



GEMEENTE RANST

VERKEERSCIRCULATIEPLAN

23.08.2022

COLOFON

Titel	Verkeerscirculatieplan
Projectcode	1226
Datum	23.08.2022
Opdrachtgever	Jochen Vercammen Gemeente Ranst 03 470 10 83 jochen.vercammen@ranst.be
Opdrachthouder	Evelien Van Bockstal VECTRIS Vital Decosterstraat 67A / 0201 – 3000 Leuven 016/31.91.00 info@vectris.be www.vectris.be

INHOUDSTAFEL

1 INLEIDING	8
1.1 DOELSTELLING	9
1.2 LEESWIJZER	10
1.3 STUDIEGEBIED	11
2 BESTAANDE TOESTAND	14
2.1 FUNCTIES	15
2.2 ACTIEVE WEGGEBRUIKERS	18
2.3 OPENBAAR VERVOER	35
2.4 GEMOTORISEERD VERKEER	38
2.5 VERKEERSLEEFBAARHEID	66
2.6 OVERIGE	67
2.7 CONCLUSIE	67
3 PLANNINGSCONTEXT	68
3.1 RUP'S & BPA'S	69
3.2 BIJKOMEND VERKEER	75
3.3 VERKEERSAFWIKKELING PLANNINGSCONTEXT	76
4 PRINCIPES & BOUWSTENEN	78
4.1 DUURZAME MOBILITEIT	79
4.2 VERBLIJFSKWALITEIT EN LEEFBAARHEID	80
4.3 FIX-THE-MIX	80
4.4 CIRCULATIEMAATREGELEN	81
4.5 SCHOOLOMGEVINGEN	82
4.6 FIETSFRASTRUCTUUR	83
4.7 VERGROENING EN ONTHARDING	84
5 VOORSTELLEN	85
5.1 MAATREGELEN	86
5.2 RANST	87
5.3 EMBLEM	90
6 PARTICIPATIE	97
6.1 OPZET	98
6.2 BURGERBEVRAGING	98
6.3 AANPASSINGEN INITIËLE SCENARIO'S	100
7 VOORKEURSSCENARIO	102
8 ACTIEPLAN	108
9 BESLUIT	110

FIGURENLIJST

Figuur 1: Situering Ranst in de omliggende regio (Openstreetmaps)	11
Figuur 2: Studiegebied Ranst (OpenStreetMaps).....	12
Figuur 3: Studiegebied Emblem (OpenStreetMaps)	13
Figuur 4: Overzicht locatie verschillende functies in Ranst.....	15
Figuur 5: Overzicht locatie verschillende functies in Emblem.....	16
Figuur 6: Structuurschets deekern Ranst (actualisering mobiliteitsplan Ranst, 2018)	17
Figuur 7: Structuurschets deekern Emblem (actualisering mobiliteitsplan Ranst, 2018).....	17
Figuur 8: Atlas der Buurtwegen deekern Ranst uit 1840 (Geoloket provincie Antwerpen).....	18
Figuur 9: Atlas der Buurtwegen deekern Emblem (Geoloket provincie Antwerpen).....	19
Figuur 10: Functioneel fietsroutenet (Geoloket provincie Antwerpen)	19
Figuur 11: Bovenlokaal fietsnet deekern Ranst (Geoloket provincie Antwerpen)	20
Figuur 12: Wegprofiel Vaartstraat nabij nr. 4 met conforme fietspaden (Google Streetview, december 2020).....	21
Figuur 13: Wegprofiel Gasthuisstraat nabij bibliotheek (Google Streetview, augustus 2022).....	21
Figuur 14: Wegprofiel Ranstsesteenweg nabij centrum Ranst (Google Streetview, juli 2022)	22
Figuur 15: Wegprofiel Doggenhoutstraat N116 (Google Streetview, december 2020).....	22
Figuur 16: Fietsbarometer gemeentekern Ranst (Geoloket provincie Antwerpen).....	23
Figuur 17: Bovenlokale functionele fietsroutes deekern Emblem (Geoloket prov. Antwerpen).....	24
Figuur 18: Wegprofiel Oostmalsesteenweg N14 nabij Emblemseweg (Google Streetview, juli 2021).....	24
Figuur 19: Wegprofiel Stapstraat kijkrichting noord (Google Streetview, april 2019)	25
Figuur 20: Wegprofiel Kesselsesteenweg (Google Streetview, juli 2021).....	25
Figuur 21: Fietsbarometer gemeentekern Emblem (Geoloket provincie Antwerpen)	26
Figuur 22: Fietssnelweg F5 (fietssnelwegen.be, toestand augustus 2022)	27
Figuur 23: Fietssnelweg F107 (fietssnelwegen.be, toestand augustus 2022)	27
Figuur 24: Fietssnelweg F103 (fietssnelwegen.be, toestand augustus 2022)	27
Figuur 25: Oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers N116 x Ranstsesteenweg (Google Streetview, augustus 2021)	28
Figuur 26: Locaties fietstellingen (OpenStreetMap)	28
Figuur 27: Intensiteiten fietsers Kromstraat (N116) – Kastanjelaan	29
Figuur 28: Intensiteit fietsers Doggenhoutstraat (N116) – Gasthuisstraat.....	29
Figuur 29: Intensiteit fietsers Broechemlei (N116) – Tulpenlaan.....	29
Figuur 30: Intensiteit fietsers Dorpstraat – Stapstraat.....	30
Figuur 31: Intensiteit fietsers Dorpstraat – Kesselsesteenweg	30
Figuur 32: Fietstellingen ochtendspits (o.b.v. Telraam)	31

Figuur 33: Fietstellingen avondspits (o.b.v. Telraam)	31
Figuur 34: Overzicht tellocaties Ranst (links) en Emblem (rechts) Straatvinken mei 2020 (straatvinken.be).....	32
Figuur 35: Overzicht getelde voetgangers (straatvinken.be)	32
Figuur 36: Overzicht getelde fietsers (straatvinken.be).....	32
Figuur 37: Fietsongevallen 2017 kern Ranst (fietsbarometer prov. Antwerpen)	33
Figuur 38: Fietsongevallen 2017 kern Emblem (fietsbarometer prov. Antwerpen).....	34
Figuur 39: Treinnet (OpenRailMaps)	35
Figuur 38: Busnet Ranst centrum (Netplan De Lijn)	36
Figuur 41: Busnet Emblem centrum (De Lijn).....	36
Figuur 42: Wegencategorisering (wegencategorisering voorkeurscenario kernen, mobiliteitsplan Ranst).....	38
Figuur 43: Regionaal vrachtroutenetwerk (MOW, 2013)	39
Figuur 44: Huidige circulatie en parkeerclusters deekern Ranst.....	40
Figuur 45: Huidige circulatie en parkeerclusters deekern Emblem	41
Figuur 46: Gewenste snelheidsregimes (Mobiliteitsplan Ranst)	42
Figuur 47: Wegprofiel N116 (Google Streetview, augustus 2021)	42
Figuur 48: Wegprofiel Lievevrouwestraat (google Streetview 2020)	43
Figuur 49: Wegprofiel Gasthuisstraat (Google Streetview 2020).....	43
Figuur 50: Wegprofiel Molenstraat (Mapillary, februari 2021)	44
Figuur 51: Wegprofiel Schoolstraat (Google Streetview, mei 2019).....	44
Figuur 52: Wegprofiel N14 ter hoogte van Broechemsteenweg (Google Streetview, juli 2022)	45
Figuur 53: Wegprofiel N14 ter hoogte van Dorpsstraat westelijk kruispunt (Google Streetview, juli 2022)	45
Figuur 54: Wegprofiel N14 ter hoogte Stapstraat (Google Streetview, juli 2022).....	46
Figuur 55: Wegprofiel N14 ter hoogte van Dorpsstraat oostelijk kruispunt (Google Streetview, juli 2022)	46
Figuur 56: Wegprofiel zuidelijke Dorpsstraat (Google Streetview, december 2020).....	47
Figuur 57: Wegprofiel Dorpsstraat (centrum) (Google Streetview, juli 2021).....	47
Figuur 58: Wegprofiel noordelijk deel Dorpsstraat (Google Streetview, december 2020).....	48
Figuur 59: Wegprofiel Stapstraat (Google Streetview, juli 2021).....	48
Figuur 60: Wegprofiel Stapstraat (richting N14) (Mapillary, april 2018)	49
Figuur 61: Wegprofiel Kloosterstraat (Google Streetview, juli 2021)	49
Figuur 62: Wegprofiel Kesselsesteenweg (Google Streetview 2020).....	50
Figuur 63: Locaties verkeerstellingen	50
Figuur 64: Verkeersintensiteiten Kromstraat – Kastanjelaan.....	51
Figuur 65: Verkeersintensiteiten Doggenhoutstraat – Gasthuisstraat.....	51
Figuur 66: Verkeersintensiteiten Broechemlei – Ranstsesteenweg.....	52
Figuur 67: Verkeersintensiteiten Processieweg – Broechemlei.....	52

