

...). Dit komt de leefbaarheid en levendigheid in de kern ten goede en geeft maximale mogelijkheden voor de fietsers en voetgangers in de kern.

- Door een systeem met eenrichtingsstraten te introduceren vermindert het aantal potentiële conflictpunten (omdat er minder richtingen zijn van waaruit het verkeer kan komen).
- In het voorstel wordt het doorgaand verkeer rond de kern geleid, wat de verkeersfunctie in de kern vermindert.
- Het snelheidsverschil tussen gemotoriseerd verkeer en fietser/voetgangers wordt bovendien zo klein mogelijk gemaakt (de kern als zone 30 - verblijfsgebied), wat ook een positief effect heeft op de verkeersveiligheid en leefbaarheid.

Er wordt van uitgegaan dat bovenstaand voorstel van verkeerscirculatie maximaal tegemoet komt aan de vermelde doelstellingen. Alternatieve verkeerscirculatievoorstellen zijn mogelijk indien deze tegemoet komen aan bovenvermelde doelstellingen.

Voor het autonetwerk wordt een 'diffuus' model (zie Figuur 37 op blz. 71) voorgesteld, d.w.z. een model dat het verkeer verdeeld rond de kern van Vorselaar

In het diffuus model wordt volgende wegencategorisering voorgesteld:

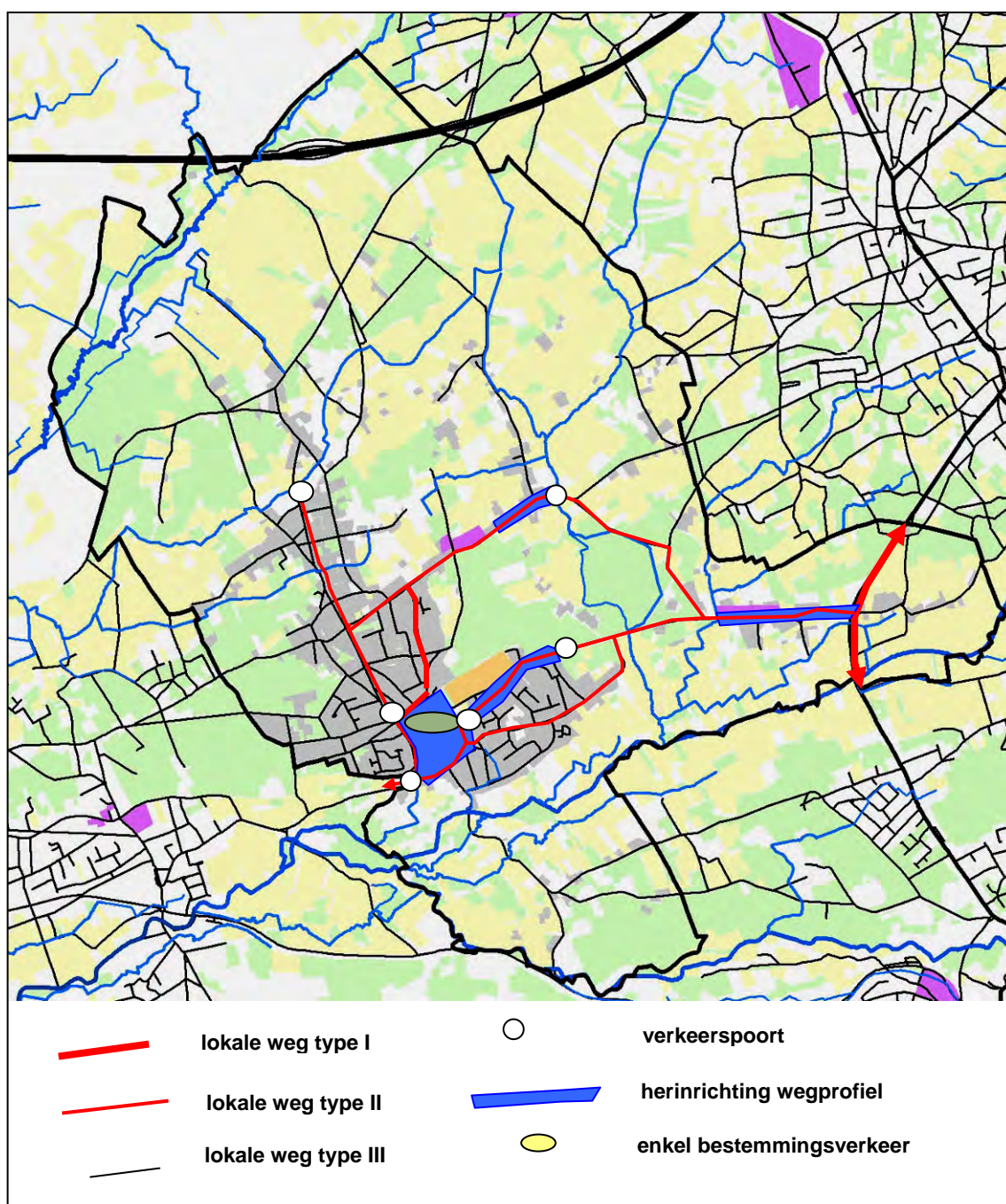
- Lokale weg I
 - N153/Poederleeseweg: verbinding met Herentals (en de E313) en Lille (en de E34)
- Lokale weg II:
 - Sassenhout-Dennenlaan-Riemenstraat-Markt-Lepelstraat: ontsluiting van Vorselaar naar de lokale weg I, verzamelweg voor het gehucht Sassenhout, voor de Dorpskern en voor het oostelijke 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 gaat het om landbouwwegen.

