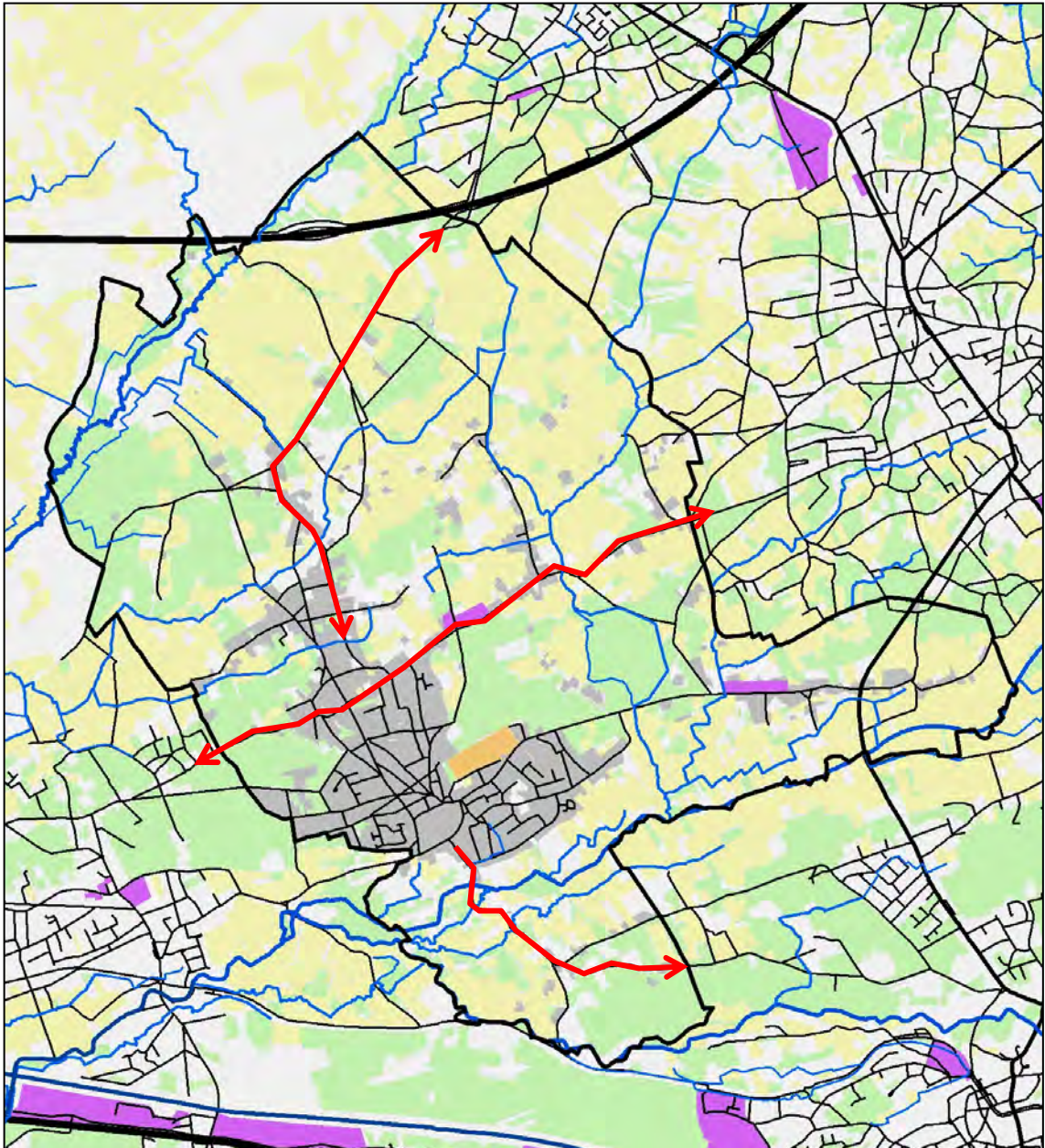


2.9 B9 Sluikverkeer

De routes met sluikverkeer in Vorselaar zijn weergegeven in Figuur 44 op blz. 84:

- Berkelheide-Vispluk-Molenbaan (route van en naar Lille (op- en afritcomplex van de E34) en Grobbendonk (op- en afritcomplex van de E313) welke de N153 vermijdt)
- Klissenhoek-Zegbroek-Heirbaan (route van en naar Lille (op- en afritcomplex van de E34) welke de N153 vermijdt)
- Dijkbaan-Heiken (route naar Herentals welke de N153 vermijdt).

Figuur 44: Routes met sluikverkeer in Vorselaar



Het ontmoedigen van sluijverkeer kan vanuit 2 invalshoeken overwogen worden:

- Het sluijverkeer werkt storend voor de woon- en verblijfsfunctie
- Sluijverkeer ondergraaft de doelstelling om het gemotoriseerd verkeer te bundelen.

Om sluijverkeer te weren kunnen volgende maatregelen getroffen worden:

- sluijverkeer ontmoedigen door snelheidsremmende maatregelen (en snelheidcontroles)
- sluijverkeer weren door verkeerscirculatiemaatregelen (éénrichtingsverkeer, lussenmodel,...)
- sluijverkeer onmogelijk maken door het afsluiten van de betrokken weg. Het bestemmingsverkeer (bewoners, landbouwers) wordt dan ook gehinderd in de bereikbaarheid. In overleg kan een selectieve toegang of verbod voor specifieke voertuigen overwogen worden.

In het kader van het duurzaam scenario worden volgende maatregelen voorgesteld:

- Dijkbaan en Heiken: Selectieve toegang (tonnagebeperking en plaatselijk verkeer) en snelheid terugbrengen + mogelijk verkeerscirculatiemaatregelen om sluijverkeer te weren – te bespreken met Stad Herentals en Grobbendonk).
- Molenbaan en Vispluk: selectieve toegang (tonnagebeperking) en snelheid terugbrengen
- Heirbaan: Selectieve toegang (tonnagebeperking) en snelheid terugbrengen.
- Berkelheide: selectieve toegang (tonnagebeperking) – te bespreken met Lille
- controle/handhaving

Werkdomein D: consequent doordenken en relaties met andere beleidsdomeinen

- De te nemen maatregel om het sluijverkeer aan te pakken is ook afhankelijk van het gebruik van de route door andere modi: mogelijk moet de doorstroming voor het openbaar vervoer en het fietsverkeer gegarandeerd blijven.
- GPS-sturing afstemmen op wegcategorisering

Werkdomein E: acties en maatregelen

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

maatregel	actie	actor	termijn	financiële raming
B.9.1	Maatregelen i.f.v. weren sluijverkeer:			
	- Molenbaan Vispluk (GPS, tonnagebeperking en snelheid 50 km/u)	Gemeente/politie	KT	5000 euro
	- Dijkbaan-Heiken (plaatselijk verkeer en snelheid 50 km/u, overleg met Herentals en Grobbendonk)	Gemeente/politie	KT	
	- Heirbaan (GPS, tonnagebeperking, snelheid 50 km/u en controles)	Gemeente/politie	KT	
	- Berkelheide (tonnagebeperking en overleg met Lille)	Gemeente/politie	KT	
B.9.2	Infrastructurele maatregelen op routes sluijverkeer	gemeente	LT	60 euro/m ²
B.9.3	Controle/handhaving op sluijverkeer	politiezone	KT (2008: prioriteiten bijgesteld)	personeelskost

2.10 B10 Autoluwe kernen

Zie dorpskernvernieuwing.

2.11 B11 Verkeersveiligheidsplan

Het verkeersveiligheidsplan wil de doelstellingen inzake verkeersveiligheid helpen realiseren (zie I 0 op blz.7):

- 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 afwikkelingsniveau (verbinden, verzamelen, toegang geven). Door elke toekomstige weginrichting consequent af te stemmen op het referentiekader (de categorieën) groeit een intrinsiek veilig en kwaliteitsvol wegenpatroon, 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.

Op basis van deze doelstellingen blijkt al duidelijk dat de wegencategorisering (autoverkeer en vrachtverkeer) en de snelheidsregimes de basis vormen voor de opmaak van een verkeersveiligheidsplan (zie ook Figuur 45 blz. 89).

Een verkeersveiligheidsplan wil dus meer dan het wegwerken van de objectieve en subjectieve verkeersveiligheid, het is een integraal instrument dat op verschillende fronten werkt. In de filosofie van een duurzaam mobiliteitsbeleid is elk element (van de scenariovorming van de verschillende werkdomeinen) dat een bijdrage levert tot de bescherming van de zwakke weggebruiker, een element dat deel uitmaakt van een verkeersveiligheidsplan. De integrerende onderdelen van het verkeersveiligheidsplan worden hieronder, per werkdomein, opgesomd:

Werkdomein A

A 3 Dorpskernvernieuwing

- In de kern is de bescherming van de zwakke weggebruiker (fietser, voetganger) een prioriteit. De kern mag geen omgeving zijn waar de auto de andere weggebruikers verdrukt, maar een omgeving waar fietser en voetgangers veilig kunnen bewegen.
- 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, ...). Dit komt de leefbaarheid en levendigheid in de kern ten goede en geeft maximale mogelijkheden voor de fietsers en voetgangers in de kern.
- In het voorstel wordt het doorgaand verkeer (d.i. verkeer dat geen bestemming heeft in de kern) rond de kern geleid, wat de verkeersfunctie in de kern vermindert.
- In verblijfsgebieden wordt het snelheidsverschil tussen gemotoriseerd verkeer en fietser/voetgangers zo klein mogelijk gemaakt (de kern als zone 30 - verblijfsgebied), wat een positief effect heeft op de verkeersveiligheid en leefbaarheid.

A 4 deelruimte schoolomgevingen

- Schoolomgevingen worden aangelegd als zone 30.
- Beveiligen van de schoolomgeving en beveiligen van gevaarlijke oversteken voor voetgangers en fietsers op schoolroutes.

Werkdomein B

B 1 verblijfsgebied en voetgangersnetwerk

- de afbakening van de woongebieden en zones 30
- uitbouw van een voetgangersnetwerk (als onderdeel) van een tragewegenplan . De infrastructuur die hiertoe voorzien wordt, wordt ontworpen vanuit het oogpunt van de bescherming van de voetganger.

B 2 bovenlokaal en lokaal fietsroutenetwerk

- Beveiligen van fietsroutes fietsoversteken op gevaarlijke routes en gevaarlijke kruispunten. Schoolfietsroutes en schoolomgevingen krijgen hierbij prioriteit.
- uitbouw van een fietsnetwerk (als onderdeel) van een tragewegenplan . De infrastructuur die hiertoe voorzien wordt, wordt ontworpen vanuit het oogpunt van de bescherming van de fietser.

B 3 Openbaar vervoer

- De bussen worden maximaal uit het centrum en uit de schoolomgeving gehaald door het systeem met de wachtparking voor bussen aan de voetbalvelden.

B 4 Categorisering van bovenlokale en lokale wegen

- Een aangepaste verkeercirculatie in het centrum moet rekening houden met de verkeersveiligheid. Door bijv. een systeem met eenrichtingsstraten te introduceren vermindert het aantal potentiële conflictpunten (omdat er minder richtingen zijn van waaruit het verkeer kan komen).
- Elke toekomstige weginrichting moet consequent afgestemd worden op de wegencategorisering, zodat een intrinsiek veilig en kwaliteitsvol wegenpatroon groeit, en de lokale wegen hiërarchisch ingepast wordt in het bovenlokaal wegennet.
- Gevaarlijke wegvakken en kruispunten worden aangepakt.

B 5 Zwaar vervoer

- Doorgaand zwaar vervoer dat geen bestemming heeft in Vorselaar (van N153 naar E313, of van N153 naar E34) wordt rond Vorselaar geleid.
- Duidelijke bewegwijzering van de routes voor zwaar vervoer.
- Tonnagebeperking buiten de routes voor vrachtovervoer

B 6 Snelheidsplan

- Implementatie van een zone 70-50-30 snelheidsregimes, rekening houdend met de afbakening van de verblijfsgebieden en de wegencategorisering.

B 7 Parkeerbeleid en parkeerplan

- Voorzien van een parkeervrije zone in het centrum, zodat minder auto's een bestemming zoeken in de dorpskern, en ruimte vrijkomt voor de 'verblijvers' en de zwakke weggebruiker
- Parkings voor langparkeerders (centrumparkings) rond de dorpskern voorzien en zo snel mogelijk aantakken op een lokale weg II
- Veilige voetverbindingen voorzien vanop de centrumparkings naar het centrum.

B 8 Overstapvoorzieningen

- De bushaltes moeten op een veilige manier worden ingeplant ten opzichte van de 'rijstrook' of de ruimte die voor het gemotoriseerd verkeer bedoeld is.
- Van en naar de bushaltes moeten begaanbare/berijdbare en veilige voet- en fietsroutes voorzien worden.

B 9 Sluikverkeer

- Sluikverkeer wordt ontmoedigd zodat verkeer dat geen bestemming heeft op de betreffende sluikroutes de zwakke weggebruiker niet in het gevaar kan brengen.

B 10 Autoluwe kernen

- Zie hierboven

Werkdomein C

C 1 Vervoersmanagement

- Opmaak van een schoolvervoerplan met specifieke aandacht voor bescherming van de veiligheid op de schoolfietsroutes en schoolvervoerroutes en in de schoolomgeving.