Figuur 68: Verkeersintensiteiten per voertuigtype Vaartstraat	53
Figuur 69: V85 waarden op een werkdag in Vaartstraat	53
Figuur 70: V85 waarden in het weekend in Vaartstraat	53
Figuur 71: Verkeersintensiteiten per voertuigtype Profeetstraat	54
Figuur 72: V85 waarden op een werkdag in Profeetstraat	54
Figuur 73: V85 waarden op een weekenddag in Profeetstraat	54
Figuur 74: Verkeersintensiteiten per voertuigtype Ranstsesteenweg	55
Figuur 75: V85 waarden op een werkdag in Ranstsesteenweg	55
Figuur 76: V85 waarden op een weekenddag in Ranstsesteenweg	55
Figuur 77: Verkeersintensiteiten Dorpstraat – Stapstraat	56
Figuur 78: Verkeersintensiteiten Dorpstraat – Kesselsesteenweg	56
Figuur 79: Verkeersintensiteiten per voertuigtype Emblemseweg	57
Figuur 80: V85 waarden op een werkdag in Emblemseweg	57
Figuur 81: V85 waarden op een weekenddag in Emblemseweg	58
Figuur 82: Verkeersintensiteiten per voertuigtype Kreupelstraat	58
Figuur 83: V85 waarden op een werkdag in Kreupelstraat	58
Figuur 84: V85 waarden op een weekenddag in Kreupelstraat	59
Figuur 85: Aantal autovoertuigen beide richtingen (Straatvinken)	60
Figuur 86: Aantal zware voertuigen (Straatvinken)	60
Figuur 87: Traagheidskaarten Ranst (Google Traffic, september 2021)	61
Figuur 88: Overzicht wachttijden kruispunt N116 - Kastanjelaan ochtendspits (links) en avondspits (rechts)	61
Figuur 89: Overzicht verzadigingsgraad Broechemlei (N116) – Ranstsesteenweg	62
Figuur 90: Overzicht verzadigingsgraad Broechemlei (N116) – Ranstsesteenweg	62
Figuur 91: Overzicht wachttijden kruispunt N116 – Tulpenlaan ochtendspits (links) en avondspits (rechts)	63
Figuur 92: Overzicht wachttijden kruispunt Dorpstraat – Stapstraat ochtendspits (links) en avondspits (rechts)	63
Figuur 93: Overzicht wachttijden kruispunt Kesselsesteenweg – Dorpstraat ochtendspits (links) en avondspits (rechts)	64
Figuur 94: Traagheidskaarten Oostmalsesteenweg – Dorpstraat (oostzijde dorpskern) (Google Traffic, september 2021)	64
Figuur 95: Traagheidskaart Oostmalsesteenweg – Stapstraat (Google Traffic, september 2021)	65
Figuur 96: Traagheidskaart Oostmalsesteenweg – Dorpstraat (westzijde dorpskern) (Google Traffic, september 2021)	65
Figuur 97:	66
Figuur 98: Overzicht RUP - BPA Ranst (Gemeente Ranst, eigen bewerking)	69
Figuur 99: Plan RUP KMO zone Oostmalsesteenweg	70
Figuur 100: Plan RUP campus Vesta	71

Figuur 101: RUP Het Loo.....	72
Figuur 102: Bijkomend verkeer met kencijfers IOK (RUP KMO zone Oostmalsesteenweg)	75
Figuur 103: Bijkomend verkeer met kencijfers CROW (RUP zone Oostmalsesteenweg)	75
Figuur 104: Inplanting project in de Laarstraat.....	76
Figuur 105: Extra gemotoriseerd verkeer als gevolg van de woonsite. Huidige situatie links versus toekomstige rechts voor de ochtendspits	77
Figuur 106: Principe duurzame mobiliteit.....	79
Figuur 107: Principe verblijfskwaliteit en -leefbaarheid	80
Figuur 108: Principe fix-the-mix	81
Figuur 109: Omrij-effect op kleine schaal.....	81
Figuur 110: Omrij-effect op grote schaal.....	81
Figuur 111: Voorbeeld van diagonale knip in Turnhout (link) sen tractorsluis (rechts).....	82
Figuur 112: Quick-wins in schoolomgevingen	82
Figuur 113: Fietspaden buiten de bebouwde kom	83
Figuur 114: Overgang van fietspaden naar fietsstraat (links) en fietssuggestiestrook (rechts).....	84
Figuur 115: simulatie vergroening toegang tot wijk (Boortmeerbeek).....	84
Figuur 116: Voorstel verkeerscirculatieplan Ranst.....	87
Figuur 117: Ontsluiting vrachtverkeer	88
Figuur 118: Collage erfaanleg Gasthuisstraat.....	89
Figuur 119:	91
Figuur 120: Scenario 1: Eenrichtingsverkeer in Stapstraat.....	92
Figuur 121: Collage middenberm N14 - eenrichtingsverkeer Stapstraat (voorbeeld, impressie)	93
Figuur 122: Collage vergroening kerkplein met behoud van parkeerplaatsen (voorbeeld, impressie)	93
Figuur 123: Scenario 2 knip in Stapstraat.....	94
Figuur 124: Collage woonerf Stapstraat (voorbeeld, impressie).....	95
Figuur 125: Collage vergroening kerkplein (voorbeeld, impressie).....	95
Figuur 126: Scenario 3 Dubbelrichting verkeer in Stapstraat	96
Figuur 127: Stellingen Ranst.....	98
Figuur 128: Stellingen Emblem.....	99
Figuur 129: Voorkeursscenario Ranst korte termijn (OpenStreetMap, Geopunt, Vectris, juni 2022).....	103
Figuur 130: Voorkeursscenario Ranst lange termijn (OpenStreetMap, Geopunt, Vectris, juni 2022).....	104
Figuur 131: Voorkeursscenario Emblem (OpenStreetMap, Geopunt, Vectris, juni 2022).....	105
Figuur 132: Collage sluiten en vergroenen middenberm N14 (voorbeeld, impressie).....	106
Figuur 133: Actietabel	109

1

INLEIDING

1.1 DOELSTELLING

Met de opmaak van dit circulatieplan wil de gemeente een algemene visie ontwikkelen van de huidige circulatieproblematieken en een haalbaarheidsstudie met eventuele oplossingen bekomen:

In deelgebied Ranst

- De afweging te kunnen maken om al dan niet eenrichtingsverkeer in sommige straten in het centrum van Ranst in te voeren;
- Onderzoek naar de gevolgen van het eventueel invoeren van eenrichtingsverkeer op aangrenzende straten en nabijgelegen gebieden en wijken;
- De meest optimale inrichting om de snelheid te verlagen, het sluipverkeer te weren en zo een verkeersleefbaarder centrum te creëren;
- Een veilige route voor het zwaar verkeer creëren, met zo weinig mogelijk hinder voor de omgeving.

Daarbij worden volgende doelstellingen vooropgesteld voor het centrum en omgeving:

- Verhoging verkeersleefbaarheid;
- Verhoging verkeersveiligheid;
- Snelheidsbeheersing;
- Verbeteren veiligheid en comfort fietsers en voetgangers;
- Verbeteren van de veiligheid in de schoolomgevingen.

In deelgebied Emblem

- De afweging te kunnen maken voor al dan niet eenrichtingsverkeer in sommige straten in het centrum van Emblem;
- Onderzoek naar de gevolgen van het eventueel invoeren van eenrichtingsverkeer op aangrenzende straten en nabijgelegen gebieden en wijken;
- De meest optimale inrichting om de snelheid te verlagen, het sluipverkeer te weren en zo een verkeersleefbaarder centrum te creëren.

Daarbij worden volgende doelstellingen vooropgesteld voor het centrum en omgeving:

- Verhoging verkeersleefbaarheid;
- Verhoging verkeersveiligheid;
- Snelheidsbeheersing;
- Verbeteren veiligheid en comfort fietsers;
- Verbeteren van de veiligheid in de schoolomgeving.

In haar **beleidsnota 2020-2025** haalt de gemeente volgende speerpunten aan inzake mobiliteit.

