valleigebieden en reliëfelementen en door de selectie van Vorselaar als gewoon hoofddorp type III sterke groei uitgesloten is. De gemeente kan vooral ruimte bieden voor voorzieningen in functie van een natuurlijke groei.

#### *Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Vorselaar*

Het ruimtelijke toekomstscenario (de gewenste ruimtelijke structuur) zoals beschreven in het GRS Vorselaar<sup>5</sup> wordt overgenomen. Deze visie is immers (recent) tot stand gekomen na veelvuldig overleg, en wordt gedragen door de bevolking.

Het ruimtelijke toekomstscenario is weergegeven in Figuur 16 op blz. 32. Het stelt dat de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen moeten afgestemd worden op de waterloop- en valleigebieden in het noorden en het zuiden van de gemeente, d.w.z.:

- Compact ontwikkelen van de woonkern in de deelruimte dorp Vorselaar, met de valleien als harde grens. De voorzieningen worden er maximaal gebundeld, met aandacht voor een aantrekkelijke handelsomgeving.
- Het fysisch systeem is bepalend voor de ontwikkelingen in de open ruimte buiten het dorp Vorselaar, zonder de dynamiek en ontwikkelingskansen van de landbouw te hypothekeren. Door differentiatie binnen de agrarische structuur (aanduiding van bouwvrije zones, verwevingsgebieden en zones dominant graslandgebruik) wordt rekening gehouden met het fysisch systeem. Het uitgangspunt hierbij is dat overeenkomsten tussen landbouw en natuur op vrijwillige basis afgesloten kunnen worden. Het stimuleren van plattelandstoerisme kan de landbouw nieuwe impulsen geven.
- Het waternetwerk en de massieve boscomplexen vormen de basis voor natuurbehoud en natuurontwikkeling in Vorselaar. Toerisme en recreatie worden er laagdynamisch uitgebouwd. De bosgebieden grenzend aan de kern (dorp Vorselaar) geven een groene aanblik en ondersteunen een aangename woonomgeving. De kern (kerk) en de open ruimte (kasteel en kasteelpark) zijn duidelijk met elkaar verbonden door de Kasteeldreef.

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

- Het ruimtelijk toekomstscenario zoals beschreven in het GRS Vorselaar is een duurzaam scenario. Werkdomeinen B C moeten de visie van dit ruimtelijk scenario ondersteunen. D.w.z. dat werkdomein B en werkdomein C enkel aspecten kan bevatten die de visie van het GRS Vorselaar mee helpt realiseren.
- De ruimtelijke structuur deelt Vorselaar globaal in in een compacte kern en een openruimtegebied buiten deze kern. Binnen elk beleidsdomein zou met deze tweedeling rekening gehouden moeten worden.