C 3 Campagnes en sensibilisering

- Schoolcampagnes met het thema verkeersveiligheid
- Opleiding m.b.t. verkeersveiligheid in de kleuter- en lagere school

C 4 Handhaving

- Snelheidscontroles
- Controle parkeergedrag
- Toezicht op sluikverkeer

C 6 Grensoverschrijdende aspecten

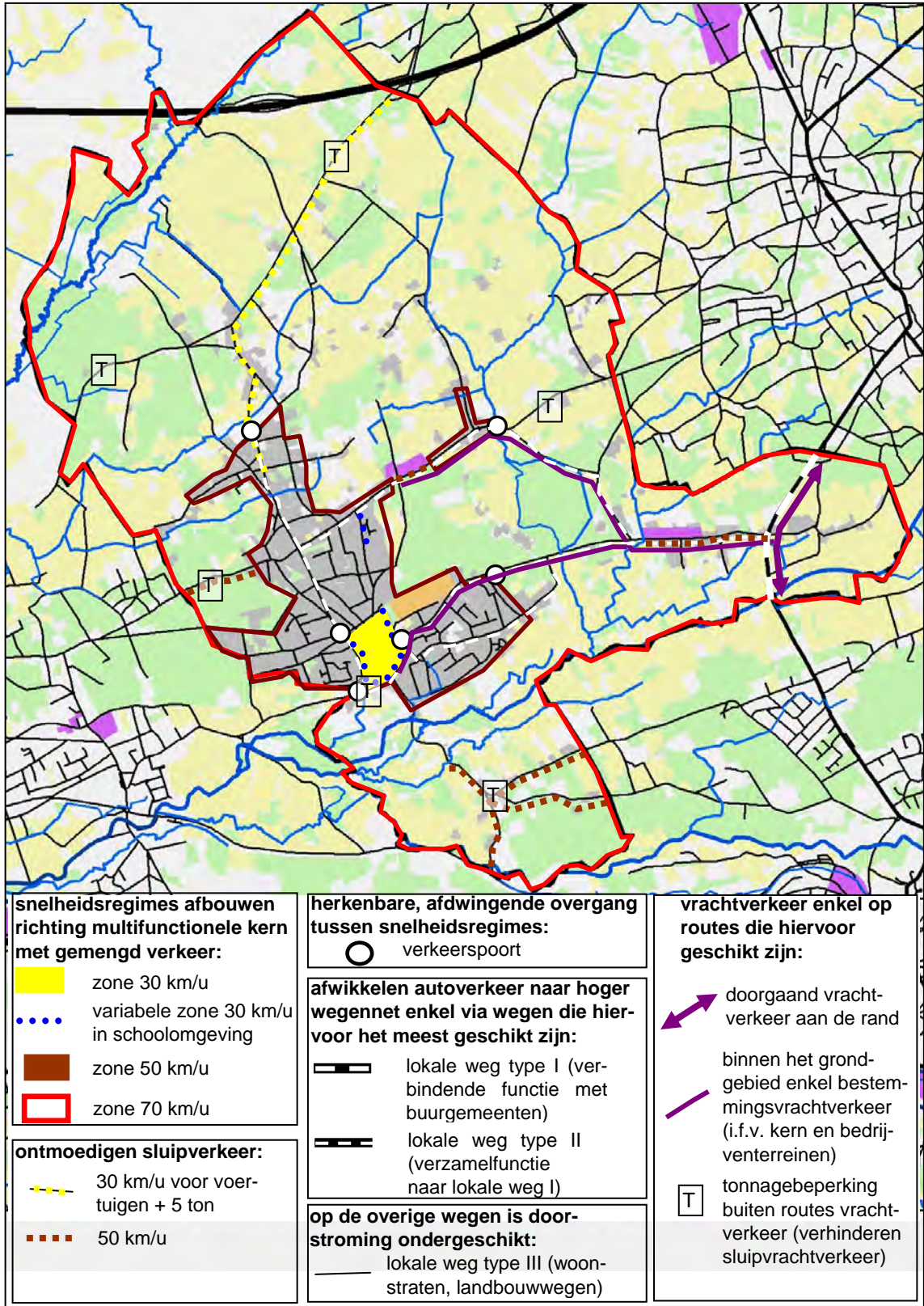
- Trage wegen in overleg met buurgemeenten
- Eenvormige aanpak zones 30-50-70 in politiezone
- Politiezone als forum om over verkeersveiligheid te praten

Grafische voorstelling verkeersveiligheidsplan

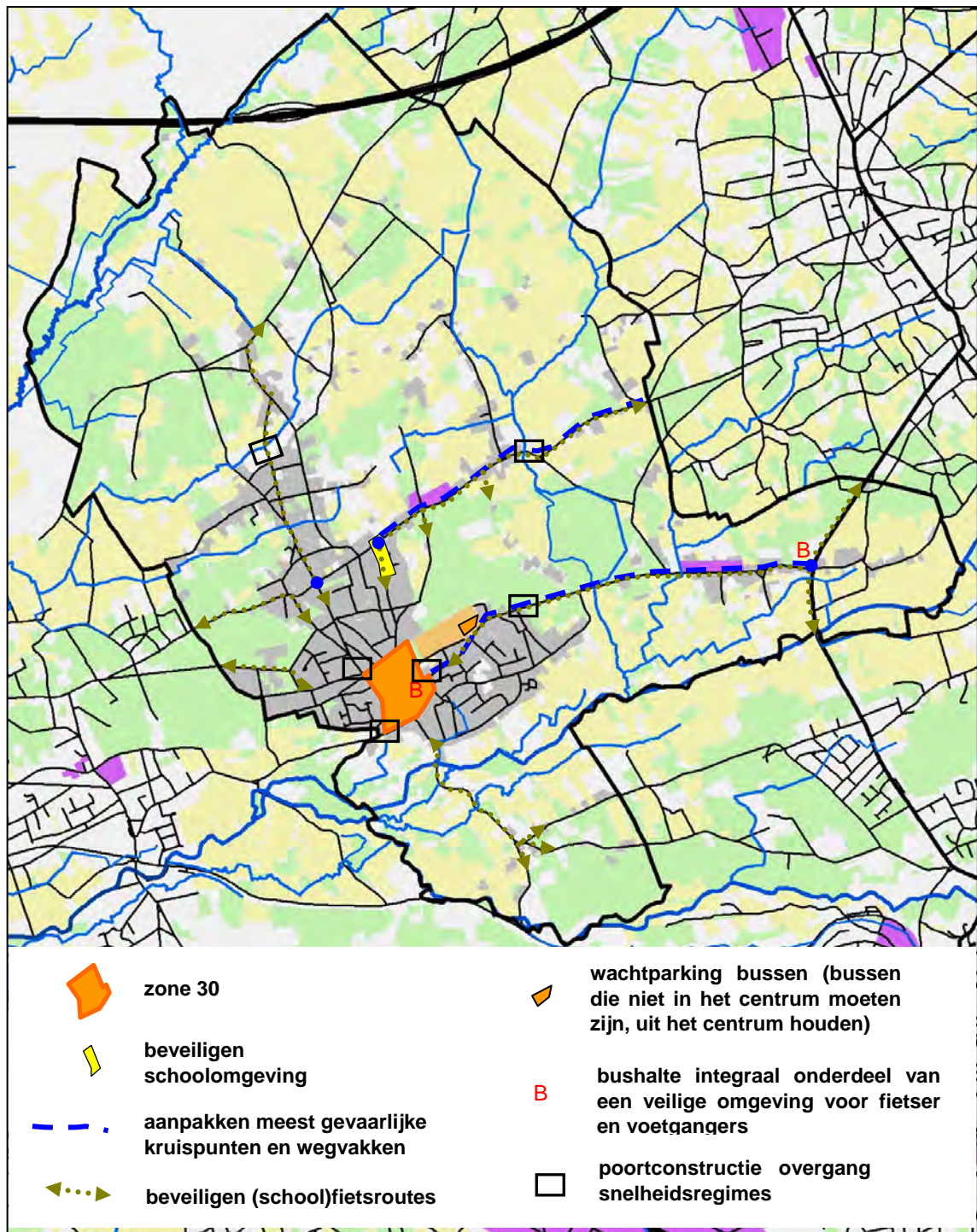
In Figuur 45 op blz.89, in Figuur 46 op blz.90 en in Figuur 47 op blz.91 wordt het verkeersveiligheidsplan grafisch voorgesteld:

- Figuur 45 op blz. 89 geeft de basis van het verkeersveiligheidsplan weer, namelijk de wegencategorisering en de snelheidsregimes.
- Figuur 46 op blz. 90 geeft de elementen van het verkeersveiligheidsplan voor het gebied buiten de kern weer.
- Figuur 47 op blz. 91 geeft de elementen van het verkeersveiligheidsplan voor de kern weer.

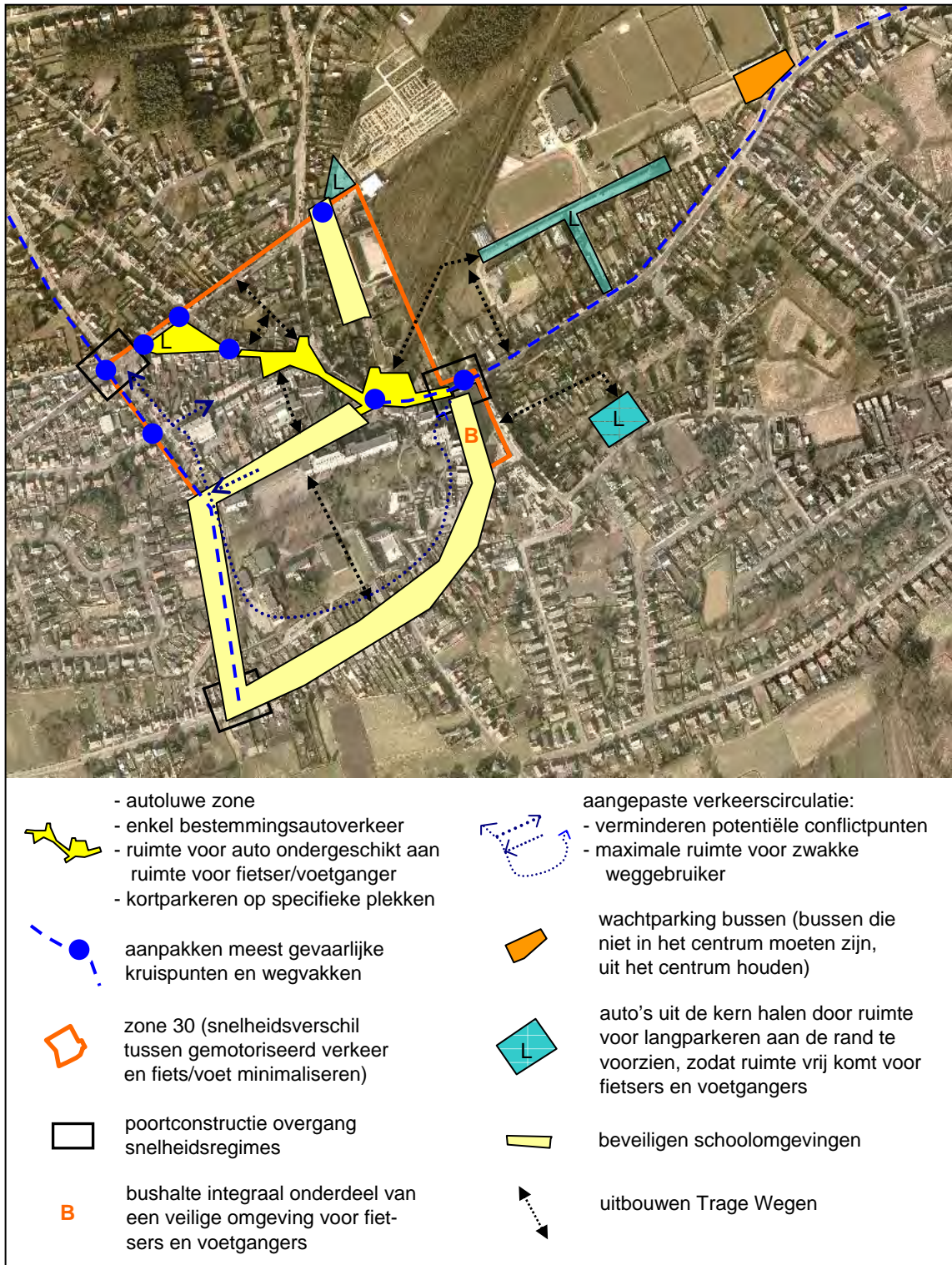
Figuur 45: Basis verkeersveiligheidsplan – wegcategorisering en snelheidsregimes



Figuur 46: Verkeersveiligheidsplan – aandachtspunten in het buitengebied



Figuur 47: Verkeersveiligheidsplan – aandachtspunten in de kern



Werkdomein D: consequent doordenken en relaties met andere beleidsdomeinen

De elementen die in bovenstaande figuren zijn aangeduid komen ook in de figuren van de overige beleidsdomeinen voor, maar zijn hier specifiek bekeken vanuit het oogpunt van de verkeersveiligheid (opm.: de elementen uit werkdomein C zijn niet weergegeven op de figuren). In die zin is het verkeersveiligheidsplan bij uitstek onderdeel van werkdomein D.

Werkdomein E: acties en maatregelen

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

maatregel	actie	actor	termijn	financiële raming
B.10.1	Aanpassen bewegwijzering en snelheidsregimes aan wegcategorisering en afbakening verkeersgebied/verblijfsgebied	Zie hierboven		
B.10.2	Herinrichting dorpskern	Zie hierboven		
B.10.3	Snelheidsbeperkende maatregelen in schoolomgeving en in verblijfsgebied	Zie hierboven		
B.10.4	Herinrichting weg (gevaarlijkste wegvakken volgens ongevalgegevens): - Heirbaan - Vispluk-berkelheide - Sassenhout - Molenbaan - Goorbergenlaan-Molenheide - Kerkstraat-Riemenstraat	Zie A, B1, B2 en B4		60 euro/m ²
B.10.5	Herinrichting kruispunten	Zie A, B1, B2 en B4		60 euro/m ²
B.10.6	Beveiliging oversteken fiets en voetgangers in schoolomgevingen - gemachtigde opzichters - octopusinfrastructuur - variabele borden 30 km/u-zone	gemeente gemeente gemeente	continu KT KT-MLT	personeelskost
B.10.7	Beveiliging oversteken fiets en voetgangers.	Zie B2		
B.10.8	Controle en handhaving (snelheid)	politiezone	continu	personeelskost
B.10.9	Overleg met buurgemeenten m.b.t. eenvormige aanpak verkeersveiligheidsmaatregelen	Gemeente/buurgemeenten	KT-MLT	personeelskost

3 Werkdomein C: ondersteunende en flankerende maatregelen

3.1 C1 Vervoersmanagement met bedrijven, scholen, evenementen

Vervoersmanagement is het geheel van technieken, instrumenten en methodes die de vraag naar vervoer kunnen beïnvloeden. Nadruk wordt gelegd op het beïnvloeden van de vervoerswijzekeuze in de richting van efficiëntere vormen van vervoer.