Uit een bevraging van de bevolking blijkt dat mobiliteit, onderhoud van fiets- en voetpaden en verkeersveiligheid aandachtspunten zijn. Daarom werd door het bestuursteam van de huidige legislatuur volgende

zaken op de agenda gezet onder het nom van: *“voetgangers en fietsers hebben voorrang binnen een evenwichtig mobiliteitsnetwerk.”*

- De aanpak van de mobiliteitsproblemen → prioritaire doelstelling: vrijwaring van de leefbaarheid in onze dorkernen.
- Oplossingen zoeken voor het sluipverkeer → participatief: samen met de bewoners.
- Het bestuur wil dat meer mensen kiezen voor de fiets en het openbaar vervoer door:
 - ✓ Investerings in fietspaden: heraanleg Herentalsebaan, Zandhovensteenweg, Vaartstraat, Schildesteenweg en de doorstreking van het Safipad zijn budgettair opgenomen in de planning.
 - ✓ Onderhoud aan de gemeentewegen, voet- en fietspaden en trage wegen → meest prioritaire wegen eerst → zorgen we voor een duurzame weginrichting.
 - ✓ De investeringen in de wegen, voet- en fietspaden en het opwaarderen van de trage wegen dragen ook bij tot een betere en veilige weginrichting.

1.2 LEESWIJZER

Voor de opmaak van het circulatieplan van Ranst wordt eerst de bestaande toestand **geïventariseerd**. Hierbij wordt gekeken naar de verschillende netwerken, de infrastructuur en het gebruik ervan. Vervolgens wordt de **planningscontext** onder de loep genomen. Hierbij worden alle geplande ontwikkelingen of beleidsvisies meegenomen.

Uit voorgaande analyse kunnen dan de **knelpunten en kwaliteiten** gebundeld worden per modus. Hierbij wordt ook de input van de belanghebbenden meegenomen.

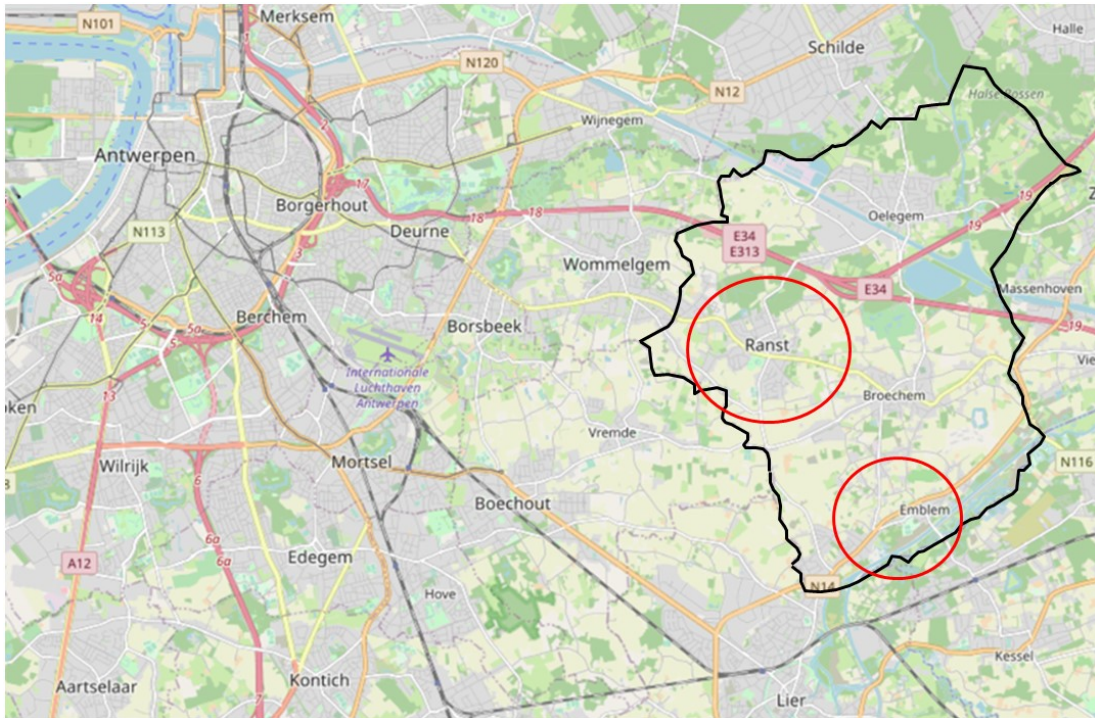
Vervolgens worden verschillende **circulatiescenario's** voorgesteld. Hierna volgt een SWOT-analyse¹ om het voorkeursscenario te bepalen. Voor dit voorkeursscenario wordt ten slotte een **actieplan** opgesteld.

¹ Strengths – Weaknesses – Opportunities – Threats

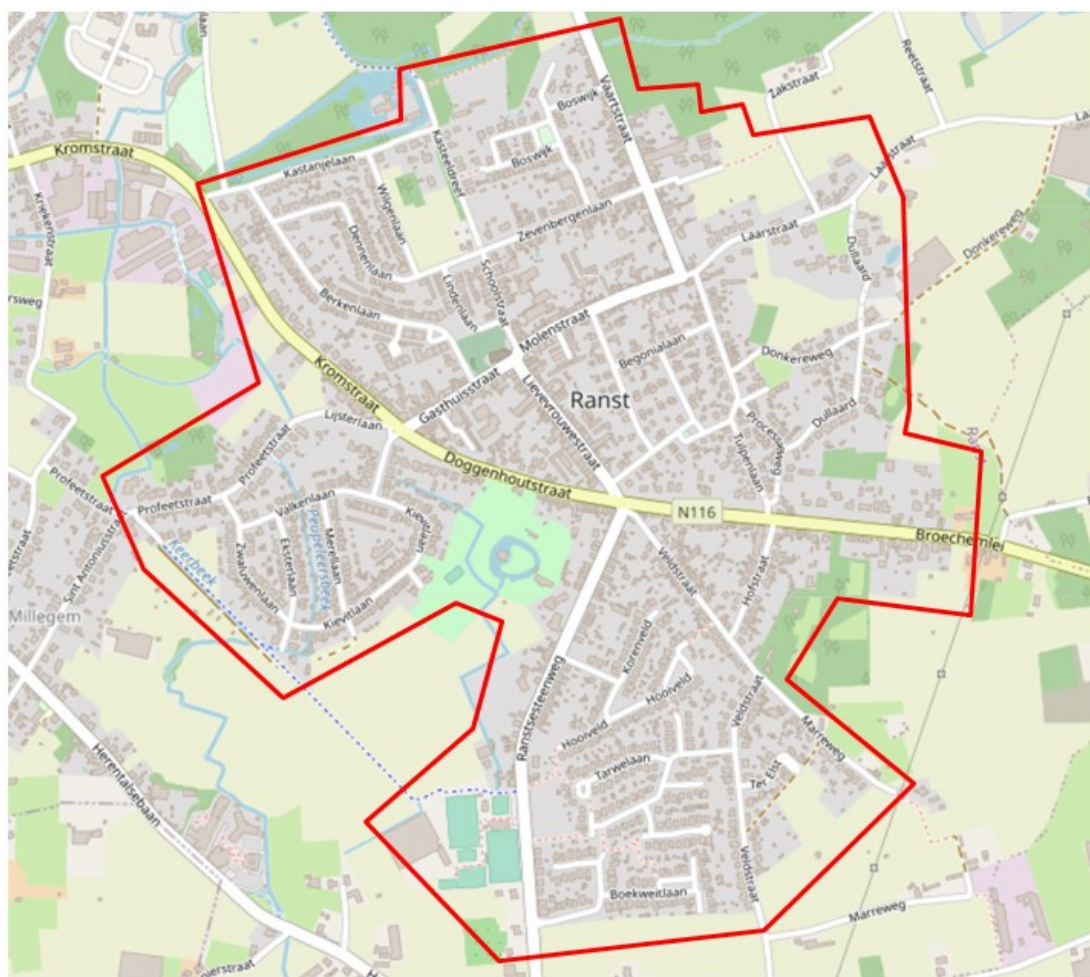
1.3 STUDIEGEBIED

Het studiegebied omvat de deeltkernen Ranst en Emblem binnen de gemeente Ranst. Het grondgebied van Ranst is uitgebreid en grenst aan verschillende gemeenten (Lier, Wommelgem, Schilde, Zandhoven...). Op 12-14 km ten westen van het centrum van Ranst ligt de stad Antwerpen, op 5-7 km ten zuidwesten van Emblem ligt Lier.