---

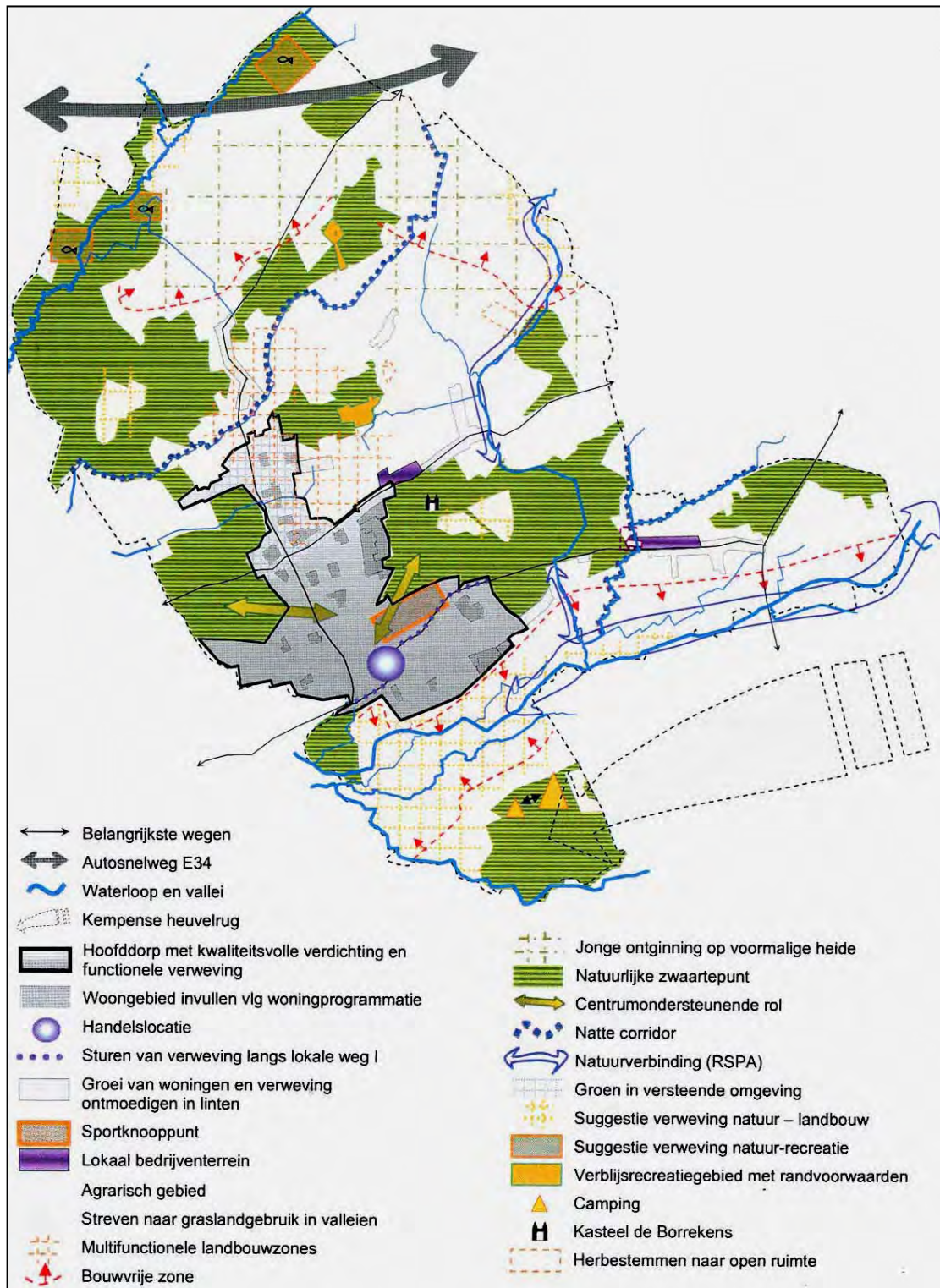
<sup>3</sup> Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, 'Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen – integrale versie', AROHM Afdeling Ruimtelijke Planning, 1997.

<sup>4</sup> Provincie Antwerpen - provincieraad, 'Ruimtelijk structuurplan provincie Antwerpen', Studiegroep Omgeving (ontwerper), 25/01/2001 (definitieve vaststelling).

<sup>5</sup> Gemeente Vorselaar, 'Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Vorselaar', IOK Plangroep, definitief goedgekeurd door de Deputatie van de Provincie Antwerpen op 21/09/2006.



Figuur 16: Synthese gewenste ruimtelijke structuur Vorselaar



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

*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 1	Opmaak/herziening GRS	gemeente	KT (2011)	

## 1.2 A2 Ruimtelijke uitvoeringsplannen

### **RUP Kern Vorselaar**

De gemeente maakt, in uitvoering van het GRS Vorselaar, voor (delen van) de woonkern één of meerdere RUP's. Volgende uitgangspunten worden hierbij (o.a.) gehanteerd (cfr. GRS Vorselaar):

- Uitvoeren van de woningprogrammatie door voor actiegebieden inrichtingen vast te leggen.
- Verhogen van de woningdichtheid via kavelbreedte en bouwtype.
- Opleggen voorkeurecht op strategische toegangspcelen van nog niet uitgeruste woonzones.
- Streven naar sociale mix door vastleggen van percentages en/of zonering van woontypologieën.
- Ruimtelijk uitwerken van het commercieel centrum. Hierbinnen worden mogelijke handelsfuncties omschreven in functie van het gewenste voorzieningenniveau.