In het diffuus model wordt het autoverkeer ruimtelijk verspreid over een 5-tal assen. 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. De 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.

Werkdomein D: consequent doordenken en relaties met andere beleidsdomeinen

- Een bepaalde wegencategorie vergt een bepaalde consequente inrichting (dwarsprofiel/type kruisingen) en snelheidsregime.
- Een bewegwijzeringsplan moet rekening houden met de wegencategorisering.

Figuur 37: Autonetwerk: diffuus model



Werkdomein E: acties en maatregelen

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

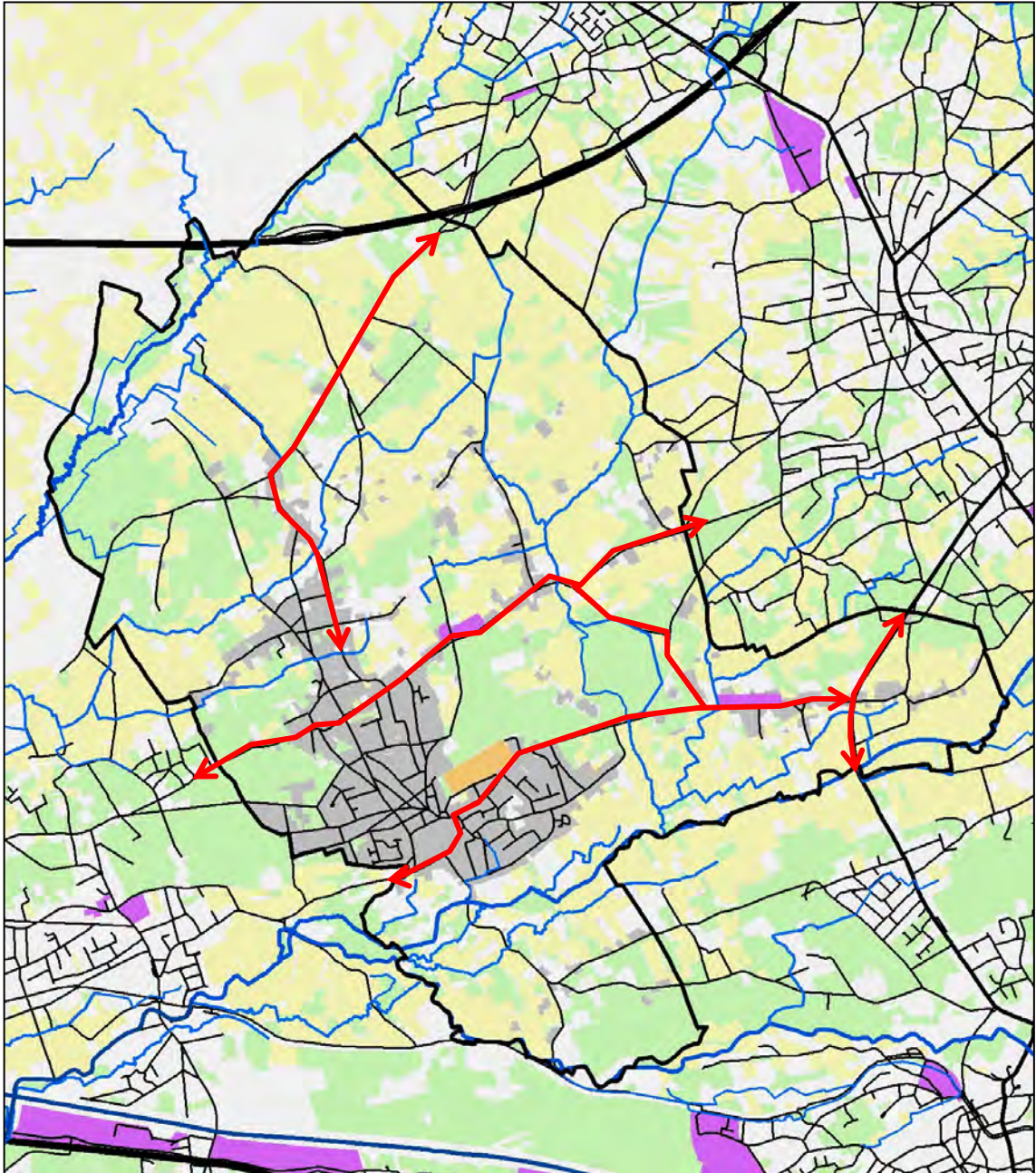
maatregel	actie	actor	termijn	financiële raming
B.4.1	Dorpskernvernieuwing - aanpassing autonetwerk: - doorgaande route Riemenstraat-Markt-Lepelstraat-Goorbergenlaan - aanpassing verkeersstructuur interne wegenis plangebied Dorpskernvernieuwing (lussen Kempenlaan-Kuiperstraat en Cardijnlaan-Mgr. Donchélei)	gemeente gemeente	KT MLT	60 euro/m ²

maatregel	actie	actor	termijn	financiële raming
B.4.2	Aanpassing wegcategorisering: doorgaande route Proosthoevebaan	gemeente	KT	60 euro/m ²
B.4.3	Aanpassing overige wegenis conform wegcategorisering	gemeente	MLT - LT	60 euro/m ²

2.5 B5 Routes zwaar vervoer

De huidige routes van het zwaar vervoer worden weergegeven in Figuur 38 op blz. 73.