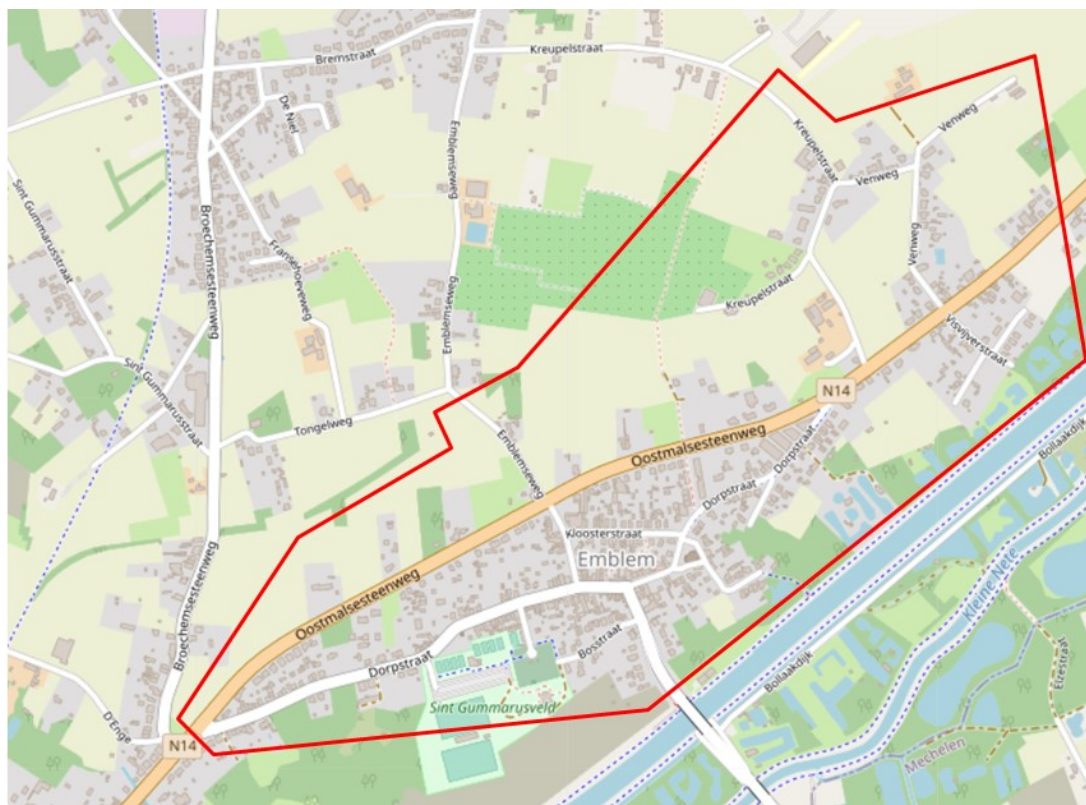
De E34 – E313 doorsnijdt de gemeente en splitst op in de E34 richting Turnhout en de E313 richting Herentals nabij het centrum van de gemeente.



Figuur 1: Situering Ranst in de omliggende regio (Openstreetmaps)



Figuur 2: Studiegebied Ranst (OpenStreetMaps)



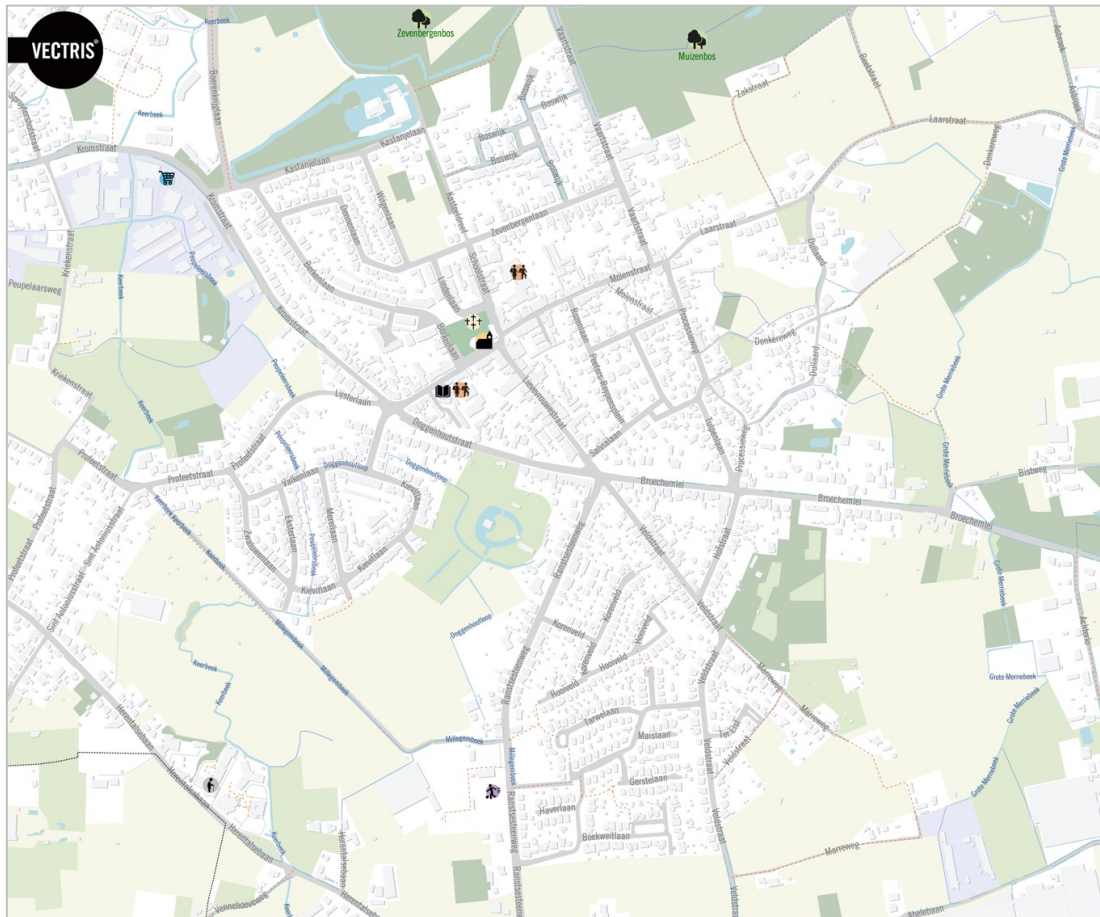
Figuur 3: Studiegebied Emblem (OpenStreetMaps)