Verhogen van de woningdichtheid en concentreren van functies brengt meerdere bewoners samen op eenzelfde ruimte en leidt dus potentieel tot meer verplaatsingen binnen die ruimte. In de kern en binnen het verblijfsgebied moet ervoor geopteerd worden om deze verplaatsingen zo veel mogelijk duurzaam te laten verlopen. In het RUP Kern Vorselaar moeten op z'n minst de belangrijkste fiets- en voetverbindingen (als onderdeel van een tragewegennetwerk) aangeduid worden.

Het streven naar een sociale mix door zoneringen van bepaalde woontypologieën kan vanuit leefbaarheidsoverwegingen sterker gesteld worden: om een leefbaar verblijfsgebied te bekomen moet de sociale mix maximaal gerealiseerd kunnen worden (dus echte sociale verweving). De woontypologieën moeten dan ook maximaal verweven worden (maximale mix van koopwoningen, huurwoningen, sociale woningen, bejaardenwoningen,...), zodat de differentiatie in woontypologieën (en dus ook 'types' bewoners) potentieel een levendige/leefbare omgeving creëert.

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

- In een RUP voor de linten kunnen voorschriften worden opgenomen m.b.t. inritkoppeling.
- In een RUP kunnen parkeernormen opgelegd worden (al dan niet voorzien op eigen terrein).

### **RUP lokaal bedrijventerrein Sassenhout en RUP lokaal bedrijventerrein Vispluk**

De toekomstige ontwikkelingsmogelijkheden van de bedrijventerreinen hebben geen significante impact op de mobiliteit. Zie ook 0 op blz. 42.

### **RUP Van de Wervelaan**

Aansnijden woonuitbreidingsgebied (en tegelijk herbestemmen van gebieden aan de rand van de woonkern ter compensatie). Kadert in de woningprogrammatie.

*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 2.1	Opmaak RUP Kern Vorselaar	gemeente	KT (opstart voorzien in 2008)	70.000
A 2.2	Opmaak RUP Vandewervelaan	gemeente	KT (opstart voorzien in 2008)	
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

## 1.3 A3 Strategische ruimtelijke projecten met grote impact op mobiliteit

### *Dorpskernvernieuwing<sup>6</sup>*

De open oproep dorpskernvernieuwing voor Vorselaar werd gewonnen door 'Een dorpserv voor Vorselaar' van Jozef Legrand en Michel De Visscher i.s.m. ingenieursbureau France. Om de ideeën van de dorpskernvernieuwing in Vorselaar te kunnen realiseren is ingrijpen op het huidige 'mobiliteitsstelsel' noodzakelijk. De ruimtelijke herinrichting die de dorpskernvernieuwing beoogt en het ruimtelijk scenario van het GRS Vorselaar zijn (vanuit werkdomein A) het meest bepalend voor de scenariovorming in werkdomein B (en werkdomein C). In wat volgt wordt de dorpskernvernieuwing dan ook uitgebreid beschreven.

### *Beschrijving plangebied*

Het dorpserv waarvan sprake in het projectvoorstel wordt bepaald door een aaneenschakeling van 3 pleinen, waarvan de Kerkstraat de ruggengraat vormt (zie Figuur 17 op blz. 35): het Kerkplein is het belangrijkste plein, het Tipllein een pleintje met intiemer karakter, het Spieplein een herinnering aan een bijna verdwenen verleden. Bij de herinrichting van dit dorpserv worden ook de zijstraten<sup>7</sup>, het (nieuw aan te leggen) plein aan de Heikant en de Markt betrokken. Voor de straten in het plangebied: zie Figuur 20 op blz. 37.

**Figuur 17: Afbakening plangebied Dorpskernvernieuwing – weergave dorpsplein en markt**



Bron: Gebaseerd op documenten van Jozef Legrand en Michel De Visscher i.s.m. ingenieursbureau France.

<sup>6</sup> De informatie is deels gebaseerd op: Beirinckx Elly, 'Landelijk na(a)r school! Casestudie te Vorselaar', eindwerk opleiding stedenbouw en ruimtelijke planning, Hoger Instituut voor Architectuurwetenschappen Henry Van De Velde, Hogeschool Antwerpen, academiejaar 2005-2006.