Figuur 38: Huidige routes zwaar vervoer in Vorselaar



Een deel van het (doorgaand) vrachtwagenverkeer naar Grobbendonk wordt (via GPS) gestuurd langs Vispluk-Molenbaan en in noordelijke richting via Heirbaan. Bestemmingsvrachtverkeer in Vorselaar moet in het centrum zijn (laden/lossen) of aan de bedrijventerreinen Vispluk en Sassenhout. De routes die gebruikt worden zijn:

- Poederleeseweg/N153
- Sassenhout-Dennelaan-Riemenstraat-Markt-Lepelstraat
- Molenbaan-Vispluk-Berkelheide (sluiproute van Lille naar Grobbendonk)
- Proosthoevebaan (vanop Sassenhout staat bedrijventerrein Vispluk bewegwijzerd zodat het bestemmingsvrachtverkeer niet door het centrum van Vorselaar moet rijden)

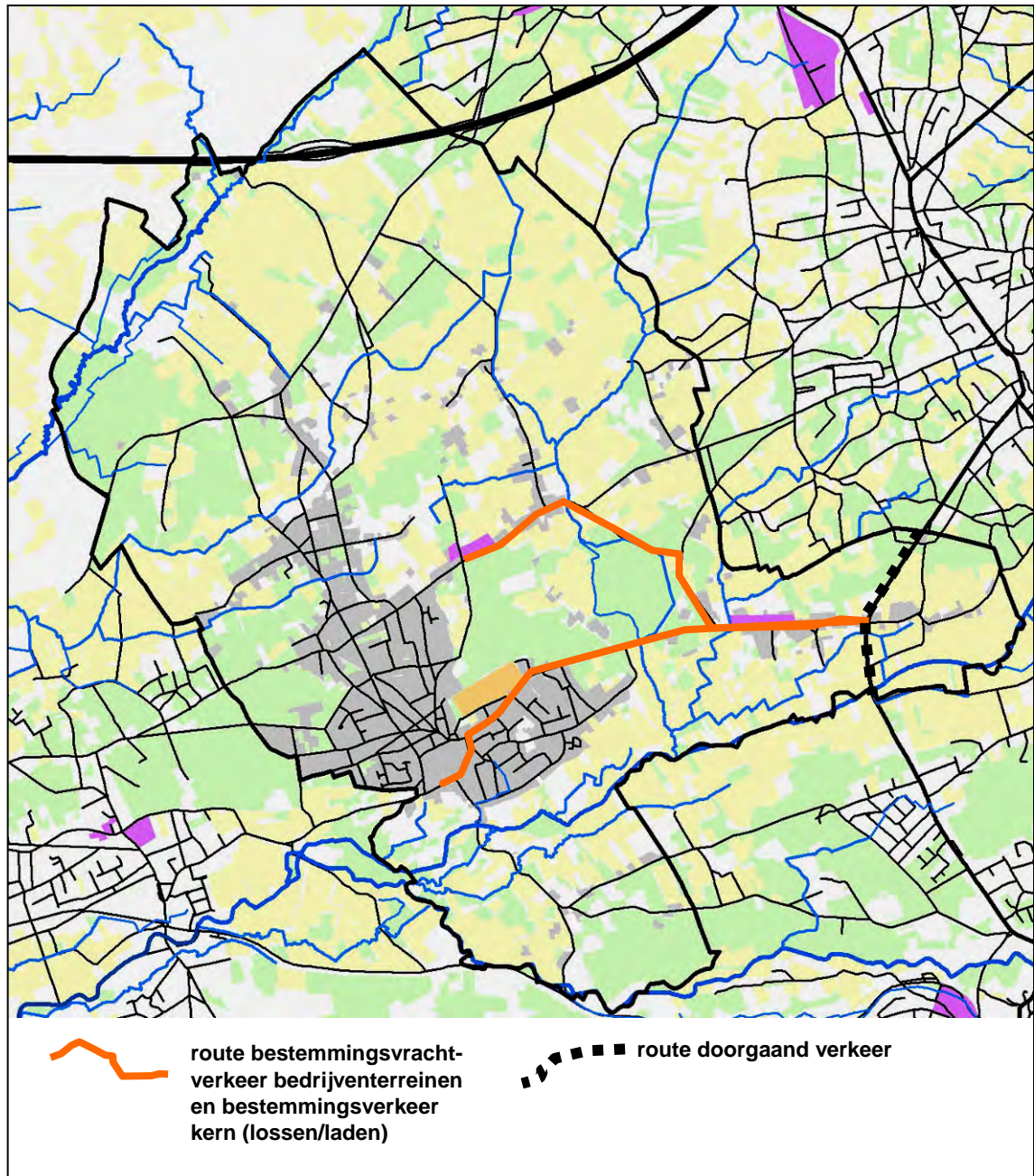
- Heirbaan-Zegbroek-Kissenhoek (GPS-gestuurd – sluikroute vrachtverkeer om Lille (op- en afrit E34) te bereiken i.p.v. over de N153)

Bijkomend wordt de problematiek van standplaatsen voor vrachtwagens vermeld. Er wordt van uitgegaan dat het in het centrum van Vorselaar over een 8-tal vrachtwagens gaat.