2

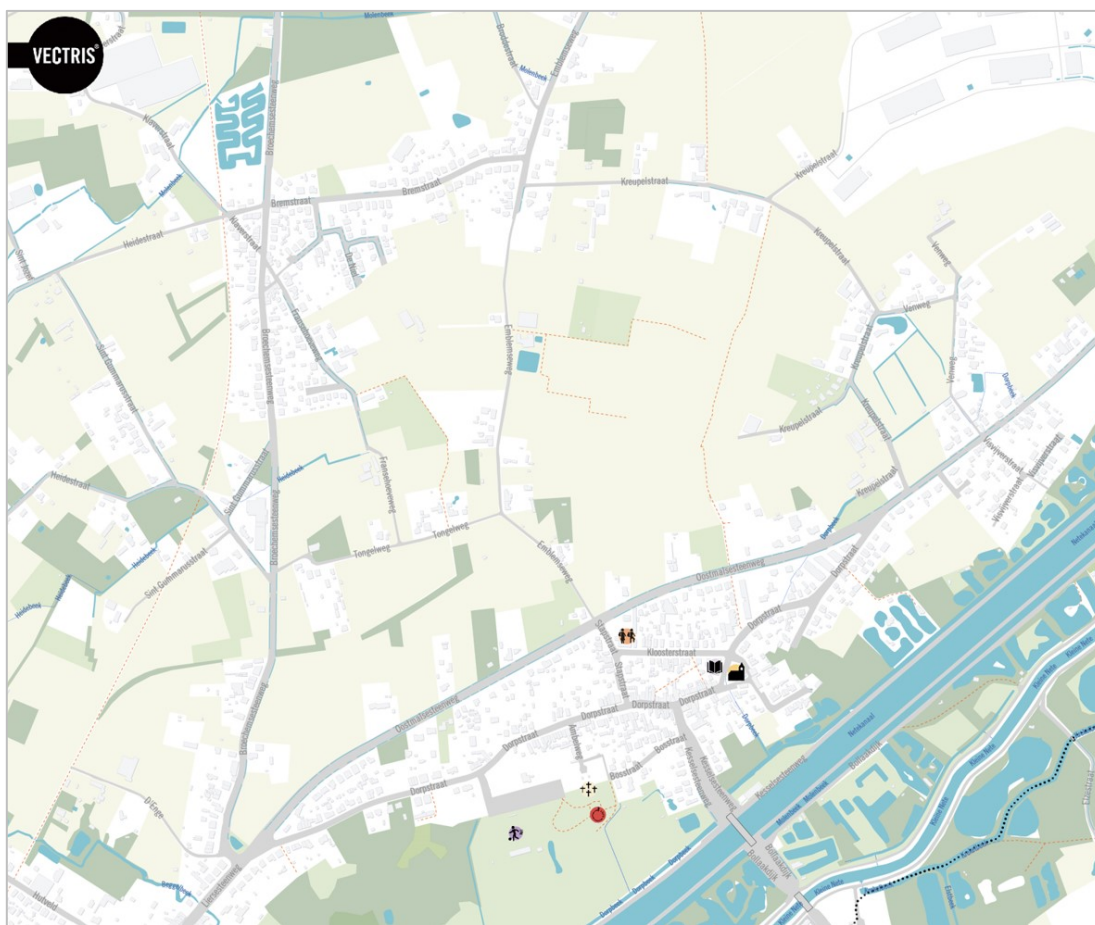
BESTAANDE TOESTAND

2.1 FUNCTIES

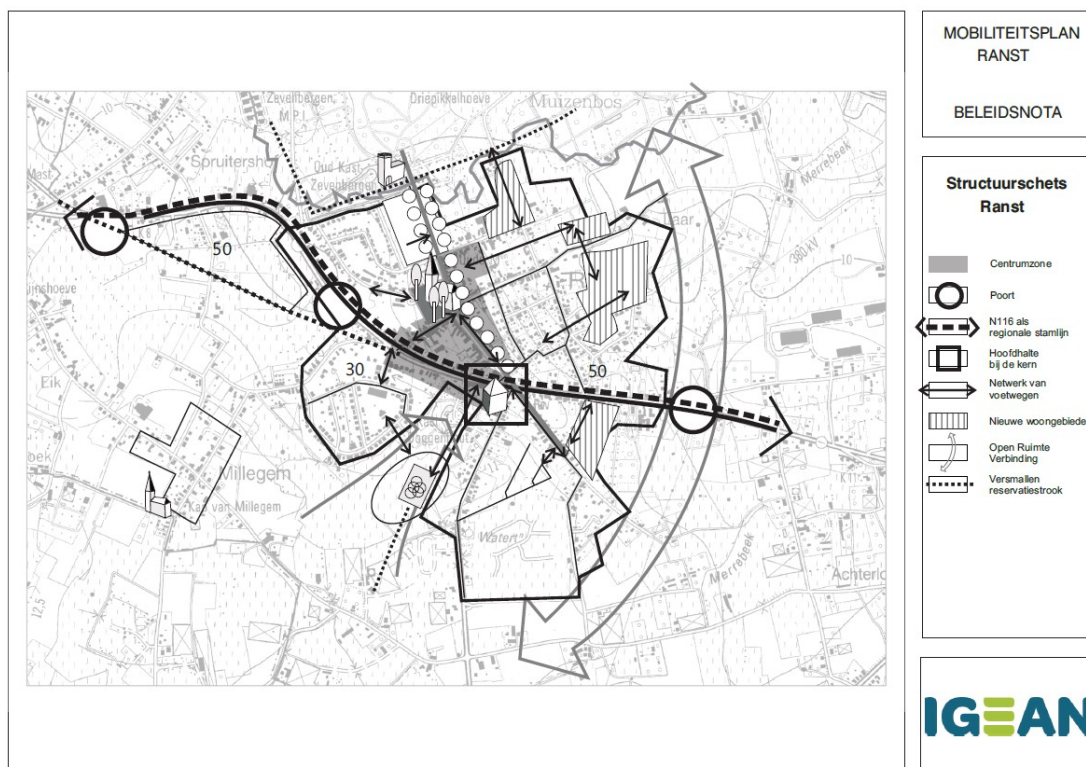
Volgende kaart geeft de verschillende functies (bestemmingen) weer in de gemeente Ranst en Emblem, scholen, kerk, begraafplaats, verzorgingstehuis, sportvelden...



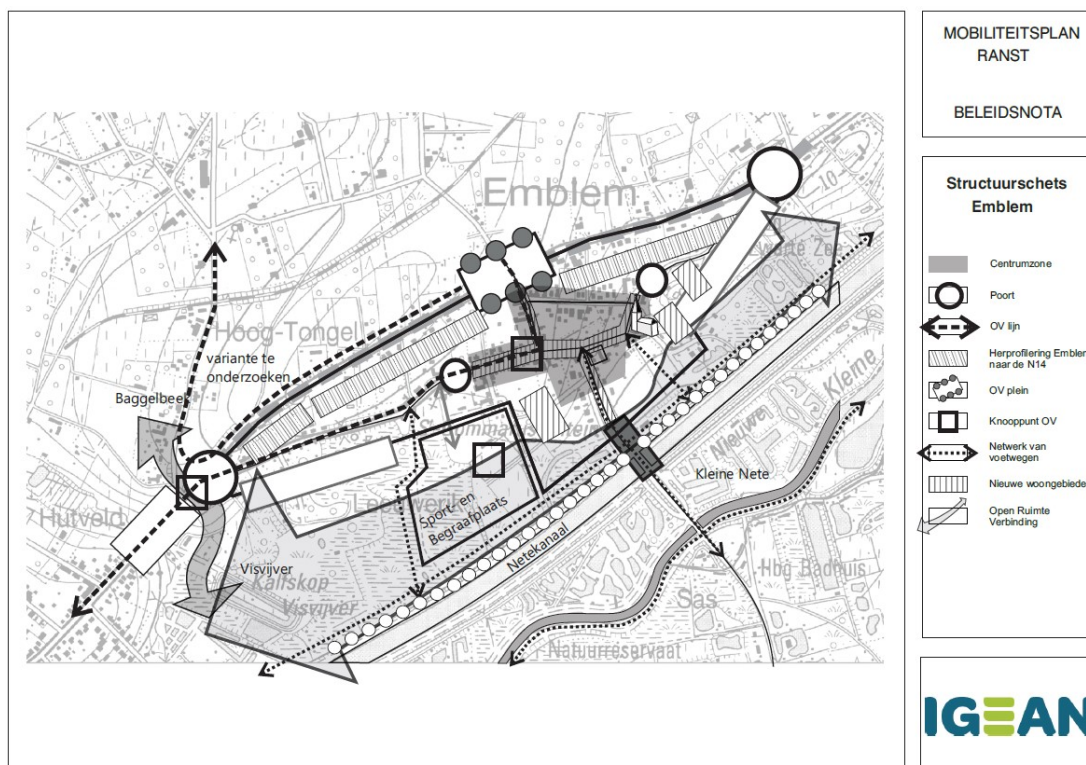
Figuur 4: Overzicht locatie verschillende functies in Ranst



Figuur 5: Overzicht locatie verschillende functies in Emblem



Figuur 6: Structuurschets deelkern Ranst (actualisering mobiliteitsplan Ranst, 2018)

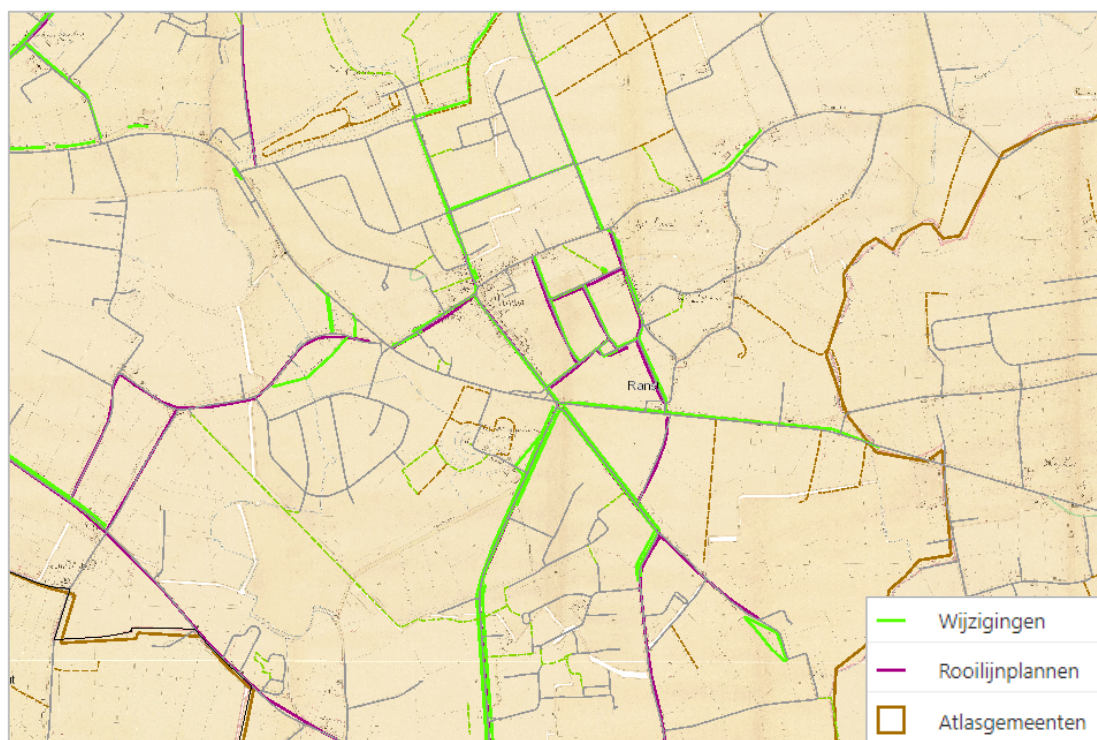


Figuur 7: Structuurschets deelkern Emblem (actualisering mobiliteitsplan Ranst, 2018)