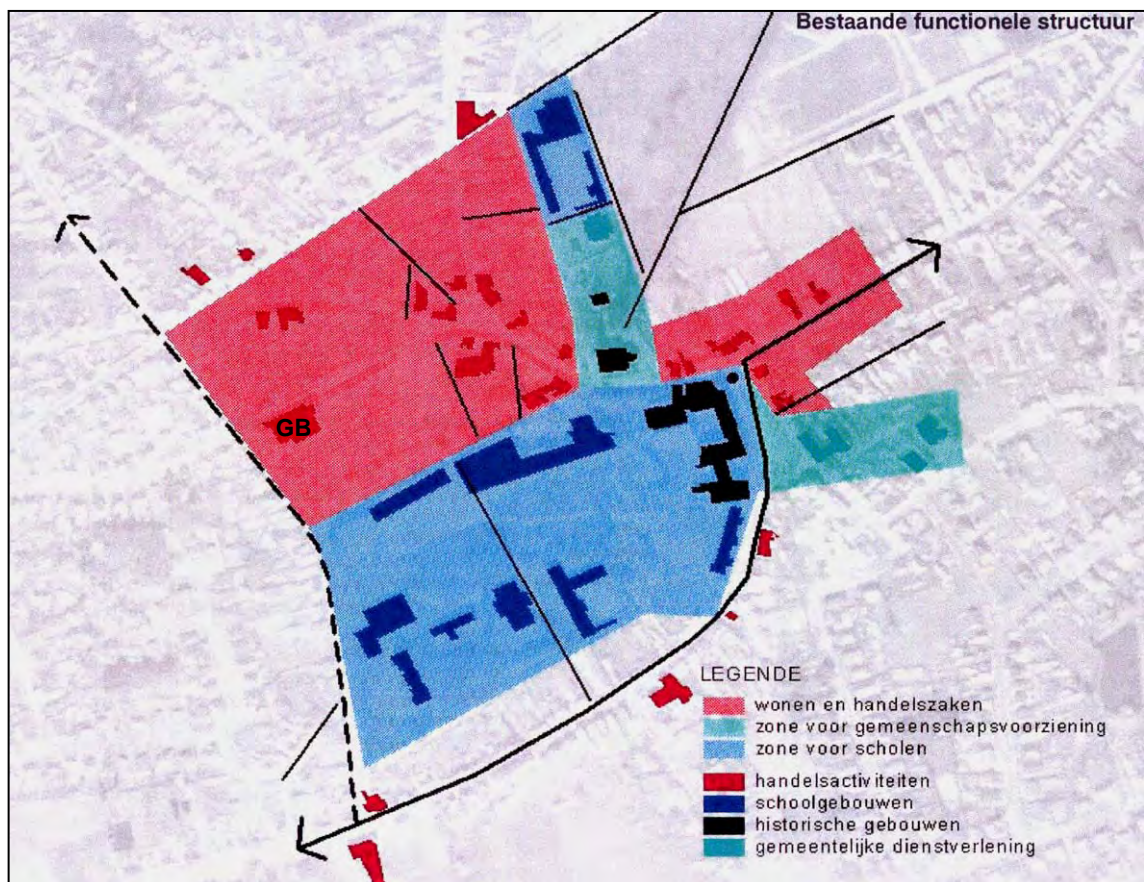
<sup>7</sup> Cardijnstraat, Monsigneur Donchélei, omgeving Spiehuisjes in de Kempdenlaan en de Molenstraat.

Binnen de afbakening van het plangebied en rond de ruggengraat die door de Kerkstraat gevormd wordt komen globaal volgende functies voor (zie Figuur 18 **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.** op blz. 36 en Figuur 19 op blz. 37):

- wonen en handelszaken (voornamelijk rond de as Riemenstraat-Kerkstraat-Molenstraat en in de Kuiperstraat), en de GB in de Kempenlaan
- scholen (in het bouwblok tussen Mgr. Donchélei, Kerkstraat, Markt, Lepelstraat en Goorbergenlaan en aan de Cardijnlaan)
- gemeenschapsvoorzieningen (aan de Cardijnlaan), de Markt en de Nieuwstraat

Op Figuur 21 op blz. 38 is de huidige verkeerscirculatie in het plangebied weergegeven. De Kerkstraat, Mgr. Donchélei, Goorbergenlaan, Lepelstraat, Markt en Riemenstraat vormen eveneens een route voor het openbaar vervoer. Voor het huidige parkeren in het plangebied: zie Figuur 41 op blz. 79.