In het kader van het duurzaam scenario worden volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Er wordt onderscheid gemaakt tussen routes voor doorgaand vrachtverkeer en routes voor bestemmingsvrachtverkeer.
- Doorgaand vrachtverkeer moet over een weg van gepaste categorie geleid worden.

Figuur 39: Routes zwaar verkeer: geen doorgaand vrachtverkeer door het centrum



- Sluikvrachtverkeer moet vermeden worden door.
- Het mag niet de bedoeling zijn dat doorgaand vrachtverkeer vanop de N153 door Vorselaar een weg zoekt naar de autosnelwegen in de omgeving.

Rekening houdend hiermee wordt een voorstel uitgewerkt waarbij doorgaand verkeer door het centrum niet mogelijk is (zie Figuur 39 op blz. 74).

Het zwaar vervoer in Vorselaar wordt geconcentreerd op volgende routes:

- Route doorgaand verkeer:
 - Poederleeseweg N153
- Route bestemmingsvrachtverkeer in functie van bedrijventerrein Vispluk, bedrijventerrein Sassenhout en de kern (lossen/laden):
 - Sassenhout-Dennelaan-Riemenstraat-Markt-Lepelstraat
 - Sassenhout-Proosthoevebaan-Vispluk (tot aan Molenbaan)

Alle vrachtverkeer kan enkel via de weg van hoogste categorie (N153) Vorselaar in of uit. Binnen Vorselaar wordt enkel bestemmingsvrachtverkeer toegelaten. Doorgaand verkeer naar Grobbendonk gaat via Herentals. In de Lepelstraat (aan de grens met Grobbendonk) moet dus een verbod voor vrachtwagens komen. De opties dienen besproken te worden met de buurgemeenten, specifiek met het gemeentebestuur van Grobbendonk.

Wat betreft de standplaatsen voor vrachtwagens wordt er in het duurzaam scenario van uitgegaan dat hiervoor ruimte moet gezocht worden (zeker na herinrichting van de dorpskern). Als uitgangspunt wordt gesteld dat dergelijke standplaatsen moeten aantakken op lokale wegen II. Mogelijk kan plaats voorzien worden op de randparkings.

Werkdomein D: consequent doordenken en relaties met andere beleidsdomeinen

- Tonnagebeperingen worden ingevoerd om ongewenst (doorgaand) vrachtverkeer te weren (bijv. op Heirbaan).
- Routekeuze bij GPS zou rekening moeten houden met wegencategorisering.

Werkdomein E: acties en maatregelen

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

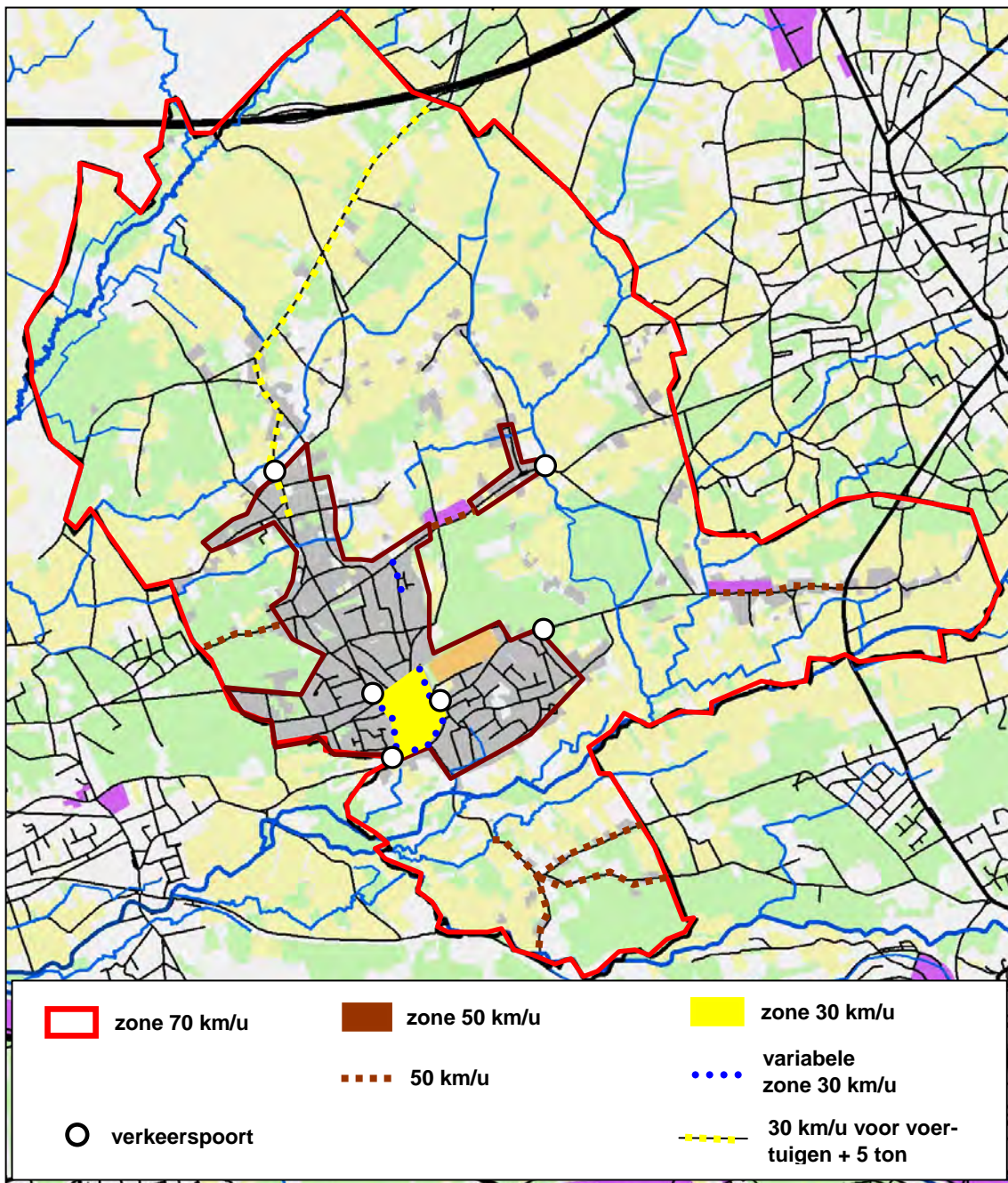
maatregel	actie	actor	termijn	financiële raming
B.5.1	Tonnagebepering buiten de routes voor vrachtvervoer: - Molenbaan - Heirbaan - Berkelheide richting Lille - Lepelstraat richting Grobbendonk	gemeente gemeente Gemeente/gemeente Lille Gemeente/gemeente Grobbendonk	Eind 2007 Eind 2007 MLT MLT/LT	5000
B.5.2	Overleg met buurgemeenten m.b.t. routes vrachtvervoer	Gemeente, buurgemeenten/ gemeenten/ regio (charter)	KT-MLT (gefaseerde aanpak)	personeelskost
B.5.3	Bewegwijzering zwaar vervoer: - naar KMO-zones - doorgaand zwaar verkeer N153 richting E313	gemeente gemeente	KT - MLT KT - MLT	2500
B.5.4	Onderzoek, inrichting en uitrusting ruimte voor stallen vrachtwagens	Gemeente/chauffeurs	LT	personeelskost/studiekost
B.5.5	Routekeuze GPS afstemmen op routes zwaar vervoer	Politiezone/leveranciers GPS-software	KT (2007)	personeelskost