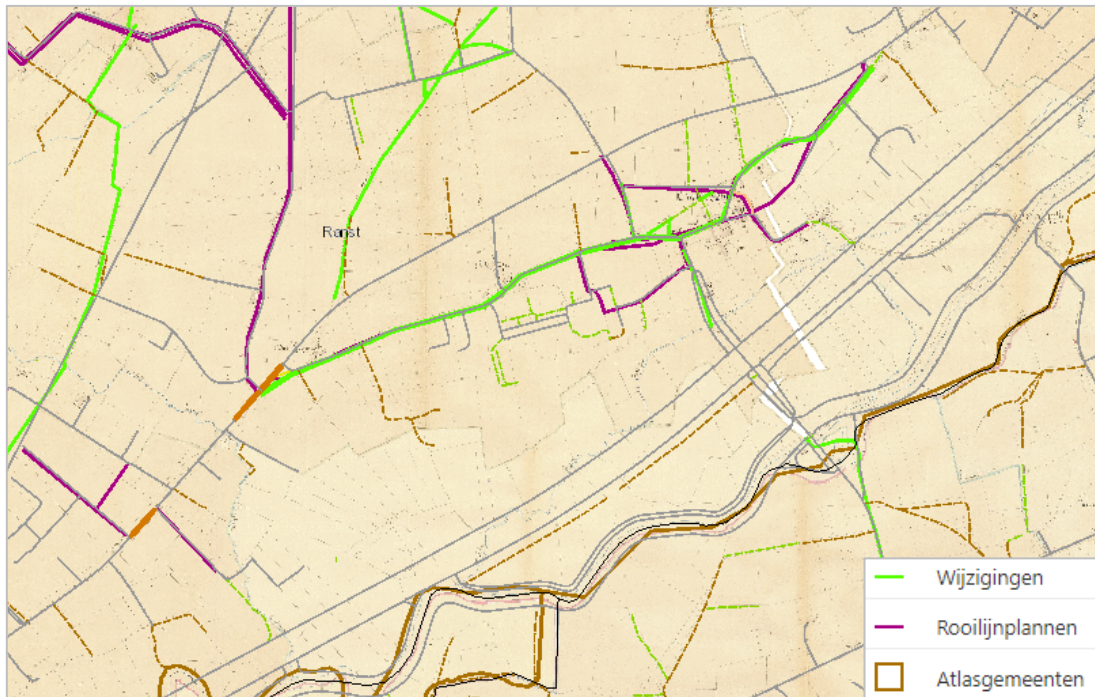
2.2 ACTIEVE WEGGEBRUIKERS

2.2.1 NETWERK

Het netwerk Trage Wegen zou in de volgende jaren geïnventariseerd worden. Het grote routepad GR12 loopt door de kern van Ranst en Emblem. Het Zevenbergenpad maakt een ronde via Ranst – Zevenbergenbos – Muizenbos. Er bestaan tal van doorsteekwegen tussen de wijken en tussen de gemeentekernen. Onderstaande Atlas der Buurtwegen uit 1841 geeft de situatie weer zoals het was in dat jaar met in groene kleur de wijzigingen van de rooilijnplannen t.o.v. 1841. Het stratenpatroon in het centrum lijkt sterk op die van 1841.

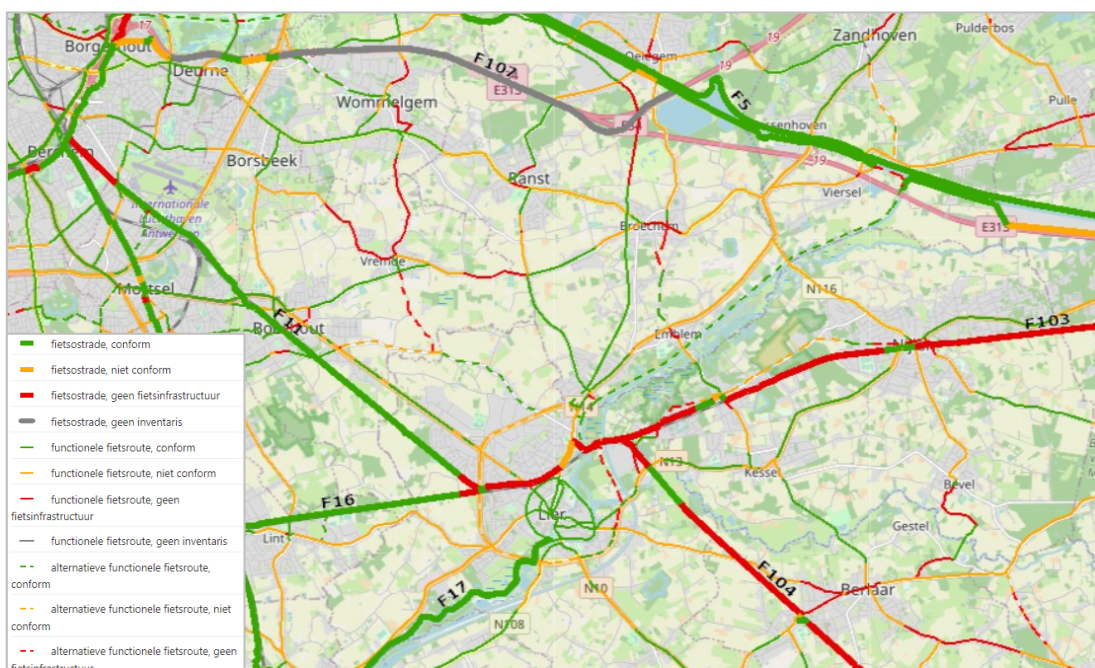


Figuur 8: Atlas der Buurtwegen deelkern Ranst uit 1840 (Geoloket provincie Antwerpen)



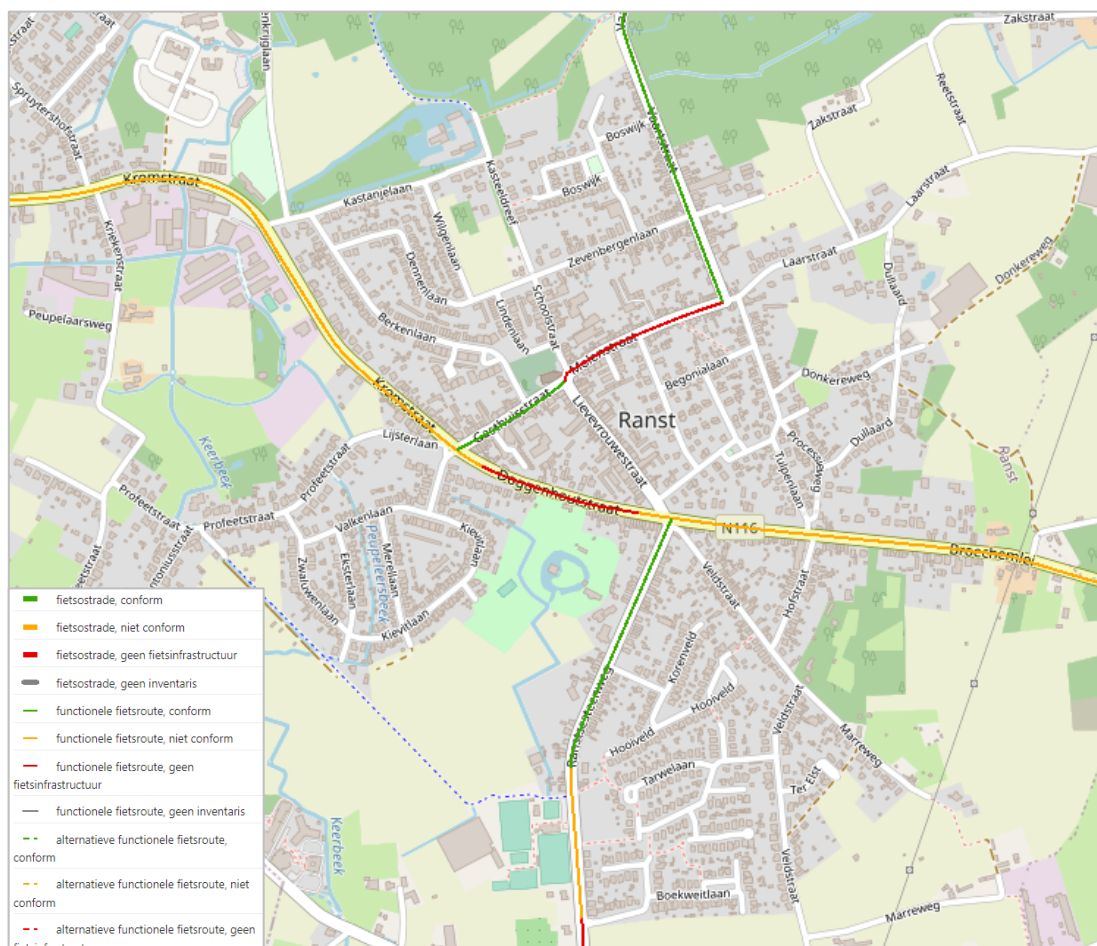
Figuur 9: Atlas der Buurtwegen deelkern Emblem (Geoloket provincie Antwerpen)