**Figuur 18: Bestaande functionele structuur plangebied Dorpskernvernieuwing**



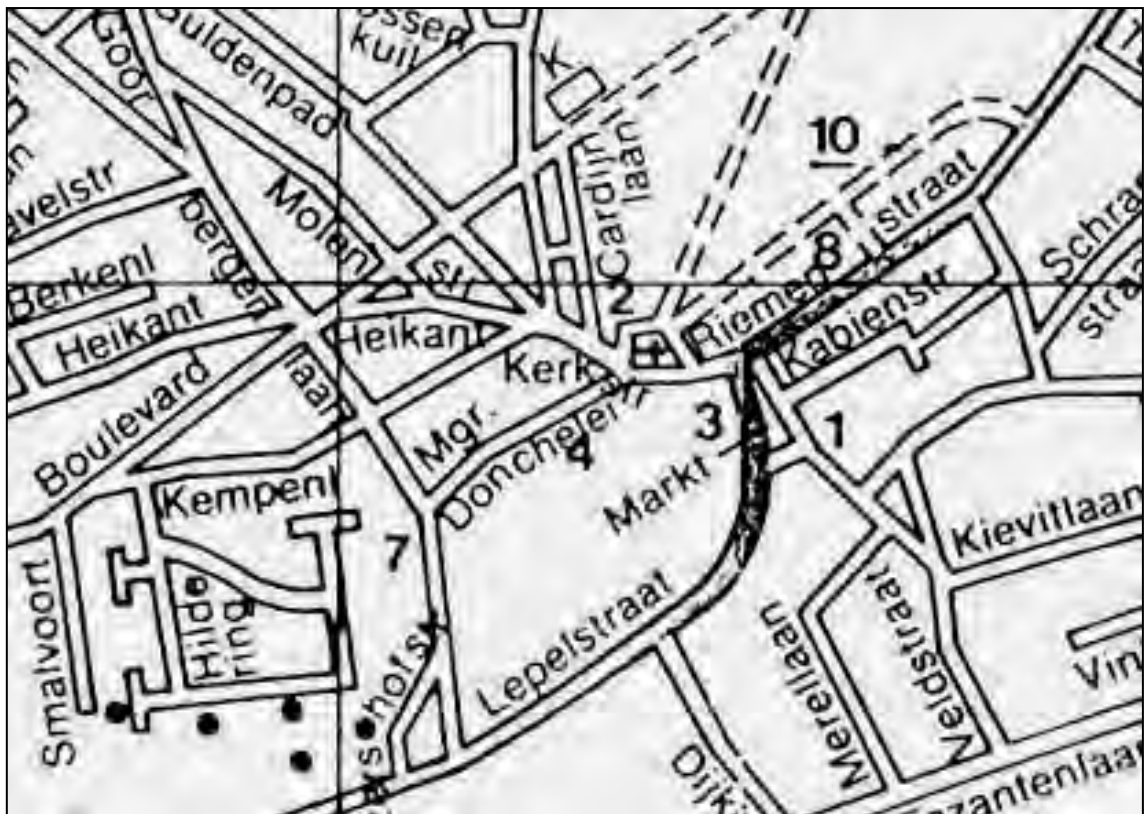
Bron: Beirinckx Elly, 'Landelijk na(a)r school! Casestudie te Vorselaar', eindwerk Hogeschool Antwerpen, academiejaar 2005-2006.