2.6 B6 Snelheidsplan

De snelheidsregimes voor het huidige wegennet werd recent geüpdatet in het verkeersreglement.

Afhankelijk van de afbakening van het verblijfsgebied en rekening houdend met de wegencategorisering worden in het duurzaam scenario volgende snelheidsregimes voorgesteld:

Figuur 40: Snelheidsplan



- 30 km/u: in verblijfsgebieden (en aan scholen) geldt een zone 30. De precieze afbakening en grootte van dit gebied is afhankelijk van de afbakening van het verblijfsgebied.
- 50 km/u: Dit is de maximum toelaatbare snelheid binnen de bebouwde kom. De bebouwde kom is wettelijk vastgelegd; maar de afbakening kan herzien worden.

- 70 km/u: dit is de algemene maximumsnelheid op alle lokale wegen buiten de bebouwde kom krijgen (behalve op de E34). Uitzonderlijk kan deze snelheid verlaagd worden: lintbebouwing, smal wegprofiel, sluiproutes, landbouwwegen, industrieterreinen.

Het snelheidsplan wordt grafisch weergegeven in **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.** op blz.76. Op het plan werd ook een snelheidsregime van 30 km/u voor voertuigen boven 5 ton²² ingevoerd op een vrachtsluiproute.

Werkdomein D: consequent doordenken en relaties met andere beleidsdomeinen

- Rekening houden met afbakening verblijfsgebied en wegencategorisering

Werkdomein E: acties en maatregelen

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

maatregel	actie	actor	termijn	financiële raming
B.6.1	Afstemmen snelheidsregimes op wegencategorisering en verkeersgebieden/verblijfsgebieden: - aanpassing verkeersreglement fase 1 - aanpassing verkeersreglement fase 2 n.a.v. dorpskernvernieuwing - Dorpskernvernieuwing: snelheidskussen Riementsraat-Kerkstraat (snelheid + ontmoedigen doorgaand verkeer)	Gemeente/politie Gemeente/politie gemeente	2006-2007 KT-MLT-LT KT	60 euro/m ²
B.6.2	Aanpassen bebording: - zone 30 dorpskern op basis van dorpskernvernieuwing - variabele zone 30 schoolomgevingen - onderzoek in regio naar uniforme aanpak zoneborden 30-50-70	gemeente gemeente Gemeente/Politiezone Neteland	KT-MLT KT KT-MLT	5000 personeelskost

²² Momenteel wordt onderzoek gedaan naar eenvormige invoering van de tonnagebeperking (3,5 ton of 5 ton).

2.7 B7 Parkeerbeleid en parkeerplan

Het parkeerbeleid kan een belangrijke invloed hebben op de vervoerswijzekeuze. Er wordt onderscheid gemaakt tussen een vraagvolgend parkeerbeleid en een sturend parkeerbeleid:

- Bij een vraagvolgend parkeerbeleid wordt het aantal parkeerplaatsen afgestemd op de vraag naar parkeerplaatsen. Als er behoefte aan meer parkeerplaatsen ontstaat, dan worden deze aangelegd.
- Bij een sturend parkeerbeleid wordt getracht de mobiliteit te beïnvloeden, bijv. door het aantal parkeerplaatsen in het centrum aan een limiet te binden, of door het parkeren 'moeilijk te maken' ten opzichte van het alternatief vervoer. Bedoeling is om bewust te kiezen of de auto wel nodig is bij een bezoek aan het centrum.