Er liggen verschillende bovenlokale fietsroutes in de gemeente Ranst. De as Vaarstraat – Ranstsesteenweg vormt een noord-zuid as tussen de fietssnelweg F5 (Antwerpen – Hasselt), Ranst en de N14. Op termijn zou deze as ook aansluiten op de nog niet aangelegde F107 (Antwerpen – Ranst). Op de N116 loopt oost-west een bovenlokale functionele fietsroute tussen Broechem en Ranst. Oelegem – Broechem – N14 is een andere fietsas die parallel ('Safispoor') loopt aan de Broechemsesteenweg. De bovenlokale fietsroute die dwars door Emblem over de N14 verbindt Lier met Massenhoven. Door Broechem loopt van oost naar west een bovenlokale fietsroute die de N14 verbindt met Vremde.



Figuur 10: Functioneel fietsroutenet (Geoloket provincie Antwerpen)

Deelkern Ranst heeft een bovenlokale functionele fietsroute op de N116 (Kromstraat – Doggenhoutstraat – Broechemlei) die oost-west loopt door de kern. Op het traject Vaartstraat – Molenstraat – Gasthuisstraat ligt een bovenlokale functionele route die de F5 fietssnelweg verbindt met Ranst centrum. Op de Ranstsesteenweg tenslotte ligt een bovenlokale functionele fietsroute die Ranst centrum verbindt met Lier en Emblem. De laatste twee routes vormen een noord-zuid as door de kern van Ranst.



Figuur 11: Bovenlokaal fietsnet deelkern Ranst (Geoloket provincie Antwerpen)

De Vaartstraat is conform het fietsvademeccum tussen de E34 en de gemeentekern. Ook de Gasthuisstraat in het centrum en de Ranstsesteenweg tussen N116 en de zuidelijke grens van de kern van Ranst zijn conform. Het grootste deel van de N116 is niet conform, door erg smalle aanliggende fietspaden. De Molenstraat in het centrum heeft als kasseiweg ook geen fietsinfrastructuur voorhanden.



Figuur 12: Wegprofiel Vaartstraat nabij nr. 4 met conforme fietspaden (Google Streetview, december 2020)



Figuur 13: Wegprofiel Gasthuisstraat nabij bibliotheek (Google Streetview, augustus 2022)



Figuur 14: Wegprofiel Ranstsesteenweg nabij centrum Ranst (Google Streetview, juli 2022)



Figuur 15: Wegprofiel Doggenhoutstraat N116 (Google Streetview, december 2020)

De kwaliteit van de fietspaden wordt ook met een score op 10 uitgedrukt in de provincie Antwerpen. Hiervoor werd de fietsbarometer ontwikkeld. De gemeentekern van Ranst werd beoordeeld in oktober 2016 en juni 2020.

Bij de straten met gemengd verkeer wordt er beoordeeld op aantal gemotoriseerde voertuigen, snelheid van gemotoriseerde voertuigen en trilcomfort. De **Molenstraat** (1.1 – 2.1) en **Gasthuisstraat** (0.7) scoren

ondermaats, voornamelijk door de grote drukte van gemotoriseerd verkeer en een erg lage score op trilcomfort. Ook de **Lievevrouwestraat** scoort slecht met 4.4, voornamelijk door een laag trilcomfort.

Voor straten met fietspaden wordt er beoordeeld op de breedte van het fietspad, breedte van de schuwestrook, en trilcomfort. De **Vaartstraat** krijgt een goede score van 7.1 – 7.4 en ook **Ranstsesteenweg** nabij het centrum scoort goed met 7.0, voor beide straten vooral vanwege de breedte van het fietspad en de brede schuwestrook tussen fietspad en rijweg. De **Doggenhoutstraat (N116)** scoort zeer matig met scores van 4.1 – 4.2. Dit komt door de minieme schuwestrook en beperkte breedte van het fietspad. Bij de **Kromstraat (N116)** neemt de score nog (2.8 – 3.0) af omdat daar het trilcomfort nog verder afneemt.



Figuur 16: Fietsbarometer gemeentekern Ranst (Geoloket provincie Antwerpen)

In de kern Emblem loopt er een functionele fietsroute van het station van Kessel (Nijlen) naar de kern van Emblem en wordt naar het noorden toe (Emblemseweg) een alternatieve functionele fietsroute. Op de Oostmalsesteenweg (N14) loopt een bovenlokale fietsroute oost-west door de dorpskern. Aan het Netekanaal loopt een alternatieve functionele fietsroute die het Albertkanaal verbindt met de stad Lier.



Figuur 17: Bovenlokale functionele fietsroutes deekern Emblem (Geoloket prov. Antwerpen)

De fietspaden op de Oostmalsesteenweg zijn niet conform het fietsvademecum, door een smalle tussenstrook. Ook de noord-zuid as is voor een groot deel niet conform of heeft geen fietsinfrastructuur (Kesselsesteenweg, Stapstraat en Dorpsstraat). De route langs het Netekanaal is volledig conform het fietsvademecum.



Figuur 18: Wegprofiel Oostmalsesteenweg N14 nabij Emblemseweg (Google Streetview, juli 2021)



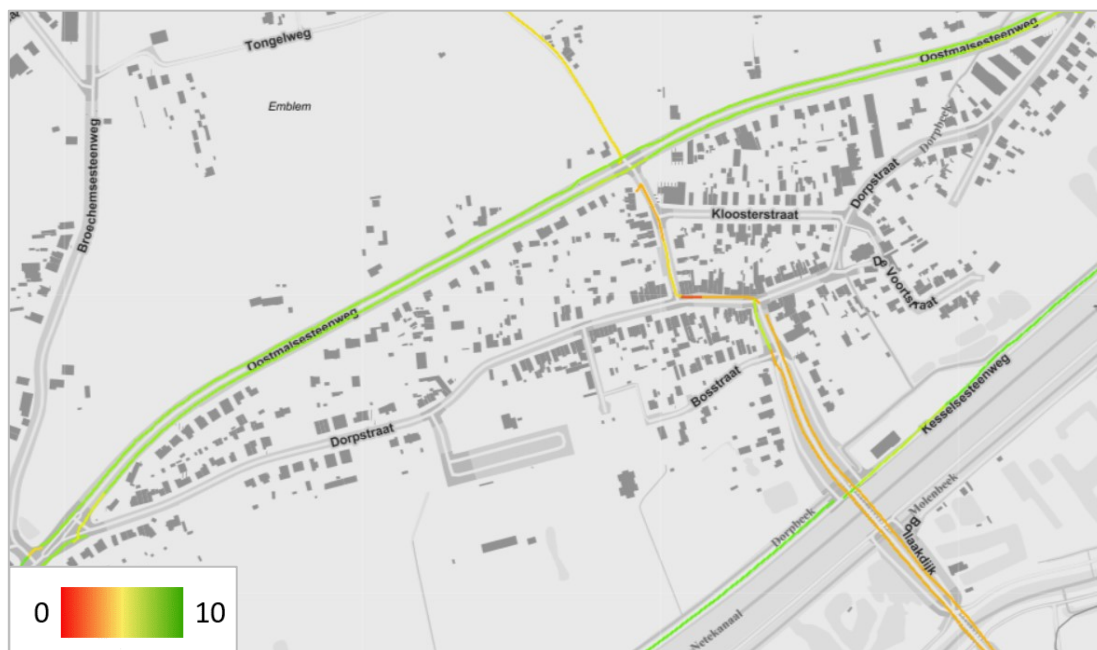
Figuur 19: Wegprofiel Stapstraat kijkrichting noord (Google Streetview, april 2019)



Figuur 20: Wegprofiel Kesselsesteenweg (Google Streetview, juli 2021)

De fietspaden in de kern van Emblem werden beoordeeld in november 2016. De fietspaden op de **Oostmal-sesteenweg (N14)** krijgen een score van 6.5 – 7.7 op 10. Vooral de breedte scoort uitstekend. In 2016 gold er nog een snelheid van 70 km/u. Deze ligt nu op 50 km/u, waardoor de score in 2021 hoger zou uitkomen. Op de **Kesselsesteenweg** krijgen de fietspaden aan de brug lage scores (rond 3.4 – 3.9) vanwege het zeer beperkte trilcomfort en de relatief smalle tussenstrook. Op de Kesselsesteenweg nabij het kruispunt met Dorpsstraat verhoogt de score tot 6.1/10 door de breedte van het fietspad en tussenstrook en het beter trilcomfort.