**Figuur 19: Scholen binnen het plangebied Dorpskernvernieuwing**

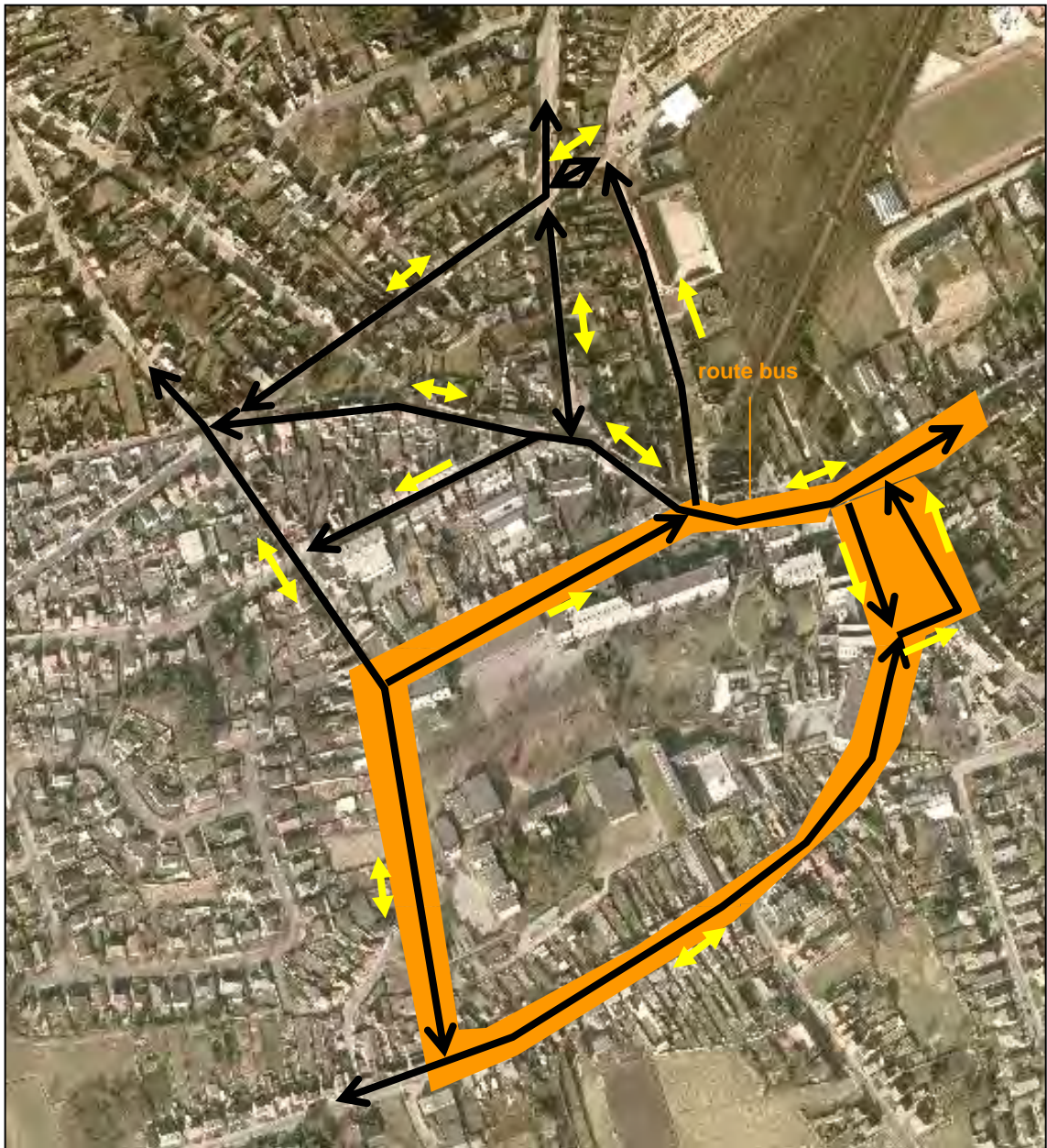


Bron: Beirinckx Ely, 'Landelijk na(a)r school! Casestudie te Vorselaar', eindwerk Hogeschool Antwerpen, academiejaar 2005-2006.

**Figuur 20: Straten plangebied Dorpskernvernieuwing**



**Figuur 21: Bestaande verkeerscirculatie en busroute in plangebied Dorpskernvernieuwing**



*Een inrichtingsvoorstel dat rekening houdt met concrete knelpunten (bottom-up) én uitgaat van principes van duurzame mobiliteit (top-down)*

Bij de (verkeerskundige) uitwerking van het inrichtingsvoorstel werd gesteld dat voor volgende concrete knelpunten minimaal een oplossing moet gezocht worden (zie Figuur 22 op blz. 40)<sup>8</sup>:

- De as Riemenstraat-Kerkstraat-Molenstraat (met de drie pleintjes), als drager van het centrum met de centrumfuncties, heeft een te sterke verkeersfunctie. Deze as wordt immers gebruikt als een verbindingsas door het centrum (verkeerskundige link tussen noord en zuid). Het wegprofiel (bochtig, smal) is hier echter niet op afgestemd.
- Op de Markt primeert de verkeersfunctie op de verblijfsfunctie: autoverkeer rijdt rondom de markt, de markt zelf is een parking en fungeert bovendien als busstation (hoofdh halte) met wachtplaats voor bussen.