Mogelijkheden scenariovorming

- Bedrijfsvervoerplannen (minder relevant gezien de beperkte schaal van de bedrijvigheid in Vorseelaar)
- Schoolvervoerplannen: gezien het belang van de scholen in Vorseelaar (middelbaar en hogeschool) is de opmaak van een schoolvervoerplan nuttig.
- Fietspool: Onder begeleiding van volwassenen (bij beurtrol) kunnen groepjes fietsers samen naar school fietsen. Op die wijze kan de vicieuze cirkel - steeds meer ouders brengen hun kind met de wagen naar school, want de weg naar school is onveilig omdat er zoveel auto's zijn – doorbroken worden. Fietspoolinitiatieven hebben niet alleen een educatief effect, het fietsen zelf (in groep) is ook veiliger.
- Bereikbaarheidsgids van een school/bedrijf. Voor de middelbare school heeft Vorseelaar recent de aanzet tot een bereikbaarheidsgids gegeven.
- Financiële stimuli (ontmoedigend of aanmoedigend)
- Initiatieven in het kader van landelijke mobiliteitscampagnes
- Coördinatie van collectief vervoer gericht op doelgroepen: werk-/ school-/winkelverkeer
- Bonus voor fietsers, carpoolers

Werkdomein E: acties en maatregelen

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

maatregel	actie	actor	termijn	financiële raming
C.1.1	Opmaak schoolvervoerplan/fietspool - schoolrouteplan - schoolvervoerplan	gemeente/scholen	KT MLT	Studiekost/ personeelskost
C.1.2	Bedrijfsvervoerplan KVR en KHK	scholen	MLT- LT	Studiekost/ personeelskost

3.2 C2 Tarifiëring openbaar vervoer

- Ingrijpen op de kosten van een autoverplaatsing: Naast tijd en moeite is ook de kost één van de afwegingsfactoren bij de vervoerswijzekeuze. Prijsbeleid werkt het meest effectief als de kosten voor een verplaatsing direct gevoeld worden (brandstof, tol en parkeerkost). De gemeente heeft slechts beperkt invloed op deze kosten (en dus op de invloed op de vervoerswijzekeuze). Via het derdebetalerssysteem kan dit gerealiseerd worden.
- Betaalbaar openbaar vervoer als antwoord op vervoersarmoede: Voor niet-autobezitters en niet-autogebruikers is het openbaar vervoer nodig voor verplaatsingen over langere afstanden. Betaalbaar openbaar vervoer (een goed evenwicht tussen kost en kwaliteit) biedt kansen om vervoersarmoede te voorkomen.
- Een herstructurering van het openbaarvervoernetwerk (bijv. netmanagement) is een uitgelezen kans om ook inzake tarifiëring promotie te voeren, bijv. een aangepast tarief voor specifieke doelgroepen of bij specifieke gelegenheden.

Mogelijkheden scenariovorming

Volgende zaken kunnen openbaar vervoer helpen promoten ten nadele van het autogebruik:

- aangepaste tariefformules voor specifieke doelgroepen

- gecombineerde tickets bus/trein
- speciale weekend of laatavondtarieven (bijv. op marktdagen in Herentals)
- betalend parkeren bij speciale gelegenheden

Werkdomein E: acties en maatregelen

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

maatregel	actie	actor	termijn	financiële raming
C.2.1	Derdebetalersysteem	De Lijn/gemeente	KT (1/12/2008)	25% op Omnipass Wo-We verkeer; 4000 euro per jaar

3.3 C3 Campagnes, marketing, informatie, promotie naar doelgroepen

Een duurzaam mobiliteitsbeleid vereist een ruim maatschappelijk draagvlak. Zo is het voor bewoners/bezoekers belangrijk te weten waarom de gemeente de mobiliteit wil beïnvloeden en waarom bepaalde maatregelen genomen worden. Weggebruikers moeten bewust gemaakt worden van hun (verplaatsings)gedrag en wat daarvan de gevolgen zijn. Pas dan kan het gewenste gedrag worden aangestuurd. Communicatie is van groot belang in dit proces.

Informatievoorziening over de mogelijkheden (en beperkingen) van de verschillende vervoersmodi is van belang. Zo zal informatie verstrekt moeten worden over de diensten die de NMBS en De Lijn aanbieden. Duidelijke en aantrekkelijke informatieverstrekking is van belang. Zeker openbaar vervoer en fietsgebruik moet verder gepromoot worden.

Mogelijkheden scenariovorming

Mogelijkheden voor bewustwording zijn:

- Verspreiding informatie via website gemeente en gemeentelijk infoblad
- mobiliteitseducatie en -voorlichting op scholen (toekomstige autobezitters)
- campagnes bij festiviteiten en evenementen
- doelgroepgerichte initiatieven

Mogelijkheden voor informatiecampagnes zijn:

- informatie en advies openbaar vervoer
- informatie parkeergeleidingssysteem
- informatie en educatie gericht op specifieke doelgroepen (scholieren, senioren,...)
- organisatie van een autoarme dag e.d.

Werkdomein E: acties en maatregelen

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

maatregel	actie	actor	termijn	financiële raming
C.3.1	Verspreiding informatie via website gemeente en info Vorselaar	gemeente	KT- MLT-LT	personeelskost
C.3.2	schoolcampagnes	Scholen, Mobiliteitscommissie, politie	KT- MLT-LT	2500
C.3.2	Campagnes uitgaande van jeugdraad	Jeugdraad, gemeente	KT- MLT-LT	2500
	- ludieke actie fietslichten		KT- MLT-LT	
C.3.3	Campagnes uitgaande van gemeentebestuur:			
	- Belgerinkel naar de winkel		KT- MLT-LT	2500
	- SVS-fietsactie		KT- MLT-LT	2500
C.3.4	Communicatie rond gebruik Open-	Gemeente/De Lijn	KT	

maatregel	actie	actor	termijn	financiële raming
	baar vervoer: routeplanner openbaar vervoer			
C.3.5	Autoarme dagen	Gemeente, gemeente leader + - gebied	KT - MLT	1000
C 3.6	Feestbus	Gemeente, de Lijn	KT	

3.4 C4 handhaving

Handhaving door de politie vormt een wezenlijke ondersteuning van het mobiliteitsbeleid (snelheidscontroles, alcoholcontroles, parkeerovertradingen, ...).

Mogelijkheden scenariovorming

Prioriteiten moeten vastgelegd worden, bijv.:

- Voorrang voor overtradingen waarbij fietsers en voetgangers in gevaar gebracht worden en waarbij een reëel verkeersveiligheidsrisico wordt genomen (snelheid).
- Het parkeerbeleid staat of valt met de handhaving ervan. Om de politionele taken te verlichten kan overwogen worden met gemeentelijke parkeerwachters te werken.

Werkdomein D: consequent doordenken en relaties met andere beleidsdomeinen

- De herinrichting van de openbare ruimte (bijv. dorpskern) moet zodanig gebeuren dat het gewenste gedrag logisch is en automatisch afgedwongen wordt ('leesbaar' is door inrichting). Dit kan de noodzaak van handhaving verminderen.

Werkdomein E: acties en maatregelen

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

maatregel	actie	actor	termijn	financiële raming
C.4.1	Continuering snelheidscontroles	Politiezone Neteland	KT- MLT-LT	personeelskost
C.4.2	Controle parkeergedrag	Politiezone Neteland	KT- MLT-LT	personeelskost
C.4.3	Toezicht op vrachtverkeer	wegpolitie	KT- MLT-LT	personeelskost
C.4.4	Toezicht op sluipverkeer	Politiezone Neteland	KT- MLT-LT	personeelskost

3.5 C5 beleidsondersteuning en gemeentelijke organisatie

Bij een gemeentelijk mobiliteitsbeleid spelen verschillende actoren een rol. Er kunnen verschillende instanties, doelgroepen, ... onderscheiden worden:

- overheidsinstanties (Vlaanderen, Provincie Antwerpen, buurgemeenten, ...)
- vervoersmaatschappijen (De Lijn)
- politie
- bedrijven, handel en middenstand, horeca
- scholen (oudercomités)
- bewoners (dorpsraden, straatcomités,..)
- organisaties (Fietsersbond, Bond openbaarvervoergebruikers,...)

Mogelijkheden scenariovorming

- In de gemeente moet een ambtenaar continuïteit kunnen bieden aan de uitvoering en herziening van het mobiliteitsplan, d.w.z. over de legislatuurgrenzen heen. Deze taak is bij voorkeur weggelegd voor de mobiliteitsambtenaar, ruimtelijk planner of stedenbouwkundige.
- De Gemeentelijke Begeleidingscommissie moet ook continuïteit krijgen zodat de opvolging en de evaluatie van het mobiliteitsplan verzekerd is.

Werkdomein E: acties en maatregelen

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

maatregel	actie	actor	termijn	financiële raming
C.5.1	Continuïteit GBC		KT-MLT-LT	personeelskost
C.5.2	Continuïteit mobiliteitscommissie		KT-MLT-LT	personeelskost

3.6 C6 gemeentegrensoverschrijdende aspecten

In het kader van het netmanagement van De Lijn kunnen bijkomende vragen als regio naar voor worden gebracht.

Werkdomein E: acties en maatregelen

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

maatregel	actie	actor	termijn	financiële raming
C.6.1	Structureel regio-overleg om gezamenlijke problemen onder de aandacht te brengen/gezamenlijke engagementen aan te gaan:	Gemeente/buurgemeenten/actoren regio		
	- Charter betere mobiliteit in de Kempen		KT	personeelskost
	- Trage wegen in overleg met buurgemeenten		KT-MLT	personeelskost
	- bilateraal overleg sluisverkeer		KT-MLT	personeelskost
	- eenvormige bebording 30-50-70 zones op niveau politiezone		KT	personeelskost
	- politiezone als forum om over verkeersveiligheid te praten		KT-MLT-LT	personeelskost
	- burgemeesterconferentie		4 keer per jaar	personeelskost
	- OVC-overleg		jaarlijks	

3.7 C7 monitoring en evaluatie

Verkeer en mobiliteit zijn een dynamisch gebeuren, zodat een mobiliteitsplan na een tijdje aan herziening of aanpassing toe is. Het convenant voorzag hiervoor een grondige herziening na 5 jaar.

Bij de recente evaluatie en bijsturing van het instrument mobiliteitsconvenants en de aanpassing van de moduleteksten in de loop van 2006, is de sneltoets geïntroduceerd. De evaluatie en herziening van een bestaand mobiliteitsplan kan nu op 3 manieren²³:

- Een vernieuwing van het mobiliteitsplan: een grondige aanpassing van de basisfilosofie en de opmaak van een nieuw mobiliteitsplan.
- Een verbreding en/of verdieping van het mobiliteitsplan: toevoeging van nieuwe thema's en/of grondiger behandelen van bestaande thema's.
- Een bevestiging van het mobiliteitsplan: het plan blijft behouden en enkel het actieprogramma wordt geactualiseerd.

De sneltoets heeft als doel het huidige mobiliteitsplan te toetsen op zijn actualiteitswaarde en richting te geven aan het toekomstige gemeentelijk mobiliteitsbeleid. Volgens het nieuwe gemeentedecreet

²³ Gebaseerd op: <http://www.mobielvlaanderen.be/convenants/artikel.php?nav=0&id=653#01>.

zal het gemeentelijk beleidsplan sturing geven aan het lokale beleid van een komende beleidsperiode. Er wordt in dit verband geopteerd om het gemeentelijk mobiliteitsplan legislatuurgebonden te benaderen.

Het doorlopen van de sneltoets en het bijsturen van het mobiliteitsplan wordt zoals bij het opstellen van het mobiliteitsplan in de schoot van de Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC) gelegd.

Aan de partners van het mobiliteitsconvenant wordt gevraagd een inhoudelijk standpunt in te nemen over het gemeentelijk mobiliteitsplan zoals het op dat moment gekend is. Het einddoel van het instrument is niet de herziening op zich, die volgt nadien, maar een eenvoudige toetsing van het bestaande mobiliteitsplan op zijn actualiteitswaarde. Hieruit volgt dan een plan van aanpak die aangeeft hoe en wanneer de bijsturing wordt aangepakt en wat de engagementen zijn.

Werkdomein E: acties en maatregelen

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

3.8 C8 verkeersleefbaarheid – autoluwe kernen – maatregelen tegen sluipverkeer

Zie hierboven.

3.9 C9 bewegwijzeringsplan

Mogelijkheden scenariovorming

Er wordt een bewegwijzeringsplan opgemaakt, rekening houdend met de wegencategorisering volgens het mobiliteitsplan.

Werkdomein D: consequent doordenken en relaties met andere beleidsdomeinen

Dit kan opgemaakt worden in combinatie met een parkeergeleidingssysteem.

4 Werkdomein D: samenhang tussen werkdomein A, B en C

Werkdomein D werd steeds vermeld bij de relevant thema's bij werkdomein A en werkdomein B (onder de paragraaf 'Werkdomein D: consequent doordenken en relaties met andere beleidsdomeinen').

Expliciet wordt hier wel naar 2 projecten of plannen verwezen die onmiskenbaar deel uitmaken van werkdomein D, in die zin dat zonder een samenhangende aanpak geen goede oplossingen voor de gestelde problemen gevonden kunnen worden:

- De dorpskernvernieuwing
- Het verkeersveiligheidsplan

VI ACTIES EN MAATREGELLEN

Werkdomeinen A, B, C en D werden besproken in V op blz. 32 en volgende.

- Werkdomein A ruimtelijke ontwikkelingen
- Werkdomein B: Ontwikkelingen verkeersnetwerken
- Werkdomein C: Ondersteunende en flankerende maatregelen
- Werkdomein D: Samenhang tussen de domeinen A, B en C

In wat volgt worden de werkdomeinen E en F besproken.