Een sturend parkeerbeleid kan uit volgende aspecten bestaan:

- Parkeerdurbeperking: bij een limiet van het aantal parkeerplaatsen in het centrum kan ook een parkeerdurbeperking worden ingevoerd, zodat de parkeerplaatsen efficiënter zullen worden gebruikt. Een grotere parkeerroulatie is meestal van belang voor handel en horeca. Zo kunnen de parkeerplaatsen beter benut worden door klanten in plaats van dat ze gedurende een hele dag worden bezet door werk/schoolparkeerders. Een parkeerdurbeperking kan ingevoerd worden onder de vorm van een blauwe zone.
- Bewonersparkeerregeling Aanvullend op een parkeerdurbeperking kan corrigerend worden opgetreden voor belanghebbenden zoals bewoners (bijv. vrijstelling van gebruik parkeerschijf).
- Langparkeerders aan de rand: Werk- en schoolparkeerders kunnen de wagen best aan de rand van het centrum plaatsen (op loopafstand van het centrum). Merk op dat fietsen of openbaarvervoer gebruik in principe eerder gestimuleerd zou moeten worden, maar specifieke gebruikers of doelgroepen zijn autoafhankelijk (zie ook verder).
- Betalend parkeren/parkeertariefbeleid: Het verhogen van de parkeerkost op de eindbestemming, kan leiden tot de afweging of een autoverplaatsing wel noodzakelijk is. Het parkeertariefbeleid kan afhankelijk gemaakt worden van de parkeerdur (bijv. kort parkeren relatief goedkoper dan lang parkeren, of omgekeerd).
- Locatiekeuze van parkeeraccommodaties: Parkeerplaatsen trekken autoverkeer aan. Bij het aanleggen van een parking moet zowel de bereikbaarheid als de gevolgen voor de ontsluitende wegen en de omgeving (verkeersveiligheid, afwikkeling verkeer, hinder) worden onderzocht.
- Rekening houden met doelgroepen: Voor specifieke doelgroepen moet een gepast beleid uitgewerkt worden (bijv. Hogeschool met onregelmatige lestijden. Studenten zijn hierdoor vaak autoafhankelijk).
- Het huidige aantal bestaande parkeerplaatsen (publiek en privé) in het centrum van Vorselaar is weergegeven op Figuur 41 op blz. 79. Het parkeerbeleid in Vorselaar bestaat uit:
 - enkele grotere parkings op wandelafstand
 - Blauwe zone
 - Beurtelings parkeren
 - parkeerplaatsen mindervaliden
 - Speciale parkeerregels (in de buurt van scholen)

Figuur 41: Aantal publieke en privé parkeerplaatsen in het centrum van Vorselaar



Bron: Telling gemeente Vorselaar, mei 2007.

- In Vorselaar is er een probleem met bewonersparkeren versus bezoekers-/schoolparkeren. Een aantal woonstraten staan tijdens de schooluren vol geparkeerd, met name de Merellaan en de Veldstraat (Zie Figuur 42 op blz.80). Recent heeft de gemeente Vorselaar voor de schoolbezoekers een parkeergeleidingssysteem uitgewerkt, waarbij promotie rond de parking aan de sportterreinen wordt gemaakt, zodat het parkeren in functie van de scholen gestuurd wordt.

Figuur 42: Woonstraten met grote parkeerdruk (buiten de blauwe zone)



Bron: 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. Eveneens gebaseerd op een brief gericht aan de leerlingen van de KHK waarbij de centrumparkings aan de rand bekend worden gemaakt.

In het kader van het duurzaam scenario worden volgende uitgangspunten gehanteerd:

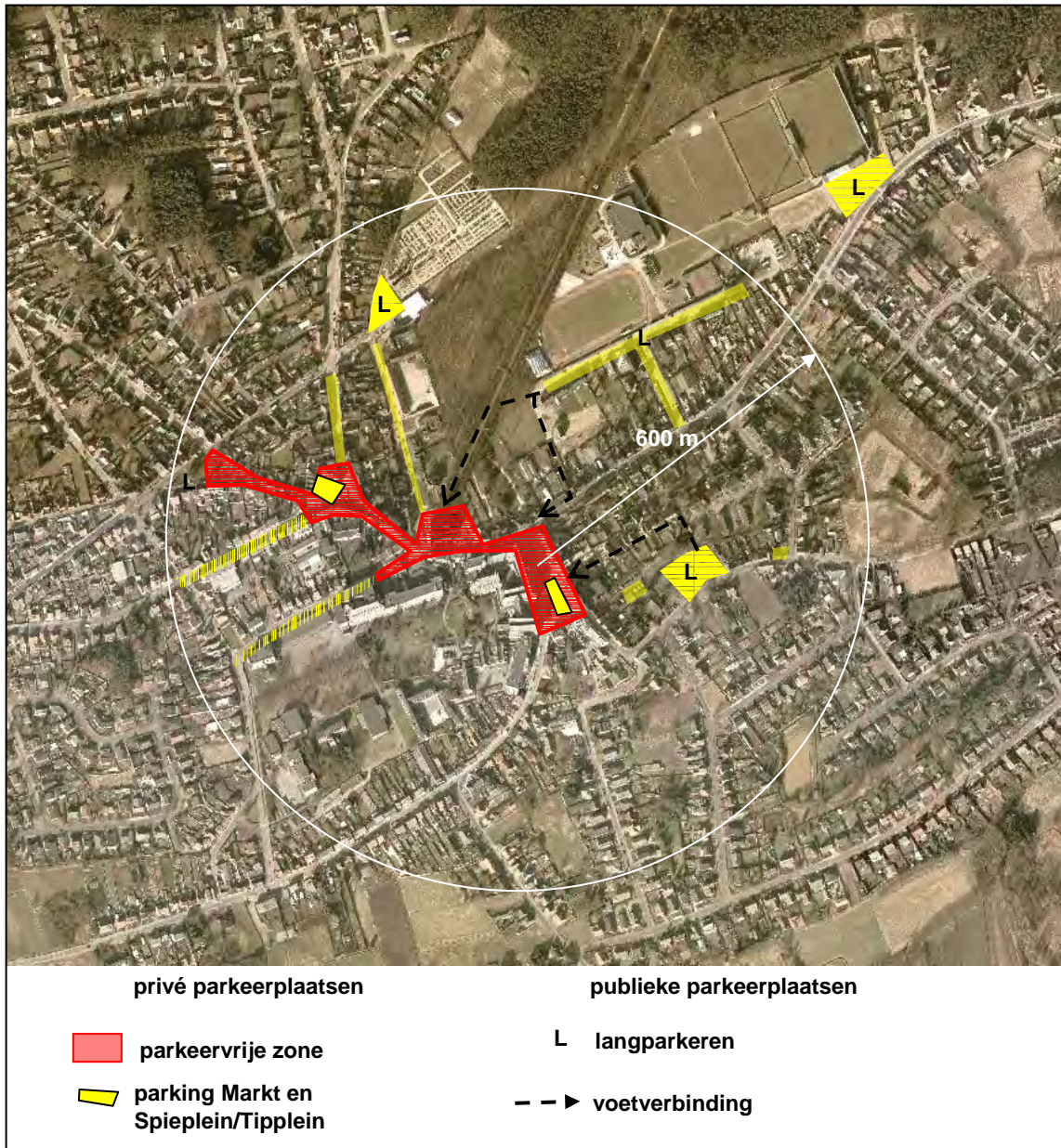
- Een gepast beleid (combinatie van bovenstaande mogelijkheden) moet uitgewerkt worden.
- Het concept dat in het kader van de Dorpskernvernieuwing wordt voorgesteld (Een leefbare Dorpsplein (Kerkstraat als ruggengraat met 3 pleintjes) en de Markt, verblijven moet er voorrang krijgen op de verkeersfunctie) moet ook vanuit het parkeerbeleid ondersteund worden. In een autoluwe dorpskern horen geen parkings thuis omdat deze autoverkeer aantrekken, m.a.w. parkings in het centrum rond de ruggengraat worden zoveel mogelijk geweerd. De parkings situeren zich best in de nabijheid van het centrum (op loopafstand).
- Langparkeren in functie van het centrum wordt maximaal naar parkings aan de rand gebracht.
- De parkings in functie van het centrum liggen maximaal binnen en straal van 600 m van het centrum.

In Figuur 43 op blz. 81 wordt het parkeerplan weergegeven. De principes van het parkeerplan en het bijhorende parkeerbeleid zijn de volgende:

- De ruggengraat (Kerkstraat) met de 3 pleintjes is een parkeervrije zone (behoudens mindervalidenparkings), behoudens aan het Tipllein/Spieplein waar kortparkeren is toegestaan in functie van de handel rond deze pleinen. Op De Markt, die hieraan gekoppeld is, is eveneens kort parkeren (in functie van de omliggende dienstverlening) toegestaan.
- Op loopafstand bevinden zich een aantal parkings voor langparkeerders in functie van het centrum:
 - De parking aan het Sportcentrum aan Oostakker en de Riemenstraat, per auto bereikbaar via de Riemenstraat. Deze parking (deel aan de Riemenstraat) fungeert eveneens als wachthalte voor schoolbussen (zie 0 op blz. 61). Vanop deze parkings is een voetverbinding naar het centrum voorzien via de Dreef. Ook de route via het buurtweggetje dat uitkomt op de Riemenstraat (en dan naar de Markt gaat) kan gebruikt worden. Deze parking is één van de twee parkings die recent door het gemeentebestuur van Vorselaar met infoborden werden aangeduid om het gebruik ervan door studenten van de KHK te stimuleren.
 - De parking aan de bibliotheek aan de Nieuwstraat, per auto bereikbaar via de Nieuwstraat vanop de Markt of vanop Sassenhout. Vanop deze parking is een voetverbinding naar het centrum voorzien welke op de Markt uitkomt. Deze parking is één van de twee parkings die recent door het gemeentebestuur van Vorselaar met infoborden werden aangeduid om het gebruik ervan door studenten van de KHK te stimuleren.

- De parking aan het kerkhof (einde van de Cardijnlaan), te bereiken via de Cardijnlaan en Boulevard. Deze parking is geënt op het lussensysteem voor de ontsluiting van de dorpskern (zie 2.4 op blz.67).
- De parking aan het driehoekig pleintje Heikant/Boulevard. Boulevard maakt deel uit van het ontsluitingssysteem van de Dorpskern (zie 2.4 op blz.67). De aanleg van dit pleintje wordt uitgevoerd in 2009.