<sup>8</sup> Gebaseerd op een overleg met het gemeentebestuur van Vorselaar en de Technische Dienst van de gemeente Vorselaar, en op een informatievergadering m.b.t. de Dorpskernvernieuwing (door Jozef Legrand en Michel Visscher) voor de mobiliteitscommissie, augustus 2007.

- De sterke verkeersfunctie op de as Kerkstraat wordt mee bepaald door verkeer dat geen bestemming heeft in de kern, maar via de Kempenlaan en de Donchélei de verbinding tussen de Goorbergenlaan en de Kerkstraat maakt, om verder in noordelijke of zuidelijke richting te rijden. Een deel van het verkeer in de Kerkstraat heeft een herkomst/bestemming bij de GB in de Kempenlaan, en komt via het circuit Kempenlaan-Goorbergenlaan-Mgr. Donchélei eveneens in de Kerkstraat terecht<sup>9</sup>.
- Verbeteren van de verkeersveiligheid (voor schoolgaande kinderen) in de Kempenlaan. Vooral op het Kruispunt Kempenlaan/Goorbergenlaan kunnen zich potentieel incidenten voordoen door een slecht zicht vanuit de Kempenlaan (auto) op (het fietspad in) de Goorbergenlaan.
- Verbeteren van de verkeersveiligheid (voor schoolgaande kinderen) in Cardijnlaan. Ouders die hun kinderen afzetten aan de school in de Cardijnlaan passeren via de Kerkstraat. Bovendien is er slecht zicht op de hoek Cardijnlaan/Boulevard omwille van de aanwezigheid van een muur.
- Het profiel van Boulevard (2-richtingsverkeer en parkeerstroken) is te smal voor het huidige gebruik. De weg heeft de functie van verzamelweg vanuit het centrum (op sublokaal niveau), maar tweerichtingsverkeer én de functie van 'parkeeras' leiden tot onveilige situaties.
- Het driehoekig pleintje aan Heikant (pleintje gevormd door Molenbaan, Boulevard en Heikant) bestaat uit 3 gevaarlijke kruispunten (slecht zicht door scherpe hoeken, onduidelijkheid over voorrang), wat leidt tot gevaarlijke situaties.
- Ondanks een parkeerverbod wordt er in de Dreef geparkeerd (verbinding Kerk-Kasteel). De Dreef vormt nochtans één van de structurele kwaliteiten in het centrum van Vorselaar.

Tegelijk met het oplossen van concrete knelpunten werden volgende doelstellingen voor de dorpskernvernieuwing geformuleerd die moeten leiden naar een meer duurzame mobiliteit<sup>10</sup>:

- Het Dorpsplein (Kerkstraat met 3 pleintjes) en de Markt moet leefbaar zijn. Verblijven moeten voorrang krijgen op de verkeersfunctie.
- De Kerkstraat, als slagader het centrum van Vorselaar, moet een aangename ruimtelijke link vormen tussen noord en zuid. Deze slagader moet, in plaats van een route voor doorgaand gemotoriseerd verkeer te zijn, een centrumfunctie krijgen. De inrichting van de Kerkstraat en zijn omgeving moet de identiteit van Vorselaar weergeven, 'een groene rustige gemeente'. De Markt moet mee opgenomen worden in deze centrumfunctie.
- De Kerkstraat moet een veilige en aangename omgeving voor voetgangers en bewoners zijn (met zitbanken, terrassen)
- Parkings in het centrum rond de ruggengraat worden zoveel mogelijk geweerd. De parkings situeren zich best in de nabijheid van het centrum (op loopafstand).

---

<sup>9</sup> De GB heeft ongeveer 1100 klanten per dag, wat zich vertaalt in 400 à 500 auto's per dag.

<sup>10</sup> Gebaseerd op informatie van het gemeentebestuur van Vorselaar en op basis van informatie van de open oproep Dorpskernvernieuwing in Vorselaar.