- Werkdomein E: financiële raming
- Werkdomein F: organisatie

1 Werkdomein E: gewenste acties en financiële raming

1.1 Actieprogramma – per werkdomein

Tabel 4: Actieprogramma werkdomein A: Ruimtelijke ontwikkelingen

maatregel	actie	actor	termijn	financiële raming (euro)
A 1	Opmaak/herziening GRS	gemeente	KT (2011)	
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
A 3.1	Dorpskernvernieuwing ²⁴ - heraanleg openbaar domein 4 pleinen: - Heikant - Tipplein - Spieplein - Kerkplein	gemeente gemeente gemeente gemeente	KT MLT MLT MLT	800.000
A.3.2	Dorpskernvernieuwing – heraanleg openbaar domein: heraanleg Markt	Gemeente/De Lijn	LT	200.000
A 4.1	Realisatie woningprogrammatie	gemeente	MLT-LT	
A 4.2	Dorpskernvernieuwing - herinrichting schoolomgevingen	Gemeente/De Lijn	KT-MLT	300.000
A 5	Bewegwijzering fiets- en voetwegen in kwetsbare gebieden	Onderdeel van uitwerking tragewegenplan – zie B1.6		

Tabel 5: Actieprogramma werkdomein B 1: verblijfsgebieden en voetgangersnetwerken

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

²⁴ De Dorpskernvernieuwing in z'n geheel, met alle aspecten werd geraamd op 1.800.000 euro.

maatregel	actie	actor	termijn	financiële raming
B.1.4	Snelheidsbeperkende maatregelen bibeko	gemeente/De Lijn	KT-MLT	50 euro/m ²
B.1.5	Snelheidsbeperkende maatregelen bubeko	gemeente/De Lijn	KT-MLT	50 euro/m ²
B.1.6	Uitwerken tragewegenplan – fiets- en voetdoorsteken	gemeente (dienstenoverschrijdende aanpak: milieuraad, mobiliteitscommissie, gecoro, heemkundige kring), vzw Trage Wegen	MLT	personeelskost

Tabel 6: Actieprogramma werkdomein B2: Fietsroutenetwerken

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 schoolfietsroutes: - Goorbergenlaan-Lepelstraat - Vispluk-Plein - Guldenpad-Boulevard - Sassenhout-Doornboom	gemeente gemeente gemeente gemeente Gewest, gemeente	KT KT KT KT KT	60 euro/m ²
	- Goorbergenlaan-Kempenlaan - Donchélei-Kerkstraat - Kerkstraat-Markt - Cardijnlaan-Boulevard - Molenbaan-Vandewervelaan - Molenbaan - Moleneinde - Boulevard-Goorbergenlaan	gemeente gemeente gemeente gemeente gemeente gemeente gemeente	KT - MLT KT - MLT KT - MLT KT - MLT KT - MLT KT - MLT KT - MLT	
B.2.5	Fietsbewegwijzering functionele fietsroutes - Zuiderbaan komende van Grobbendonk - Vispluk naar Dreef en IJzerstraat - Kiezerhofstraat vanuit Grobbendonk - vanaf voetbalpleinen naar Dreef	gemeente gemeente gemeente gemeente	KT KT KT KT	5000

maatregel	actie	actor	termijn	financiële raming
	- Heiken naar Herentals (en omgekeerd)	gemeente	KT	
B.2.6	Nieuwe verbindingen recreatieve fietsroutes	Wordt mee bekeken als onderdeel van uitwerking tragewegenplan – zie B1.6		
B.2.7	Bewegwijzering recreatieve fietsroutes	Wordt mee bekeken als onderdeel van uitwerking tragewegenplan – zie B1.6		

Tabel 7: Actieprogramma werkdomein B3: Openbaar vervoer

maatregel	actie	actor	termijn	financiële raming
B.3.1	Optimalisering frequenties en verbindingen op basis van netmanagement: - halfuur-verbinding Herentals-Grobbendonk (en Lier) - halfuur-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 wachhalte 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 fietsenstalling - 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	

Tabel 8: Actieprogramma werkdomein B4: autonetwerk

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
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

Tabel 9: Actieprogramma werkdomein B5: Zwaar vervoer

maatregel	actie	actor	termijn	financiële raming
B.5.1	Tonnagebeperving buiten de routes voor vrachtvervoer: - Molenbaan - Heirbaan - Berkelheide richting Lille - Lepelstraat richting Grob-bendonk	gemeente gemeente Gemeente/gemeente Lille Gemeente/gemeente Grob-bendonk	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 (gefa-seerde 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	personeels-kost/studiekost
B.5.5	Routekeuze GPS afstemmen op routes zwaar vervoer	Politiezone/leveranciers GPS-software	KT (2007)	personeelskost

Tabel 10: Actieprogramma werkdomein B6: Snelheidsplan

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 Riemensraat-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

Tabel 11: Actieprogramma werkdomein B7: Parkeerbeleid en parkeerplan

maatregel	actie	actor	termijn	financiële raming
B.7.1	Inrichting en uitrusting van de parking voor langparkeerders aan de rand (centrumparkings): - Kerkhof - uitbreiding Oostaker/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

maatregel	actie	actor	termijn	financiële raming
B.7.5	Onderzoek kortparkeren i.f.v. bebording parkeerduur	gemeente	MLT/LT	Studie- kost/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 Kabinstraat 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

Tabel 12: Actieprogramma werkdomein B8: overstapvoorzieningen (zie hierboven)

maatregel	actie	actor	termijn	financiële raming
	Zie bij OV			

Tabel 13: Actieprogramma werkdomein B9: Sluikverkeer

maatregel	actie	actor	termijn	financiële raming
B.9.1	Maatregelen i.f.v. weren sluikverkeer:			
	- Molenbaan Vispluk (GPS, tonnagebeperking en snelheid 50 km/u)	Gemeente/politie	KT	5000 euro
	- Dijkbaan-Heiken (plaatselijk verkeer en snelheid 50 km/u, overleg met Herentals en Grobbendonk)	Gemeente/politie	KT	
	- Heirbaan (GPS, tonnagebeperking, snelheid 50 km/u en controles)	Gemeente/politie	KT	
	- Berkelheide (tonnagebeperking en overleg met Lille)	Gemeente/politie	KT	
B.9.2	Infrastructurele maatregelen op routes sluipverkeer	gemeente	LT	60 euro/m ²
B.9.3	Controle/handhaving op sluikverkeer	politiezone	KT (2008: prioriteiten bijgesteld)	personeelskost

Tabel 14: Actieprogramma werkdomein B10: Autoluwe kernen

maatregel	actie	actor	termijn	financiële raming
	Zie hierboven			

Tabel 15: Actieprogramma werkdomein B11: verkeersveiligheidsplan

maatregel	actie	actor	termijn	financiële raming
B.10.1	Aanpassen bewegwijzering en snelheidsregimes aan wegcategorisering en afbakening verkeersgebied/verblijfsgebied	Zie hierboven		
B.10.2	Herinrichting dorpskern	Zie hierboven		
B.10.3	Snelheidsbeperkende maatregelen in schoolomgeving en in verblijfsgebied	Zie hierboven		
B.10.4	Herinrichting weg (gevaarlijkste wegvakken volgens ongevalgegevens): - Heirbaan - Vispluk-berkelheide - Sassenhout - Molenbaan - Goorbergenlaan-Molenheide - Kerkstraat-Riemenstraat	Zie A, B1, B2 en B4		60 euro/m ²
B.10.5	Herinrichting kruispunten	Zie A, B1, B2 en B4		60 euro/m ²
B.10.6	Beveiliging oversteken fiets en voetgangers in schoolomgevingen - gemachtigde opzichters - octopusinfrastructuur - variabele borden 30 km/u-zone	gemeente gemeente gemeente	continu KT KT-MLT	personeelskost
B.10.7	Beveiliging oversteken fiets en voetgangers.	Zie B2		
B.10.8	Controle en handhaving (snelheid)	politiezone	continu	personeelskost
B.10.9	Overleg met buurgemeenten m.b.t. eenvormige aanpak verkeersveiligheidsmaatregelen	Gemeente/buurgemeenten	KT-MLT	personeelskost

Tabel 16: Actieprogramma werkdomein C1: vervoersmanagement

maatregel	actie	actor	termijn	financiële raming
C.1.1	Opmaak schoolvervoerplan/fietspool - schoolrouteplan - schoolvervoerplan	gemeente/scholen	KT MLT	Studiekost/personeelskost
C.1.2	Bedrijfsvervoerplan KVR en KHK	scholen	MLT-LT	Studiekost/personeelskost

Tabel 17: Actieprogramma werkdomein C2: tarifiering openbaar vervoer

maatregel	actie	actor	termijn	financiële raming
C.2.1	Derdebetalersysteem	De Lijn/gemeente	KT (1/12/2008)	25% op Omnipass Wo-We verkeer; 4000 euro per jaar

Tabel 18: Actieprogramma werkdomein C3: campagnes en sensibilisering

maatregel	actie	actor	termijn	financiële raming
C.3.1	Verspreiding informatie via website gemeente en info Vorselaar	gemeente	KT-MLT-LT	personeelskost
C.3.2	schoolcampagnes	Scholen, Mobiliteitscommissie, politie	KT-MLT-LT	2500
C.3.2	Campagnes uitgaande van jeugdraad	Jeugdraad, gemeente	KT-MLT-LT	2500
	- ludieke actie fietslichten		KT-MLT-LT	
C.3.3	Campagnes uitgaande van gemeentebeestuur:			
	- Belgerinkel naar de winkel		KT-MLT-LT	2500
	- SVS-fietsactie		KT-MLT-LT	2500

maatregel	actie	actor	termijn	financiële raming
C.3.4	Communicatie rond gebruik Openbaar vervoer: routeplanner openbaar vervoer	Gemeente/De Lijn	KT	
C.3.5	Autoarme dagen	Gemeente, leader + - gebied	KT - MLT	1000
C.3.6	Feestbus	Gemeente, de Lijn	KT	

Tabel 19: Actieprogramma werkdomein C4: handhaving

maatregel	actie	actor	termijn	financiële raming
C.4.1	Continuering snelheidscontroles	Politiezone Neteland	KT-MLT-LT	personeelskost
C.4.2	Controle parkeergedrag	Politiezone Neteland	KT-MLT-LT	personeelskost
C.4.3	Toezicht op vrachtverkeer	wegpolitie	KT-MLT-LT	personeelskost
C.4.4	Toezicht op sluipverkeer	Politiezone Neteland	KT-MLT-LT	personeelskost

Tabel 20: Actieprogramma werkdomein C5: beleidsondersteuning en gemeentelijke organisatie

maatregel	actie	actor	termijn	financiële raming
C.5.1	Continuïteit GBC		KT-MLT-LT	personeelskost
C.5.2	Continuïteit mobiliteitscommissie		KT-MLT-LT	personeelskost

Tabel 21: Actieprogramma werkdomein C6: grensoverschrijdende aspecten

maatregel	actie	actor	termijn	financiële raming
C.6.1	Structureel regio-overleg om gezamenlijke problemen onder de aandacht te brengen/gezamenlijke engagementen aan te gaan:	Gemeente/buurgemeenten/actoren regio		
	- Charter betere mobiliteit in de Kempen		KT	personeelskost
	- Trage wegen in overleg met buurgemeenten		KT-MLT	personeelskost
	- bilateraal overleg sluikverkeer		KT-MLT	personeelskost
	- eenvormige bebording 30-50-70 zones op niveau politiezone		KT	personeelskost
	- politiezone als forum om over verkeersveiligheid te praten		KT-MLT-LT	personeelskost
	- burgemeesterconferentie		4 keer per jaar	personeelskost
	- OVC-overleg		jaarlijks	

1.2 Investeringsprogramma: kostprijs op korte, middellange en lange termijn

Tabel 22 op blz.106 geeft de inschatting van de kostprijs op korte, middellange en lange termijn weer. Deze is gebaseerd op het investeringsprogramma dat is weergegeven in VIII 2 op blz.121.

Tabel 22: Inschatting kostprijs op korte, middellange en lange termijn

	KT	MLT	LT
ingeschatte kosten (totaal: 2.191.000 euro)	855.000 euro	973.000 euro	363.000 euro
niet ingeschatte kosten	<ul style="list-style-type: none"> - Opmaak/herziening GRS - Opmaak RUP Vandewervelaan - Optimaliseren verbindingen en frequenties op basis van netmanagement - Optimaliseren en evalueren systeem belbus 	<ul style="list-style-type: none"> - Realisatie woningprogramma - Afstemmen belbus op servicehaltes - Optimaliseren en evalueren systeem belbus - Tonnagebeperking buiten routes vrachtvervoer (Berkelheide richting Lille en Lepelstraat richting Grobendonk) 	<ul style="list-style-type: none"> - Realisatie woningprogramma - Inrichting en uitrusting servicehalte Markt - Optimaliseren en evalueren systeem belbus
Ongekende kosten op basis van eenheidsprijzen	<ul style="list-style-type: none"> - Snelheidsbeperkende maatregelen bibe-ko/bubeko (50 euro/m²) - Beveiliging fietsoversteken schoolfietsroutes (60 euro/m) - Aanpassing wegencategorisering/autonetwerk doorgaande route dorpskern en route Proosthoevebaan (60 euro/m²) - Snelheidskussen Riemenstraat-Kerkstraat (60 euro/m²) - uitrusting/(her)aanleg voetverbinding parking Nieuwstraat-Markt en parking Oostakker-Dreef (150 euro/m²) 	<ul style="list-style-type: none"> - Snelheidsbeperkende maatregelen bibe-ko/bubeko (50 euro/m²) - aanleg en/of aanpassing fietspaden op bovenlokale en lokale fietsroutes (200 euro/lm) - Aanpassing wegencategorisering/verkeersstructuur interne wegenis gebied Dorpskernvernieuwing (60 euro/m²) - aanpassing wegenis conform wegencategorisering (60 euro/m²) - Uitrusting voetverbindingen vanaf langparkings naar centrum (150 euro/m²) 	<ul style="list-style-type: none"> - aanleg en/of aanpassing fietspaden op bovenlokale en lokale fietsroutes (200 euro/lm) - infrastructurele maatregelen op routes sluipverkeer (60 euro/m²)
Ongekende personeelskosten (en studiekosten)	<ul style="list-style-type: none"> - overleg buurgemeenten m.b.t. routes vrachtvervoer - onderzoek/inrichting stalling vrachtwagens - routekeuze GPS afstemmen op routes zwaar vervoer - onderzoek uniforme aanpak zone 30-50-70 in regio - toezicht parkeergedrag - controle/handhaving sluisverkeer - opmaak schoolrouteplan - verspreiding info via website - campagnes (scholen, jeugdgraad, gemeentebeheer) - communicatie gebruik openbaar vervoer (routeplanner) 	<ul style="list-style-type: none"> - Uitwerken tragewegenplan - overleg buurgemeenten m.b.t. routes vrachtvervoer - onderzoek uniforme aanpak zone 30-50-70 in regio - onderzoek kortparkeren i.f.v. bebording parkeerduur - toezicht parkeergedrag - opmaak schoolvervoerplan - opmaak bedrijfsvervoerplan KVR/KHK - verspreiding info via website - campagnes (scholen, jeugdgraad, gemeentebeheer) - autoarme dagen - feestbus - handhaving (snelheid, 	<ul style="list-style-type: none"> - onderzoek kortparkeren i.f.v. bebording parkeerduur - toezicht parkeergedrag - opmaak bedrijfsvervoerplan KVR/KHK - verspreiding info via website - campagnes (scholen, jeugdgraad, gemeentebeheer) - handhaving (snelheid, parkeergedrag, toezicht sluipverkeer en vrachtwagens) - continuïteit GBC, mobiliteitscommissie - regio-overleg charter betere mobiliteit Kempen - overleg met buurgemeenten (Trage Wegen, sluis-

	KT	MLT	LT
	<ul style="list-style-type: none"> - autoarme dagen - feestbus - handhaving (snelheid, parkeergedrag, toezicht sluijpvverkeer en vrachtwagens) - continuïteit GBC, mobiliteitscommissie - regio-overleg charter betere mobiliteit Kempen - overleg met buurgemeenten (Trage Wegen, sluijpvverkeer) - Overleg politiezone (30-50-70-zones, forum verkeersveiligheid) - Burgemeesterconferentie - OVC-overleg 	<ul style="list-style-type: none"> parkeergedrag, toezicht sluijpvverkeer en vrachtwagens) - continuïteit GBC, mobiliteitscommissie - regio-overleg charter betere mobiliteit Kempen - overleg met buurgemeenten (Trage Wegen, sluijpvverkeer) - Overleg politiezone (30-50-70-zones, forum verkeersveiligheid) - Burgemeesterconferentie - OVC-overleg 	<ul style="list-style-type: none"> verkeer) - Overleg politiezone (30-50-70-zones, forum verkeersveiligheid) - Burgemeesterconferentie - OVC-overleg

2 Werkdomein F: organisatie

2.1 Organisatie in functie van de uitvoering van het mobiliteitsplan

De uitvoering van de maatregelen voor de verschillende werkdomeinen is complex. Deze complexiteit uit zich niet noodzakelijk in de inhoudelijke uitwerking van de maatregel, maar wel door het feit dat één specifieke maatregel onderdeel uitmaakt van een integrale en integrerende visie, en doordat, deels als gevolg hiervan, verschillende actoren betrokken partij zijn.