Figuur 43: Parkeerplan Vorselaar



- Op de lussen van het ontsluitingssysteem van de Dorpskern is er ruimte voor parkeerplaatsen voor kort parkeren. Deze straten worden in het ontsluitingsconcept eenrichtingsstraten, zodat in het dwarsprofiel de ruimte voor de rijbaan beperkter kan zijn dan wat nu het geval is en er binnen het dwarsprofiel ruimte vrij komt voor parkeerplaatsen. Voor een deel worden op deze lussen de huidige parkeerplaatsen op Boulevard en het Kerkplein opgevangen. Het betreft:
 - Kempenlaan-Kuiperstraat
 - Mgr. Donchélei-Cardijnlaan

Werkdomein D: consequent doordenken en relaties met andere beleidsdomeinen

- Een sturend parkeerbeleid vraagt om goede alternatieven voor de auto. Goede fietsvoorzieningen zoals fietspaden en fietsenstallingen en een goede ontsluiting door het openbaar vervoer zijn onlosmakelijk met een sturend parkeerbeleid verbonden.
- Voetgangersdoorsteken vanop de parkings aan de rand naar het centrum
- Een sturend parkeerbeleid slaagt enkel wanneer er handhaving is: toezicht op wildparkeren, op het respecteren van de parkeerduur, op het betalen van de parkeergelden, Als hieraan onvoldoende aandacht wordt besteed dan zal het effect van de ingestelde maatregelen teniet worden gedaan.

Werkdomein E: acties en maatregelen

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

maatregel	actie	actor	termijn	financiële raming
B.7.1	Inrichting en uitrusting van de parking voor langparkeerders aan de rand (centrumparkings): - Kerkhof - uitbreiding Oostakker/voetbalparking - Nieuwstraat	gemeente gemeente gemeente	2006 KT (2008-2009) aangelegd	12.000 euro
B7.2	Dorpskernvernieuwing: Inrichting en uitrusting van de parking voor langparkeerders/bewoners Heikant	gemeente	KT (2009)	
B.7.3	Dorpskernvernieuwing: heraanleg parkings kortparkeren: - Spieplein/Tipplein - Markt	gemeente gemeente	MLT LT	25.000 Zie A 3.2
B.7.4	Dorpskernvernieuwing: heraanleg parkings kortparkeren Kempenlaan-Kuiperstraat en Donchélei-Cardijnlaan	gemeente	MLT	25.000
B.7.5	Onderzoek kortparkeren i.f.v. bebording parkeerduur	gemeente	MLT/LT	Studiekost/personeelskost
B.7.6	Aanpassen parkeerbeleid, bebording en parkeergeleidingssysteem	gemeente	KT (2007 bewegwijzering langparkings Oostakker en Nieuwstraat) - MLT	5000
B.7.7	Uitrusting voetverbindingen langparkings naar centrum - doorsteek naar Markt vanuit parking Nieuwstraat - doorsteek naar Kabilenstraat vanuit parking Nieuwstraat - doorsteek naar Lepelstraat vanuit parking Nieuwstraat - doorsteek naar Dreef vanuit parking Oostakker - doorsteek padje muziekwinkel vanuit parking Oostakker	gemeente gemeente gemeente gemeente gemeente	KT MLT MLT KT MLT	150 euro/m ²
B.7.8	Toezicht parkeergedrag	politie	continu	personeelskost
B 7.9	Afstemmen blauwe zone op handel – en dienstverleningszone	Gemeente/politie	KT (recent nog aangepast) - MLT	5000
B 7.10	Parkeerfaciliteiten mindervaliden: - Evaluatie bestaande parkeerfaciliteiten mindervaliden - Integreeren parkeerplaatsen mindervaliden in Dorpskernvernieuwingproject	Gemeente/politie gemeente	KT KT-MLT	2500

2.8 B8 Overstapvoorzieningen

Overstappen (bus/bus of voortransport/bus) is dikwijls een zwakke schakel in een verplaatsing met het openbaar vervoer. Daarom moet de nodige aandacht gaan naar de halteaccommodatie en het wachtcomfort:

- Voor bushaltes langs de weg veronderstelt dat minimaal een schuilhuisje, een begaanbare voetgangersroute naar de halte, een fietsenstalling en voldoende en leesbare informatie over de dienstregeling.
- Een hoofdhalte (in het centrum) wordt best uitgebouwd als een ‘service’-halte die een surplus biedt aan accommodatie voor de reiziger in transit. Daarbij moet gedacht worden aan:
 - goede bereikbaarheid
 - goede verlichting
 - voldoende fietsstallingen
 - verlichting
 - duidelijke informatie m.b.t. de bediening, het lijnennet, de tarieven
 - een verwarmde wachtruimte met zitgelegenheid
 - bij voorkeur in de nabijheid van een horecazaak en/of krantenkiosk

In voorliggend scenario wordt aan de Markt en aan Sassenhout een uitgebreide halteaccommodatie voorzien.

Werkdomein D: consequent doordenken en relaties met andere beleidsdomeinen

De haltes en/of de omgeving van de haltes kunnen mee vorm gegeven worden door plaatselijke kunstenaars/ontwerpers.

Werkdomein E: acties en maatregelen

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