Om de inhoudelijke complexiteit in goede banen te leiden kan de gemeente beroep doen op (externe) experts. Om de procesmatige complexiteit op een doelgerichte wijze sturing te kunnen geven worden hieronder een aantal suggesties gedaan:

Interne werking gemeentelijke diensten

Binnen de gemeentelijke diensten moet een 'projectmanager mobiliteit' de uitvoering van het mobiliteitsplan coördineren en het geïntegreerde karakter van de maatregelen bewaren. Deze projectmanager mobiliteit is de eerste verantwoordelijke ambtenaar m.b.t. de implementatie van het gehele.

De projectmanager moet de dienstoverschrijdende werking garanderen en stelt dus, in functie van een specifieke maatregel die uitgevoerd moet worden, vanuit de verschillende gemeentelijke diensten een gepast projectteam samen, dat mee moet instaan voor de inhoudelijke uitwerking van de maatregel. De projectmanager is, als eerste verantwoordelijke ambtenaar, bevoegd voor het intern overleg met het gemeentebestuur.

Continuïteit gemeentelijke mobiliteitscommissie

De gemeentelijke mobiliteitscommissie heeft als taak om vanuit haar specifieke kennis van het terrein problemen en maatregelen te bespreken. Belangrijk hierbij is dat dit steeds wordt gekaderd binnen de visie van het mobiliteitsplan. M.a.w., de gemeentelijke mobiliteitscommissie moet er mee voor zorgen dat de lange termijn visie (en de concrete doelstellingen) die in het mobiliteitsplan wordt vooropgesteld niet gehypothekeerd wordt door korte termijn-ad hoc oplossingen.

De mobiliteitscommissie moet ook initiatief nemen m.b.t. sectoroverschrijdend overleg (gecorollieuraad-mobiliteitscommissie) om mee het integrerend karakter te bewaken (minimum een jaarlijks overleg).

Continuïteit GBC

Minimum een jaarlijks overleg tussen de verschillende actoren van de GBC is nodig om de voortgang van de uitvoering van het mobiliteitsplan te beoordelen.

De GBC heeft ook als de taak om de voorbereiding van de uitvoering van projecten (waarbij de betrokkenheid van de actoren belangrijk is) mee op te volgen.

Structureel overleg m.b.t. grensoverschrijdende thema's

De gemeente Vorselaar neemt het initiatief om regio-overleg systematisch en/of structureel aan te pakken. Dit kan door:

- Charter-werking
- Op bestaande regionale overlegfora (burgemeesterconferentie, politiezone) het thema mobiliteit (en gemeenschappelijke knelpunten) op de agenda te houden

2.2 (On)mogelijkheden modulewerking in Vorselaar²⁵

Het mobiliteitsconvenant bevat heel wat elementen die een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid helpen bepalen en ondersteunen. De (financiële) ondersteuning wordt voorzien voor planningsinitiatieven en

²⁵ Gebaseerd op een mailtje (d.d. mei 2008) van Dhr. Erwin Debruyne, stafmedewerker mobiliteit en wegbeheer bij de VVSG, als reactie op een mail van de burgemeester van Vorselaar, waarin het knelpunt m.b.t. de modulewerking in Vorselaar wordt gesteld.

infrastructurele maatregelen via de zogenaamde module-werking. De meeste modules hebben echter enkel betrekking op gewestwegen, waardoor gelijkaardige projecten in de ene gemeente wel, en in de andere gemeente niet kunnen ondersteund worden.

Vorselaar bevindt zich zo in een specifieke situatie:

- Vorselaar is een kleine gemeente en beschikt dus over bescheiden (financiële) middelen.
- De gewestweg in Vorselaar (N153 Herentals-Lille) ligt aan de rand, niet in het centrum.
- Vorselaar is een kleine gemeente (7400 inwoners) maar beschikt over een grote scholengemeenschap (in totaal 3.500 studenten en leerkrachten). Die centrumfunctie inzake onderwijs (met zowel secundair maar vooral hoger onderwijs - KHK) zorgt voor bijkomende druk op het kleine centrum.
- Het gevolg is dat de gemeentewegen in het centrum relatief intensief gebruikt worden.

In het mobiliteitsplan van Vorselaar is de dorpskernvernieuwing (herinrichting van het dorpscentrum) het belangrijkste strategische project. In principe is hier perfect een parallel te trekken met de problematiek van enkele gewestwegen in buurgemeenten (druk op centrum, nood aan herinrichting en ingrijpen op mobiliteit). Doordat door de kern van Vorselaar echter geen gewestweg loopt, botst Vorselaar op het fundamentele probleem dat er nauwelijks beroep kan gedaan worden op de financiering die het mobiliteitsconvenant voorziet. Nochtans heeft Vorselaar wel de nodige inspanningen gedaan om een mobiliteitsplan met een duurzame mobiliteitsvisie op te maken samen met De Lijn, de provincie en het Vlaams Gewest.

Een initiatief dat de mazen in het net al iets kleiner zouden kunnen maken is de uitbreiding van het toepassingsgebied van de 18 miljoen die de Vlaamse overheid elk jaar voorziet voor het nemen van doorstromingsmaatregelen voor het openbaar vervoer, naar gemeentewegen. Of ondersteuningsmaatregelen in het kader van netmanagement (via module 9) voor bijvoorbeeld de aanleg van randparkings in functie van leerlingenvervoer. Of via het investeringsfonds stationsomgevingen van De Lijn

In de beleidsnota van minister Van Brempt wordt gesteld dat de werking van het mobiliteitsconvenant herbekeken wordt. Vorselaar. Het gemeentebestuur van Vorselaar hoopt dat voor de specifieke problematiek die haar gemeente kent oplossingen geboden zullen worden.

VII EVALUATIEMETHODE

Evaluatie mobiliteitsplan via de sneltoets²⁶

De sneltoets heeft als doel het huidige mobiliteitsplan te toetsen op zijn actualiteitswaarde en richting te geven aan het toekomstige gemeentelijk mobiliteitsbeleid. De sneltoets is een evaluatie-tool voor elk conform verklaard mobiliteitsplan.

De sneltoets gebeurt ten laatste 5 jaar na de conformverklaring van het mobiliteitsplan. De GBC kan echter beslissen een sneltoets op te maken indien dit noodzakelijk wordt geacht..

Er worden drie vragen in overlopen:

- Hoe is de planningscontext veranderd sinds de conformverklaring van het mobiliteitsplan? Zijn er andere beleidsdomeinen/-plannen (van de lokale én hogere overheden) waarop er moet worden afgestemd?
- Kunnen de actoren zich nog vinden in de doelstellingen van het beleidsplan? Staan ze nog nadrukkelijk en onverdeeld achter de realisatie van dat plan?
- Zo ja, zijn er dan thema's, deelaspecten die in het bestaande mobiliteitsplan onbehandeld gebleven zijn en/of onvoldoende zijn uitgewerkt? Welke?

De sneltoets kan resulteren in drie sporen:

- Spoor 1: een vernieuwing van het mobiliteitsplan
- Spoor 2: een verbreding en verdieping van het mobiliteitsplan
- Spoor 3: of enkel een actualisering van de actieplannen

Het doorlopen van de sneltoets en het bijsturen van het mobiliteitsplan wordt zoals bij het opstellen van het mobiliteitsplan in de schoot van de Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC) gelegd. Het is bijgevolg van groot belang dat alle actoren aanwezig zijn op de sneltoetsvergadering.

Het is aan te bevelen dat de gemeente de sneltoets zo ver mogelijk voorbereidt. Aan de partners van het mobiliteitsconvenant wordt gevraagd een inhoudelijk standpunt in te nemen over het gemeentelijk mobiliteitsplan zoals het op dat moment gekend is. Het einddoel van het instrument is niet de bijsturing op zich, die volgt nadien, maar een eenvoudige toetsing van het bestaande mobiliteitsplan op zijn actualiteitswaarde. Hieruit volgt dan een plan van aanpak die aangeeft hoe en wanneer de bijsturing wordt aangepakt en wat de engagementen van elkeen zijn.

De herziening geeft de kans om het bestaande mobiliteitsplan bij te sturen (we spreken van 'verbreden' = aandacht voor nieuwe thema's of 'verdiepen' = verfijnen van behandelde elementen). Eventueel kan het plan worden bevestigd zodat een actualisering van het actieprogramma volstaat, in een ander geval is een totale vernieuwing van het mobiliteitsplan aan de orde. Nieuwe thema's kunnen zijn: autoluwe kernen, sluisverkeer, bovengemeentelijke vrachtroutes, gemeentelijk parkeerbeleid, gemeentegrensoverschrijdende problematiek, verkeersveiligheid, ...

Een duurzaam mobiliteitsbeleid blijft de kerngedachte. Een geïntegreerde aanpak is dan ook noodzakelijk. De linken met andere beleidsdomeinen zoals o.a. Ruimtelijke Ordening en Milieu zijn niet ver te zoeken. Er wordt dan ook aangedrongen om de GBC uit te breiden met de gemeentelijke ruimtelijke planner en met de milieubtenaar en/of duurzaamheidsambtenaar.

²⁶ Gebaseerd op: Omzendbrief MOW/2007/3 – Evaluatie (met sneltoets) en bijsturing van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan. En: www.mobielvlaanderen.be.

Evaluatie van maatregelen (monitoring)

Tabel 23: Evaluatiemethode – uitgaande van knelpunten

probleem	doelstelling	maatregel	effect
Werkdomein A ruimtelijke ontwikkelingen			
<ul style="list-style-type: none"> - Ruimteverslindende lintbebouwing en clusters verspreide woningen in open ruimte - Bedrijvzones volzet - Dominant verkeerskarakter in kern 	<ul style="list-style-type: none"> - Integreren van mobiliteit en ruimtelijke ordening. D.w.z. het ruimtelijk scenario uit het GRS Vorseelaar 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. - Het mobiliteitsscenario moet de lage dynamiek van de open ruimte rond de kern ondersteunen. - 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. - 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. - Een geïntegreerde aanpak om de complexiteit van de vraag naar mobiliteit in goede banen te leiden. 	<ul style="list-style-type: none"> - Opmaak/herziening GRS (A 1) - Opmaak RUP Vandewervelaan (A 2.1) - Realisatie woningprogrammatie (A. 4.1) - Opmaak RUP lokaal bedrijventerrein Sasenhout (A 2.3) - Opmaak RUP lokaal bedrijventerrein Vispluk (A 2.4) - Opmaak RUP Kern Vorseelaar (A 2.1) - Dorpskernvernieuwing - heraanleg openbaar domein 4 pleinen (A 3.1) - Dorpskernvernieuwing - heraanleg openbaar domein: heraanleg Markt (A 3.2) - Communicatie rond gebruik Openbaar vervoer: routeplanner openbaar vervoer (C 3.4) - Autoarme dagen (C 3.5) 	<ul style="list-style-type: none"> - Opvolging evolutie bebouwingsdichtheid van kernen, linten en in openruimtegebied - Verkeerstellingen: (verhouding gebruik alternatieve vervoerswijzen ten opzichte van autogebruik) - Enquêteering leefbaarheid bewoners kern
Werkdomein B verkeersnetwerken			
Werkdomein B1 verblijfsgebieden en voetgangersnetwerken			
<ul style="list-style-type: none"> - Verkeersfunctie primeert in dorpscentrum 	<ul style="list-style-type: none"> - Bereikbaarheid compacte kern blijven garanderen. 	<ul style="list-style-type: none"> - Dorpskernvernieuwing - heraanleg openbaar domein 4 	<ul style="list-style-type: none"> - Verkeerstellingen - Herkomstbestemmingonderzoek (evalua-

probleem	doelstelling	maatregel	effect
<ul style="list-style-type: none"> - Verkeersveiligheids- en leefbaarheidsprobleem in schoolomgevingen (Donchélei, Vandewervelaan) - Missing links voetnetwerk 	<ul style="list-style-type: none"> - Bereikbaarheid kern afstemmen op het functioneren van de kern zodat wandelen, fietsen, wonen en winkelen terug aangenaam kan zijn. - Stimuleren van fietsgebruik over korte afstanden (zodat verkeersdrukke in het centrum vermindert en de attractiviteit van de kern toeneemt). - 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. - Versterken van de bereikbaarheid van het Kardinaal Van Roey-Instituut/KHK met fiets en bus. - Realiseren van een voor mensen verkeersleefbare omgeving (luchtkwaliteit, geluid, trillingen, geur, oversteekbaarheid/barrièrewerking, ruimtegebruik, leesbaarheid, kwaliteit openbare ruimte, kwaliteit landschap en cultureel erfgoed). - Maximale herwaardering van trage wegen. - Zo groot mogelijke toegang tot mobiliteit garanderen voor iedereen (d.w.z. toegang tot het gehele vervoersysteem en tot individuele en collectieve vervoermiddelen op zich). - Een geïntegreerde aanpak om de complexiteit van de vraag naar mobiliteit in goede banen te leiden. 	<ul style="list-style-type: none"> pleinen (A 3.1) - Dorpskernvernieuwing - heraanleg openbaar domein: heraanleg Markt (A 3.2) - Inrichting zone 30 in verblijfsgebieden (B 1.2) - Inrichting overgang verkeersgebied - verblijfsgebied (B 1.3) - Communicatie rond gebruik Openbaar vervoer: routeplanner openbaar vervoer (C 3.4) - Autoarme dagen (C 3.5) - Dorpskernvernieuwing - herinrichting schoolomgevingen (A 4.2) - Inrichting zone 30 in schoolomgevingen (B 1.1) - Beveiliging oversteken fiets en voetgangers in schoolomgevingen (B 10.6) - Opmaak schoolvervoerplan/fietspool (C 1.1) - Schoolcampagnes (C 3.2) - Uitwerken tragewegenplan - fiets- en voetdoorsteken (B 1.6) 	<ul style="list-style-type: none"> - tie aandeel doorgaand verkeer in kern) - Controleren of alternatieve vervoerswijzen effectief gepromoot worden. - Controle op effectief gebruik van alternatieve vervoerswijzen in de kern (telling op- en afstappers bussen, telling fietsgebruik in kern) - Snelheidscontroles - Analyse ongevallengegevens schoolomgevingen - Enquête scholen m.b.t. verkeersveiligheid en leefbaarheid in de kern - Effectieve controle of ontbrekende schakels zijn gerealiseerd. - Effectieve controle van de kwaliteit en toegankelijkheid van de voetverbindingen
Werkdomein B2 bovenlokaal en lokaal fietsnetwerk			
<ul style="list-style-type: none"> - Missing links fietsnetwerk 	<ul style="list-style-type: none"> - De interne bereikbaarheid van de kern door fiets of openbaar vervoer 	<ul style="list-style-type: none"> - Uitwerken tragewegenplan - fiets- en voetdoorsteken (B 	<ul style="list-style-type: none"> - Effectieve controle of ontbrekende schakels zijn gerealiseerd.

probleem	doelstelling	maatregel	effect
<ul style="list-style-type: none"> - Recent aangelegde fietspaden niet conform richtlijnen Fietsvademecum - 7 potentieel gevaarlijke kruispunten op schoolfietsroutes - fietsoversteek aan Sassenhout/N153 onduidelijk/onveilig ondanks recente heraanleg 	<ul style="list-style-type: none"> verbeteren. - Maximale herwaardering van trage wegen - Zo groot mogelijke toegang tot mobiliteit garanderen voor iedereen (d.w.z. toegang tot het gehele vervoersysteem en tot individuele en collectieve vervoermiddelen op zich). - Een geïntegreerde aanpak om de complexiteit van de vraag naar mobiliteit in goede banen te leiden. - Aandacht voor leesbaarheid en compartimentering. Het ontwerp van de weg moet een herkenbaar ruimtelijk beeld opleveren voor de weggebruiker, waaruit het gepast verkeersgedrag volgt. - 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. 	<ul style="list-style-type: none"> 1.6) - Nieuwe verbindingen recreatieve fietsroutes (B 2.6). - Fietsbewegwijzering functionele fietsroutes (B 2.5) - Bewegwijzering recreatieve fietsroutes (B.2.7) - Aanleg vrijliggende of aanliggende fietspaden op lokale hoofdfietsroute buiten verblijfsgebied (B 2.1) - aanpassing bestaande fietspaden op lokale hoofdfietsroutes (B 2.2) - Aanleg aanliggend fietspaden op lokale aanvullende routes (B 2.3) - Beveiliging fietsoversteken op schoolfietsroutes (B.2.4) - Opmaak schoolvervoerplan/fietspool (C 1.1) - Beveiliging oversteken fiets en voetgangers (B 10.7) 	<ul style="list-style-type: none"> - Effectieve controle van de kwaliteit en toegankelijkheid van de fietsverbindingen - Effectieve controle en ontwerp van de fietsinfrastructuur op basis van de richtlijnen fietsvademecum - Ongevallengegevens - Analyse PV's - Ongevallengegevens - Analyse PV's
Werkdomein B3 openbaar vervoer			
<ul style="list-style-type: none"> - Doorstromingsprobleem bussen in het centrum bij begin en einde van school (Donchélei) - Te lage bedieningsfrequentie in functie van scholencampus Vorseelaar (halfuurfrequentie) - Slechte afstemming bus/trein aan station Herentals - Koppeling met regionale buslijnen is on- 	<ul style="list-style-type: none"> - De interne bereikbaarheid van de kern door fiets of openbaar vervoer verbeteren - Versterken van de bereikbaarheid van het Kardinaal Van Roey-Instituut/KHK met fiets en bus. - Zorgen voor aantrekkelijk en gebruiksvriendelijk openbaar vervoer (wat kan bijdragen tot minder autoverplaatsingen). - Bereikbaarheid van voorzieningen en inrich- 	<ul style="list-style-type: none"> - Inrichting en uitrusting wachthalte voor bussen aan de voetbalterreinen (B 3.2) - Inrichting en uitrusting servicehalte Markt (B 3.3) - Opmaak schoolvervoerplan/fietspool (C 1.1) - Optimalisering frequenties en verbindingen op basis van netmanagement (B 3.1) - Opmaak schoolvervoerplan/fietspool (C 1.1) - Optimalisering frequenties en verbindingen op basis van netmanagement (B 3.1) - Optimalisering frequenties en verbindingen op basis van netmanagement (B 3.1) 	<ul style="list-style-type: none"> - Evaluatie doorstroming bussen (op basis van wachttijden) - Evaluatie lijnvoering en frequentie - Evaluatie busgebruik bij scholieren en studenten - Evaluatie lijnvoering en frequentie en overstap bus/trein - Evaluatie lijnvoering en frequentie en overstap

probleem	doelstelling	maatregel	effect
voldoende	<p>ting 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.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zo groot mogelijke toegang tot mobiliteit garanderen voor iedereen (d.w.z. toegang tot het gehele vervoersysteem en tot individuele en collectieve vervoermiddelen op zich). - Een geïntegreerde aanpak om de complexiteit van de vraag naar mobiliteit in goede banen te leiden. 	<p>dingen op basis van netmanagement (B 3.1)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inrichting en uitrusting servicehalte Sassenhout (B 3.4) - Aanpassing overige halteaccommodatie i.f.v. nieuwe netwerken en plaatsen van fietsstallingen (B 3.5) - Optimaliseren belbus en belbushaltes op basis van netmanagement (B 3.6) - Derdebetalersysteem (C 2.1) - Communicatie rond gebruik Openbaar vervoer: routeplanner openbaar vervoer (C 3.4) 	op regionale buslijnen
Werkdomein B4 categorisering bovenlokale en lokale wegen			
<ul style="list-style-type: none"> - Meeste ongevallen buiten kern op 3 assen: Heirbaan (sluikroute), Poederleeseweg-Sassenhout en Sassenhout - Meeste ongevallen binnen kern op 3 assen: Molenbaan (sluikroute), Goorbergenlaan-Molenheide en Riemenstraat-Kerkstraat 	<ul style="list-style-type: none"> - 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. - Zo groot mogelijke toegang tot mobiliteit garanderen voor iedereen (d.w.z. toegang tot het gehele vervoersysteem 	<ul style="list-style-type: none"> - Aanpassing wegencategorisering: doorlopende route Proosthoevebaan (B 4.2) - Aanpassing overige wegen conform wegencategorisering (B 4.3) - Snelheidsbeperkende maatregelen bubeko (B 1.5) - Overleg met buurgemeenten m.b.t. eenvormige aanpak verkeersveiligheidsmaatregelen (B 10.9) - Dorpskernvernieuwing - aanpassing autonetwerk (B 4.1) - Aanpassing overige wegen conform wegencategorisering (B 4.3) - Snelheidsbeperkende maatregelen bibeko (B 1.4) 	<ul style="list-style-type: none"> - Analyse ongevallengegevens - Analyse PV's - Analyse ongevallengegevens - Analyse PV's

probleem	doelstelling	maatregel	effect
	<p>en tot individuele en collectieve vervoermiddelen op zich).</p> <ul style="list-style-type: none"> - Een geïntegreerde aanpak om de complexiteit van de vraag naar mobiliteit in goede banen te leiden. 		
Werkdomein B5 routes zwaar vervoer			
<ul style="list-style-type: none"> - Ontsluiting bedrijven-terreinen niet optimaal - Doorgaand vrachtverkeer door centrum 	<ul style="list-style-type: none"> - De milieu- en natuurschade die door de mobiliteit veroorzaakt wordt (ruimtebeslag, emissies) terugdringen tot op een aanvaardbaar niveau. - 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 	<ul style="list-style-type: none"> - Tonnagebeperking buiten de routes voor vrachtvervoer (B 5.1) - Overleg met buurgemeenten m.b.t. routes vrachtvervoer (B 5.2) - Bewegwijzering zwaar vervoer (B 5.3) - Routekeuze GPS afstemmen op routes zwaar vervoer (B 5.5) - Onderzoek, inrichting en uitrusting ruimte voor stallen vrachtwagens (B 5.4) - Routekeuze GPS afstemmen op routes zwaar vervoer (B 5.5) - Toezicht op vrachtverkeer (C 4.3) 	<ul style="list-style-type: none"> - Controle vrachtwagens (i.f.v. tonnagebeperking) - Telling vrachtverkeer in centrum - Herkomstbestemmingsonderzoek
Werkdomein B6 snelheidsplan			
<ul style="list-style-type: none"> - Snelheidslimiet wordt niet gerespecteerd in bepaalde straten 	<ul style="list-style-type: none"> - Aandacht voor leesbaarheid en compartimentering. Het ontwerp van de weg moet een herkenbaar ruimtelijk beeld opleveren voor de weggebruiker, waaruit het gepast verkeersgedrag volgt. 	<ul style="list-style-type: none"> - Afstemmen snelheidsregimes op wegencategorisering en verkeersgebieden/verblijfsgebieden (B 6.1) - Snelheidsbeperkende maatregelen bubeko (B 1.5) - Snelheidsbeperkende maatregelen bibeko (B 1.4) - Aanpassen bebording (B 6.2) - Continuering snelheidscontroles (C 4.1) 	<ul style="list-style-type: none"> - Effectieve controle aanpassing wegprofiel aan wegencategorisering - Snelheidscontrole
Werkdomein B7 parkeerbeleid en parkeerplan			
<ul style="list-style-type: none"> - Schoolparkeren in woonstraten 	<ul style="list-style-type: none"> - 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. - Een geïntegreerde aanpak om de complexiteit van de vraag naar mobiliteit in goede banen te leiden. 	<ul style="list-style-type: none"> - Inrichting en uitrusting van de parking voor langparkeeders aan de rand (centrumparkings) (B 7.1) - Dorpskernvernieuwing: Inrichting en uitrusting van de parking voor langparkeeders/bewoners Heikant (B 7.2) - Dorpskernvernieuwing: heraanleg parkings kortparkeren (B 	<ul style="list-style-type: none"> - Controle en effectieve bestraffing op 'wildparkeren' door politie

probleem	doelstelling	maatregel	effect
<ul style="list-style-type: none"> - Parkings bepalen straatbeeld in centrum/parkeren in Dreef ondanks parkeerverbod 		7.3) <ul style="list-style-type: none"> - Dorpskernvernieuwing: heraanleg parkings kortparkeren Kempenlaan-Kuiperstraat en Donchélei-Cardijnlaan (B 7.4) - Onderzoek kortparkeren i.f.v. bebording parkeerduur (B 7.5) - Aanpassen parkeerbeleid, bebording en parkeergeleidingssysteem (B 7.6) - Uitrusting voetverbindingen langparkings: centrum (B 7.7) - Toezicht parkeergedrag (B 7.9 en C 4.2) - Parkeerfaciliteiten mindervaliden (B 7.10) 	<ul style="list-style-type: none"> - Controle en effectieve bestraffing op 'wildparkeren' door politie
<i>Werkdomein B9 sluikverkeer</i>			
<ul style="list-style-type: none"> - Drie routes met sluikverkeer (in buitengebied) 	<ul style="list-style-type: none"> - De milieu- en natuurschade die door de mobiliteit veroorzaakt wordt (ruimtebeslag, emissies) terugdringen tot op een aanvaardbaar niveau. - Een geïntegreerde aanpak om de complexiteit van de vraag naar mobiliteit in goede banen te leiden. 	<ul style="list-style-type: none"> - Maatregelen i.f.v. werven sluikverkeer (B 9.1) - Infrastructurele maatregelen op routes sluikverkeer (B 9.2) - Controle/handhaving op sluikverkeer (B 9.3 en C 4.4) 	<ul style="list-style-type: none"> - Controles op routes uitgezonderd plaatselijk verkeer - Verkeerstellingen op sluikroutes - Herkomstbestemmingsonderzoek

VIII BIJLAGE

1 Verslag GBC/stuurgroep d.d. 11/06/2008

Plaats

Gemeentehuis Vorselaar

Aanwezig

Lieven Janssens (burgemeester, bevoegd voor mobiliteit), Cathérine Hoebeeck (mobiliteitsbegeleider BMV Antwerpen), Karel de Puyseleir (VVM De Lijn), Renilde Broes (mobiliteitscommissie), Nele Vleugels (milieuambtenaar), Pierre Coppens (Fietswacht Vorselaar – mobiliteitscommissie), Luk Helsen (IOK Plangroep)

Verontschuldigd

Ilse Moeremans (RWO – RO Antwerpen), Marc Vanhee (provincie Antwerpen Dienst Mobiliteit), Hans De Preter (WV Antwerpen), Erwin Fierens (VVM De Lijn), Elly Beirinckx (Coördinator–Stedenbouwkundige Technische Dienst Vorselaar), Dirk Landuyt (Technische Dienst Vorselaar), Lut Lemmens (mobiliteitscommissie), Ingrid Maes (mobiliteitscommissie), Filip Van den Broeck (mobiliteitscommissie), Bart Diels (mobiliteitscommissie).

Verslag

Schriftelijk advies provincie Antwerpen Dienst Mobiliteit

Het schriftelijk advies van Marc Vanhee (mailtje d.d. 10/6/2008) wordt overlopen en besproken:

- Marc Vanhee heeft geen inhoudelijke opmerkingen bij vlugge lezing van het beleidsplan.
- Volgende detailopmerkingen worden gegeven:
 - Voetnoot op p. 27: Het GRS is goedgekeurd door de deputatie van de provincieraad en niet door de provincieraad.
Luk Helsen zegt dit te zullen aanpassen.
 - Het GRS is goedgekeurd met uitsluiting van een aantal onderdelen. Is dit voldoende meegenomen? Uitbreiding bedrijvigheid op blz. 37 bijv..
Luk Helsen zegt dat de betreffende informatie uit het goedgekeurde GRS (dus rekening houdend met de uitsluiting) is overgenomen. Dit zou dus in orde moeten zijn.
 - Blz. 65 en actietabel B.5.2. overleg met buurgemeenten m.b.t. routes vrachtvervoer – voorzien op MLT, waarom niet op KT?
De GBC stelt dat dit niet mag blijven liggen. Een structurele oplossing zal vermoedelijk pas op lange termijn gevonden worden, maar dit wil niet zeggen dat het zoeken naar een oplossing niet op korte termijn kan aanvatten.

Aanvullingen n.a.v. de PAC van de synthesesnota

Het beleidsplan wordt systematisch doorlopen. De aandacht wordt gevestigd op enkele aanvullingen bij het duurzaam scenario, die op basis van de PAC van de synthesesnota gebeurt zijn:

- Er werd een verkeersveiligheidsplan toegevoegd. De onderdelen van het verkeersveiligheidsplan waren al wel aanwezig in de synthesesnota, maar werden nog niet gebundeld weergegeven.
- Het snelheidsplan werd grafisch voorgesteld.

Wijziging in het duurzaam scenario

Er wordt een wijziging toegelicht in het duurzaam scenario, met name met betrekking tot de gewenste verkeersstructuur/verkeerscirculatie in het kader van de dorpskernvernieuwing. Er blijkt binnen het gemeentebestuur geen eensgezindheid te zijn over het voorstel 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 (fietsers, voetganger) een prioriteit. Het verkeerscirculatieplan mag niet leiden tot een omgeving waar de auto de andere weggebruikers verdrukt, maar een omgeving waar fietsers 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.

De GBC stelt achter het voorstel van verkeersstructuur/verkeerscirculatie voor de kern uit de synthesesnota te staan. Cathérine Hoebeeck zegt dat de manier waarop de mogelijkheid om een alternatief voorstel op te maken geformuleerd werd in het beleidsplan aanvaardbaar is, maar dat met deze mogelijkheid zeer voorzichtig moet omgesprongen worden. Belangrijk is dat bij de opmaak van een alternatief voorstel er ook effectief op wordt toegezien dat de geformuleerde doelstellingen gehaald worden. Het kan zijn dat door de richting in één of twee straten te veranderen een bepaald lokaal probleem wel wordt opgelost, maar dat dergelijke oplossing de onderliggende doelstellingen en de gehele samenhang die sterk in het mobiliteitsplan verankerd zit onderuit haalt. Dit moet vermeden worden, omdat de duurzame mobiliteit in het gedrang kan komen.

Evaluatie op doelstellingen door de actoren

Er wordt afgesproken een herinnering te sturen naar de leden van de GBC die nog geen evaluatie hebben opgemaakt.

Acties en maatregelen

De actie- en maatregelentabel wordt overlopen. Behoudens detailopmerkingen worden geen bemerkingen gegeven.

Conclusie

De GBC stelt dat het beleidsplan kan voorgelegd worden aan de Provinciale Auditcommissie (PAC).

2 Investeringsprogramma

Investeringsprogramma op korte termijn

Tabel 24: Investeringsprogramma op korte termijn

termijn	maatregel	actie	actor	financiële raming (euro)
KT (2011)	A 1	Opmaak/herziening GRS	gemeente	
KT (opstart voorzien in 2008)	A 2.1	Opmaak RUP Kern Vorselaar	gemeente	70.000
KT (opstart voorzien in 2008)	A 2.2	Opmaak RUP Vandewervelaan	gemeente	
KT (opstart voorzien in 2008)	A 2.3	Opmaak RUP lokaal bedrijventerrein Sassenhout	gemeente	25.000
KT (opstart voorzien in 2008)	A 2.4	Opmaak RUP lokaal bedrijventerrein Vispluk	gemeente	25.000
KT	A 3.1	Dorpskernvernieuwing ²⁷ - heraanleg openbaar domein pleinen: - Heikant	gemeente	200.000
KT-MLT	A 4.2	Dorpskernvernieuwing - herinrichting schoolomgevingen	Gemeente/De Lijn	300.000
KT-MLT	B.1.1	Inrichting zone 30 in schoolomgevingen	gemeente, politiezone Neteland	Zie A 4.2
KT-MLT	B.1.4	Snelheidsbeperkende maatregelen bibeko	gemeente/De Lijn	50 euro/m ²
KT-MLT	B.1.5	Snelheidsbeperkende maatregelen bubeko	gemeente/De Lijn	50 euro/m ²
KT	B.2.4	Beveiliging fietsoversteken op schoolfietsroutes:		
KT		- Goorbergenlaan-Lepelstraat	gemeente	
KT		- Vispluk-Plein	gemeente	
KT		- Guidenpad-Boulevard	gemeente	
KT		- Sassenhout-Doornboom	Gewest, gemeente	
KT - MLT		- Goorbergenlaan-Kempenlaan	gemeente	60 euro/m
KT - MLT		- Donchélei-Kerkstraat	gemeente	
KT - MLT		- Kerkstraat-Markt	gemeente	
KT - MLT		- Cardijnlaan-Boulevard	gemeente	
KT - MLT		- Molenbaan-Vandewervelaan	gemeente	
KT - MLT		- Molenbaan - Moleneinde	gemeente	
KT - MLT		- Boulevard-Goorbergenlaan	gemeente	
KT		- Zuiderbaan komende van Grobbendonk	gemeente	
KT		- Vispluk naar Dreef en IJzerstraat	gemeente	5000
KT		- Kiezerhofstraat vanuit Grobbendonk	gemeente	
KT		- vanaf voetbalpleinen naar Dreef	gemeente	
KT		- Heiken naar Herentals (en omgekeerd)	gemeente	
KT	B.3.1	Optimalisering frequenties en verbindingen op basis van netmanagement: - halfuur-verbinding Herentals-Grobbendonk (en Lier)	VVM De Lijn, gemeente, gemeenten uit de regio (charter)	
KT		- halfuur-verbinding met station Herentals (aansluiting NMBS-De		

²⁷ De Dorpskernvernieuwing in z'n geheel, met alle aspecten werd geraamd op 1.800.000 euro.

termijn	maatregel	actie	actor	financiële raming (euro)
KT KT KT (2008 studie – 2009 uitvoering)	B.3.2	Lijn) - verbinding met de snelbus naar Antwerpen in Grobbendonk - Rechtstreekse busverbinding naar Antwerpen Inrichting en uitrusting wachthalte voor bussen aan de voetbalterreinen:	Gemeente/de Lijn	250.000 euro (inclusief waterbufferbekken)
KT (2009)	B.3.3	Inrichting en uitrusting servicehalte Markt: - Uitbreiding en verbetering bestaande fietsenstalling	Gemeente	75.000
Continu	B.3.6	Optimaliseren belbus en belbus haltes op basis van netmanagement: - Evaluatie belbusstelsel (vraag-aanbod)	De Lijn/gemeente	
KT	B.4.1	Dorpskernvernieuwing - aanpassing autonetwerk: - doorgaande route Riemenstraat-Markt-Lepelstraat-Goorbergenlaan	gemeente	60 euro/m ²
KT	B.4.2	Aanpassing wegcategorisering: doorgaande route Proosthoevebaan	gemeente	60 euro/m ²
Eind 2007 Eind 2007	B.5.1	Tonnagebeperking buiten de routes voor vrachtvervoer: - Molenbaan - Heirbaan	gemeente gemeente	5000
KT-MLT (gefa-seerde aanpak)	B.5.2	Overleg met buurgemeenten m.b.t. routes vrachtvervoer	Gemeente, buurgemeenten/ gemeenten regio (charter)	personeelskost
KT - MLT KT - MLT	B.5.3	Bewegwijzering zwaar vervoer: - naar KMO-zones - doorgaand zwaar verkeer N153 richting E313	gemeente gemeente	2500
KT/MLT/LT	B.5.4	Onderzoek, inrichting en uitrusting ruimte voor stallen vrachtwagens	Gemeente/chauffeurs	personeelskost/studiekost
KT (2007)	B.5.5	Routekeuze GPS afstemmen op routes zwaar vervoer	Politiezone/leveranciers GPS-software	personeelskost
2006-2007 KT-MLT-LT KT	B.6.1	Afstemmen snelheidsregimes op wegcategorisering en verkeersgebieden/verblijfsgebieden: - aanpassing verkeersreglement fase 1 - aanpassing verkeersreglement fase 2 n.a.v. dorpskernvernieuwing - Dorpskernvernieuwing: snelheidskussen Riemenstraat-Kerkstraat (snelheid + ontmoedigen doorgaand verkeer)	Gemeente/politie Gemeente/politie gemeente	60 euro/m ²
KT-MLT KT KT-MLT	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	5000 personeelskost
2006	B.7.1	Inrichting en uitrusting van de parking voor langparkeerders aan de rand (centrumparkings): - Kerkhof	gemeente	

termijn	maatregel	actie	actor	financiële raming (euro)
KT (2008-2009) aangelegd		- uitbreiding Oostakker/voetbalparking - Nieuwstraat	gemeente gemeente	12.000 euro
KT (2009)	B7.2	Dorpskernvernieuwing: Inrichting en uitrusting van de parking voor langparkeerders/bewoners Heikant	gemeente	
KT (2007 bewegwijzering langparkings Oostakker en Nieuwstraat) - MLT	B.7.6	Aanpassen parkeerbeleid, bebording en parkeergeleidingssysteem	gemeente	5000
KT	B.7.7	Uitrusting voetverbindingen langparkings naar centrum	gemeente	150 euro/m ²
KT		- doorsteek naar Markt vanuit parking Nieuwstraat - doorsteek naar Dreef vanuit parking Oostakker	gemeente	
continu	B.7.8	Toezicht parkeergedrag	politie	personeelskost
KT (recent nog aangepast) - MLT	B 7.9	Afstemmen blauwe zone op handel – en dienstverleningszone	Gemeente/politie	5000
KT	B 7.10	Parkeerfaciliteiten mindervaliden: - Evaluatie bestaande parkeerfaciliteiten mindervaliden	Gemeente/politie	2500
KT-MLT		- Integreren parkeerplaatsen mindervaliden in Dorpskernvernieuwingproject	gemeente	
KT	B.9.1	Maatregelen i.f.v. weren sluikverkeer: - Molenbaan Vispluk (GPS, tonnagebeperking en snelheid 50 km/u)	Gemeente/politie	5000 euro
KT		- Dijkbaan-Heiken (plaatselijk verkeer en snelheid 50 km/u, overleg met Herentals en Grobendonk)	Gemeente/politie	
KT		- Heirbaan (GPS, tonnagebeperking, snelheid 50 km/u en controles)	Gemeente/politie	
KT		- Berkelheide (tonnagebeperking en overleg met Lille)	Gemeente/politie	
KT (2008: prioriteiten bijgesteld)	B.9.3	Controle/handhaving op sluikverkeer	politiezone	personeelskost
KT	C.1.1	Opmaak schoolvervoerplan/fietspool - schoolrouteplan	gemeente/scholen	Studiekost/ personeelskost
KT (1/12/2008)	C.2.1	Derdebetalersysteem	De Lijn/gemeente	25% op Omnipass Wo-We verkeer; 4000 euro per jaar
KT-MLT-LT	C.3.1	Verspreiding informatie via website gemeente en info Vorselaar	gemeente	personeelskost
KT-MLT-LT	C.3.2	schoolcampagnes	Scholen, Mobiliteitscommissie, politie	2500
KT-MLT-LT	C.3.2	Campagnes uitgaande van jeugdraad	Jeugdraad, gemeente	2500
KT-MLT-LT		- ludieke actie fietslichten		
	C.3.3	Campagnes uitgaande van gemeentebestuur:		
KT-MLT-LT		- Belgerinkel naar de winkel		2500

termijn	maatregel	actie	actor	financiële raming (euro)
KT-MLT-LT		- SVS-fietsactie		2500
KT	C.3.4	Communicatie rond gebruik Openbaar vervoer: routeplanner openbaar vervoer	Gemeente/De Lijn	
KT - MLT	C.3.5	Autoarme dagen	Gemeente, gemeente leader + - gebied	1000
KT	C.3.6	Feestbus	Gemeente, de Lijn	
KT-MLT-LT	C.4.1	Continuering snelheidscontroles	Politiezone Neteland	personeelskost
KT-MLT-LT	C.4.2	Controle parkeergedrag	Politiezone Neteland	personeelskost
KT-MLT-LT	C.4.3	Toezicht op vrachtverkeer	wegpolitie	personeelskost
KT-MLT-LT	C.4.4	Toezicht op sluipverkeer	Politiezone Neteland	personeelskost
KT-MLT-LT	C.5.1	Continuïteit GBC		personeelskost
KT-MLT-LT	C.5.2	Continuïteit mobiliteitscommissie		personeelskost
	C.6.1	Structureel regio-overleg om gezamenlijke problemen onder de aandacht te brengen/gezamenlijke engagementen aan te gaan:	Gemeente/ buurgemeenten/ actoren regio	
KT		- Charter betere mobiliteit in de Kempen		personeelskost
KT-MLT		- Trage wegen in overleg met buurgemeenten		personeelskost
KT-MLT		- bilateraal overleg sluisverkeer		personeelskost
KT		- eenvormige bebording 30-50-70 zones op niveau politiezone		personeelskost
KT-MLT-LT		- politiezone als forum om over verkeersveiligheid te praten		personeelskost
4 keer per jaar		- burgemeesterconferentie		personeelskost
Jaarlijks		- OVC-overleg		

Investeringsprogramma op middellange termijn

Tabel 25: Investeringsprogramma op middellange termijn

termijn	maatregel	actie	actor	financiële raming (euro)
MLT	A 3.1	Dorpskernvernieuwing ²⁸ - heraanleg openbaar domein 4 pleinen:		
MLT		- Tipplein	gemeente	200.000
MLT		- Spieplein	gemeente	200.000
MLT		- Kerkplein	gemeente	200.000
KT-MLT	A 4.2	Dorpskernvernieuwing - herinrichting schoolomgevingen	Gemeente/De Lijn	300.000
MLT-LT	A 4.1	Realisatie woningprogramma	gemeente	
KT-MLT	B.1.1	Inrichting zone 30 in schoolomgevingen	gemeente, politiezone Neteland	Zie A 4.2
MLT-LT	B.1.2	Inrichting zone 30 in verblijfsgebieden	gemeente, politiezone Neteland	100.000 (bebording)
MLT-LT	B.1.3	Inrichting overgang verkeersgebied – verblijfsgebied	Gemeente/De Lijn	120.000 (20.000 per poort)
KT-MLT	B.1.4	Snelheidsbeperkende maatregelen bibeko	gemeente/De Lijn	50 euro/m ²
MLT	B.1.6	Uitwerken tragewegenplan – fiets- en voetdoorsteken	gemeente (dienstenoverschrijdende aanpak: milieuraad, mobiliteitscommissie, gecoro, heemkundige kring), vzw Trage Wegen	personeelskost

²⁸ De Dorpskernvernieuwing in z'n geheel, met alle aspecten werd geraamd op 1.800.000 euro.

termijn	maatregel	actie	actor	financiële raming (euro)	
MLT-LT- wenselijkheid te onderzoeken	B.2.1	Aanleg vrijliggende of aanliggende fietspaden op bovenlokale functionele fietsroutes en lokale hoofdfietsroutes buiten verblijfsgebied:	Gemeente/provincie	200 euro/lm	
		- Moleneinde	gemeente/provincie		
		- Proosthoevebaan	gemeente		
		- Nieuwstraat-Leeuwerikkenlaan-Fazantenlaan	gemeente		
		- IJzerstraat	gemeente		
		- Pullesebaan-Heikant	gemeente		
		- Heirbaan	gemeente-provincie		
		- Sassenhout-Oost	gemeente		
		- Zegbroek-Klissenhoek	gemeente		
		- Kempenlaan-Heikant	gemeente		
MLT-LT	B.2.2	aanpassing bestaande fietspaden op bovenlokale functionele fietsroutes en lokale hoofdfietsroutes:		200 euro/lm	
		- Sassenhout-Dennelaan-Riemenstraat	gemeente/provincie		
		- Lepelstraat	gemeente/provincie		
		- Goorbergenlaan	gemeente/provincie		
		- Molenbaan-Vispluk	gemeente/provincie		
		- Berkelheide	gemeente/provincie		
MLT-LT wenselijkheid te onderzoeken	B.2.3	Aanleg aanliggend fietspaden op lokale aanvullende routes		200 euro/lm	
		- Lovenhoek-Palaardaard-Vroegeinde-Niemandshoek-Strateneiende-De Huls-Berkelheide/Vispluk	gemeente		
		- Hoevedreef, Kasteeldreef, zand	gemeente		
		- Paden vallei van de Aa	gemeente		
		- Goorbergenlaan-Kempenlaan	gemeente		
KT - MLT		- Donchélei-Kerkstraat	gemeente	60 euro/m ²	
KT - MLT		- Kerkstraat-Markt	gemeente		
KT - MLT		- Cardijnlaan-Boulevard	gemeente		
KT - MLT		- Molenbaan-Vandewervelaan	gemeente		
KT - MLT		- Molenbaan - Moleneinde	gemeente		
KT - MLT		- Boulevard-Goorbergenlaan	gemeente		
MLT_LT(2010 – begroting 2008) – Wachten op RUP Bedrijven	B.3.4	Inrichting en uitrusting servicehalte Sassenhout	Gemeente, De Lijn		10.000
MLT-LT	B.3.5	Aanpassing overige halteaccommodatie i.f.v. nieuwe netwerken en plaatsen van fietsstallingen	Gemeente, De Lijn		50.000
MLT Continu	B.3.6	Optimaliseren belbus en belbushaltes op basis van netmanagement:	De Lijn/gemeente		
		- Afstemmen belbus op servicehaltes - Evaluatie belbusstelsel (vraag-aanbod)			
	B.4.1	Dorpskernvernieuwing -			

termijn	maatregel	actie	actor	financiële raming (euro)
MLT		aanpassing autonetwerk: - aanpassing verkeersstructuur interne wegenis plangebied Dorpskernvernieuwing (lussen Kempenlaan-Kuiperstraat en Cardijnlaan-Mgr. Donchélei)	gemeente	
MLT - LT	B.4.3	Aanpassing overige wegenis conform wegcategorisering	gemeente	60 euro/m ²
MLT MLT/LT	B.5.1	Tonnagebeperving buiten de routes voor vrachtvervoer: - Berkelheide richting Lille - Lepelstraat richting Grobbendonk	Gemeente/gemeente Lille Gemeente/gemeente Grobbendonk	
KT-MLT (gefa-seerde aanpak)	B.5.2	Overleg met buurgemeenten m.b.t. routes vrachtvervoer	Gemeente, buurgemeenten/ gemeenten regio (charter)	personeelskost
KT - MLT KT - MLT	B.5.3	Bewegwijzering zwaar vervoer: - naar KMO-zones - doorgaand zwaar verkeer N153 richting E313	gemeente gemeente	2500
KT-MLT-LT	B.6.1	Afstemmen snelheidsregimes op wegcategorisering en verkeersgebieden/verblijfsgebieden: - aanpassing verkeersreglement fase 2 n.a.v. dorpskernvernieuwing	Gemeente/politie	
KT-MLT KT-MLT	B.6.2	Aanpassen bebording: - zone 30 dorpskern op basis van dorpskernvernieuwing - onderzoek in regio naar uniforme aanpak zoneborden 30-50-70	gemeente Gemeente/Politiezone Neteland	5000 personeelskost
MLT	B.7.3	Dorpskernvernieuwing: heraanleg parkings kortparkeeren: - Spieplein/Tipplein	gemeente	25.000
MLT	B.7.4	Dorpskernvernieuwing: heraanleg parkings kortparkeeren Kempenlaan-Kuiperstraat en Donchélei-Cardijnlaan	gemeente	25.000
MLT/LT	B.7.5	Onderzoek kortparkeeren i.f.v. bebording parkeerduur	gemeente	Studiekost/personeelskost
KT (2007 bewegwijzering langparkings Oostakker en Nieuwstraat) - MLT	B.7.6	Aanpassen parkeerbeleid, bebording en parkeergeleidingssysteem	gemeente	5000
MLT	B.7.7	Uitrusting voetverbindingen langparkings naar centrum - doorsteek naar Kabienstraat vanuit parking Nieuwstraat	gemeente	150 euro/m ²
MLT		- doorsteek naar Lepelstraat vanuit parking Nieuwstraat	gemeente	150 euro/m ²
MLT		- doorsteek padje muziekwinkel vanuit parking Oostakker	gemeente	150 euro/m ²

termijn	maatregel	actie	actor	financiële raming (euro)
continu	B.7.8	Toezicht parkeergedrag	politie	personeelskost
KT (recent nog aangepast) - MLT	B 7.9	Afstemmen blauwe zone op handel – en dienstverleningszone	Gemeente/politie	5000
KT-MLT	B 7.10	Parkeerfaciliteiten mindervaliden: - Integreren parkeerplaatsen mindervaliden in Dorpskernvernieuwingproject	gemeente	2500
MLT	C.1.1	Opmaak schoolvervoerplan/fietspool - schoolvervoerplan	gemeente/scholen	Studiekost/ personeelskost
MLT-LT	C.1.2	Bedrijfsvervoerplan KVR en KHK	scholen	Studiekost/ personeelskost
KT-MLT-LT	C.3.1	Verspreiding informatie via website gemeente en info Vorselaar	gemeente	personeelskost
KT-MLT-LT	C.3.2	schoolcampagnes	Scholen, Mobiliteitscommissie, politie	2500
KT-MLT-LT	C.3.2	Campagnes uitgaande van jeugdraad	Jeugdraad, gemeente	2500
KT-MLT-LT		- ludieke actie fietslichten		
	C.3.3	Campagnes uitgaande van gemeentebestuur:		
KT-MLT-LT		- Belgerinkel naar de winkel		2500
KT-MLT-LT		- SVS-fietsactie		2500
KT	C.3.4	Communicatie rond gebruik Openbaar vervoer: routeplanner openbaar vervoer	Gemeente/De Lijn	
KT - MLT	C.3.5	Autoarme dagen	Gemeente, gemeente leader + - gebied	1000
KT	C 3.6	Feestbus	Gemeente, de Lijn	
KT-MLT-LT	C.4.1	Continuering snelheidscontroles	Politiezone Neteland	personeelskost
KT-MLT-LT	C.4.2	Controle parkeergedrag	Politiezone Neteland	personeelskost
KT-MLT-LT	C.4.3	Toezicht op vrachtverkeer	wegpolitie	personeelskost
KT-MLT-LT	C.4.4	Toezicht op sluipverkeer	Politiezone Neteland	personeelskost
KT-MLT-LT	C.5.1	Continuïteit GBC		personeelskost
KT-MLT-LT	C.5.2	Continuïteit mobiliteitscommissie		personeelskost
	C.6.1	Structureel regio-overleg om gezamenlijke problemen onder de aandacht te brengen/gezamenlijke engagementen aan te gaan:	Gemeente/buurgemeenten/actoren regio	
KT-MLT		- Trage wegen in overleg met buurgemeenten		personeelskost
KT-MLT		- bilateraal overleg sluisverkeer		personeelskost
KT-MLT-LT		- politiezone als forum om over verkeersveiligheid te praten		personeelskost
4 keer per jaar		- burgemeesterconferentie		personeelskost
jaarlijks		- OVC-overleg		

Investeringsprogramma op lange termijn

Tabel 26: Investeringsprogramma op lange termijn

termijn	maatregel	actie	actor	financiële raming (euro)
---------	-----------	-------	-------	--------------------------

termijn	maatregel	actie	actor	financiële raming (euro)
LT	A.3.2	Dorpskernvernieuwing – heraanleg openbaar domein: heraanleg Markt	Gemeente/De Lijn	200.000
MLT-LT	A 4.1	Realisatie woningprogramma	gemeente	
MLT-LT	B.1.2	Inrichting zone 30 in verblijfsgebieden	gemeente, politiezone Neteland	100.000 (beboording)
MLT-LT	B.1.3	Inrichting overgang verkeersgebied – verblijfsgebied	Gemeente/De Lijn	120.000 (20.000 per poort)
KT-MLT	B.1.5	Snelheidsbeperkende maatregelen bubeko	gemeente/De Lijn	50 euro/m ²
MLT-LT-wenselijkheid te onderzoeken	B.2.1	Aanleg vrijliggende of aanliggende fietspaden op bovenlokale functionele fietsroutes en lokale hoofdfietsroutes buiten verblijfsgebied:	Gemeente/provincie	200 euro/lm
		- Moleneinde	gemeente/provincie	
		- Proosthoevebaan	gemeente	
		- Nieuwstraat-Leeuwerikkenlaan-Fazantenlaan	gemeente	
		- IJzerstraat	gemeente	
		- Pullesebaan-Heikant	gemeente	
		- Heirbaan	gemeente-provincie	
		- Sassenhout-Oost	gemeente	
		- Zegbroek-Klissenhoek	gemeente	
		- Kempenlaan-Heikant	gemeente	
MLT-LT	B.2.2	aanpassing bestaande fietspaden op bovenlokale functionele fietsroutes en lokale hoofdfietsroutes:		200 euro/lm
		- Sassenhout-Dennelaan-Riemenstraat	gemeente/provincie	
		- Lepelstraat	gemeente/provincie	
		- Goorbergenlaan	gemeente/provincie	
		- Molenbaan-Vispluk	gemeente/provincie	
		- Berkelheide	gemeente/provincie	
MLT-LT wenselijkheid te onderzoeken	B.2.3	Aanleg aanliggend fietspaden op lokale aanvullende routes		200 euro/lm
		- Lovenhoek-Palaardaard-Vroegeinde-Niemandshoek-Strateneiende-De Huls-Berkelheide/Vispluk	gemeente	
		- Hoevedreef, Kasteeldreef, zand	gemeente	
		- Paden vallei van de Aa	gemeente	
LT	B.3.1	Optimalisering frequenties en verbindingen op basis van netmanagement: - Inrichting en uitrusting servicehalte Markt	Gemeente, De Lijn	
MLT_LT (2010 – begroting 2008) – Wachten op RUP Bedrijven	B.3.4	Inrichting en uitrusting servicehalte Sassenhout	Gemeente, De Lijn	10.000
MLT-LT	B.3.5	Aanpassing overige halteaccommodatie i.f.v. nieuwe net-	Gemeente, De Lijn	50.000

termijn	maatregel	actie	actor	financiële raming (euro)
		werken en plaatsen van fietsstallingen		
Continu	B.3.6	Optimaliseren belbus en belbushaltes op basis van netmanagement: - Evaluatie belbussysteem (vraag-aanbod)	De Lijn/gemeente	
MLT - LT	B.4.3	Aanpassing overige wegenis conform wegencategorisering	gemeente	60 euro/m ²
MLT/LT	B.5.1	Tonnagebeperving buiten de routes voor vrachtvervoer: - Lepelstraat richting Grobbendonk	Gemeente/gemeente Grobbendonk	
LT	B.5.4	Onderzoek, inrichting en uitrusting ruimte voor stallen vrachtwagens	Gemeente/chauffeurs	personeelskost/studiekost
KT-MLT-LT	B.6.1	Afstemmen snelheidsregimes op wegencategorisering en verkeersgebieden/verblijfsgebieden: - aanpassing verkeersreglement fase 2 n.a.v. dorpskernvernieuwing	Gemeente/politie	
	B.7.3	Dorpskernvernieuwing: heraanleg parkings kortparkeren:		
LT		- Markt	gemeente	Zie A 3.2
MLT/LT	B.7.5	Onderzoek kortparkeren i.f.v. bebording parkeerduur	gemeente	Studiekost/personeelskost
continu	B.7.8	Toezicht parkeergedrag	politie	personeelskost
LT	B.9.2	Infrastructurele maatregelen op routes sluipverkeer	gemeente	60 euro/m ²
MLT-LT	C.1.2	Bedrijfsvervoerplan KVR en KHK	scholen	Studiekost/personeelskost
KT-MLT-LT	C.3.1	Verspreiding informatie via website gemeente en info Vorselaar	gemeente	personeelskost
KT-MLT-LT	C.3.2	schoolcampagnes	Scholen, Mobiliteitscommissie, politie	2500
KT-MLT-LT	C.3.2	Campagnes uitgaande van jeugdraad	Jeugdraad, gemeente	2500
KT-MLT-LT		- ludieke actie fietslichten		
	C.3.3	Campagnes uitgaande van gemeentebestuur:		
KT-MLT-LT		- Belgerinkel naar de winkel		2500
KT-MLT-LT		- SVS-fietsactie		2500
KT_MLT-LT	C.3.4	Communicatie rond gebruik Openbaar vervoer: routeplanner openbaar vervoer	Gemeente/De Lijn	
KT - MLT	C.3.5	Autoarme dagen	Gemeente, gemeente leader + - gebied	1000
KT-MLT-LT	C.4.1	Continuering snelheidscontroles	Politiezone Neteland	personeelskost
KT-MLT-LT	C.4.2	Controle parkeergedrag	Politiezone Neteland	personeelskost
KT-MLT-LT	C.4.3	Toezicht op vrachtverkeer	wegpolitie	personeelskost
KT-MLT-LT	C.4.4	Toezicht op sluipverkeer	Politiezone Neteland	personeelskost
KT-MLT-LT	C.5.1	Continuïteit GBC		personeelskost
KT-MLT-LT	C.5.2	Continuïteit mobiliteitscommissie		personeelskost
	C.6.1	Structureel regio-overleg om gezamenlijke problemen onder de aandacht te brengen/gezamenlijke engagementen	Gemeente/buurgemeenten/actoren regio	

termijn	maatregel	actie	actor	financiële raming (euro)
		ten aan te gaan:		
KT-MLT-LT		politiezone als forum om over verkeersveiligheid te praten		personeelskost
4 keer per jaar		- burgemeesterconferentie		personeelskost
jaarlijks		- OVC-overleg		