Voor de straten met gemengd verkeer, de Stapstraat en de Dorpstraat (tussen Stapstraat en Kesselsesteenweg) zijn de scores laag. De **Stapstraat** krijgt een score van 3.2 – 4.2, voornamelijk wegens een slechte score op trilcomfort en redelijk hoge snelheid van gemotoriseerd verkeer. De score van de **Dorpstraat** bedraagt 2.0 – 3.5, dit door een hoog aantal gemotoriseerde bewegingen en een hoge snelheid.



Figuur 21: Fietsbarometer gemeentekern Emblem (Geoloket provincie Antwerpen)

2.2.2 REGULERING

In alle enkelrichtingsstraten zijn fietsers toegelaten in beide richtingen.

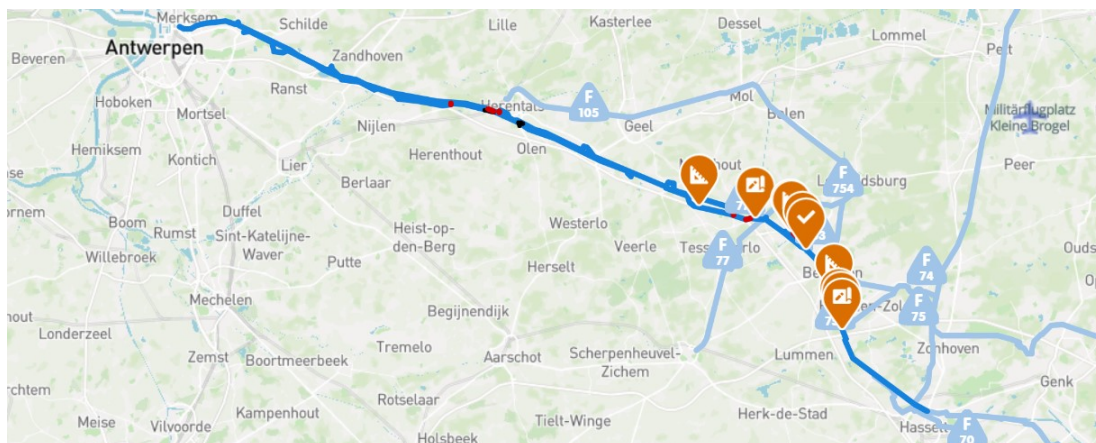
De Emblemseweg tussen Kreupelstraat en Oostmalsesteenweg was de eerste fietsstraat in Ranst. Daarna zijn er fietsstraten bijgekomen in de Sint-Antoniusstraat en Mollentstraat.

Schoolstraten worden nog niet toegepast in Ranst.

2.2.3 INFRASTRUCTUUR

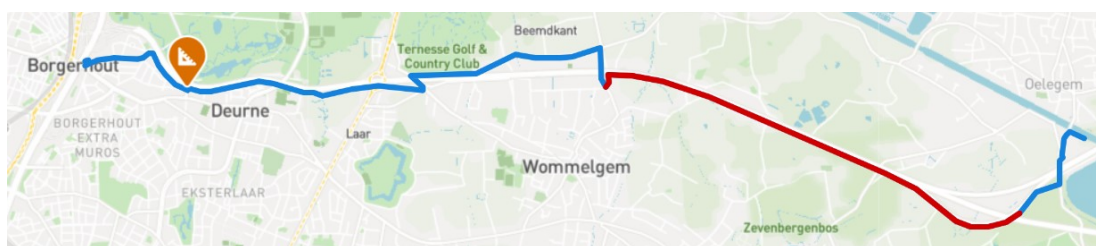
2.2.3.1 FIETSSNELWEGEN

De fietssnelweg F5 (Antwerpen – Hasselt langs Albertkanaal) is volledig befietsbaar en autoluw op grondgebied Ranst. Het traject op grondgebied Ranst is niet verlicht.



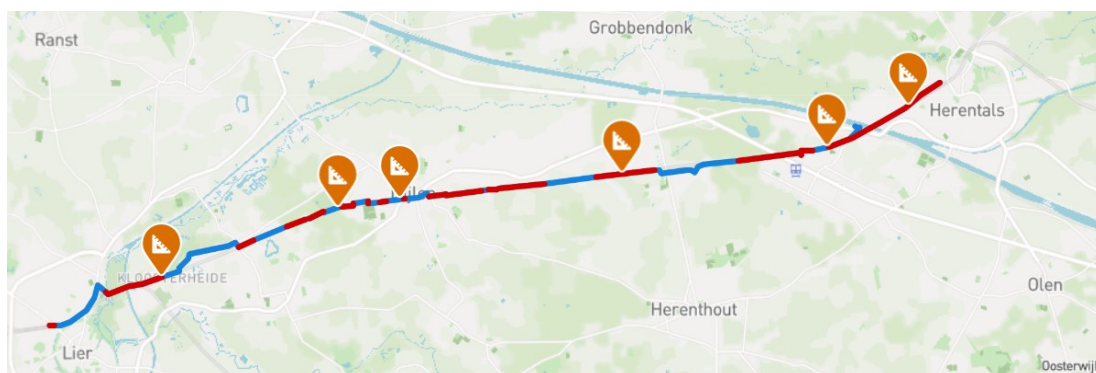
Figuur 22: Fietssnelweg F5 (fietssnelwegen.be, toestand augustus 2022)

Op de kruising van de F5 met de Oelegemsesteenweg begint de F107 (Antwerpen – Ranst). Tot op heden is louter het traject aangelegd op de Oelegemsesteenweg vanaf de brug met het Albertkanaal tot aan een recent aangelegd fietspad tot aan de kruising van E34 en E313. Het traject van de fietssnelweg zou vanaf daar verder lopen aan de zuidzijde van de E34/E313 via onder meer de Zakstraat. Op het grondgebied van Wommelgem is de fietssnelweg reeds aangelegd en befietsbaar tot de fietsring van Antwerpen (FR10).



Figuur 23: Fietssnelweg F107 (fietssnelwegen.be, toestand augustus 2022)

De fietssnelweg F103 (Lier – Herentals) ligt niet op grondgebied Ranst, maar komt op ca. 2 km van de kern van Emblem en volgt de spoorweg Herentals – Lier.



Figuur 24: Fietssnelweg F103 (fietssnelwegen.be, toestand augustus 2022)

2.2.3.2 OVERSTEEKPLAATSEN

Op de N116 in Ranst centrum (Broechemlei – Doggenhoutstraat – Kromstraat) zijn er oversteekplaatsen voor voetgangers aan de Tulpenlaan, Ranstsesteenweg en Gasthuisstraat. Er zijn oversteekplaatsen voor fietsers aan de Ranstsesteenweg met verkeerslichten (niet op aanvraag). Er zijn evenmin fietsoversteek-

plaatsen nabij de Tulpenlaan en nabij de Gasthuisstraat. Bij die laatste steken fietsers over op de rijweg met de auto's of via zebrapad samen met voetgangers.

In Emblem zijn op de Oostmalsesteenweg (N14) nabij de dorpskern oversteekplaatsen voor voetgangers aan de Stapstraat nabij de bushalte en bij de Dorpsstraat. Er zijn geen verkeerslichten op deze kruispunten. Oversteekplaatsen voor fietsers zijn er aan het kruispunt met de Dorpsstraat (westkant kern, met middenberm en puntverlichting), aan het kruispunt met de Stapstraat (met middenberm) en nabij het kruispunt met de Dorpsstraat (oostkant kern, zonder middenberm). De Dorpsstraat zelf kent oversteekplaatsen voor voetgangers op regelmatige basis.



Figuur 25: Oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers N116 x Ranstsesteenweg (Google Streetview, augustus 2021)

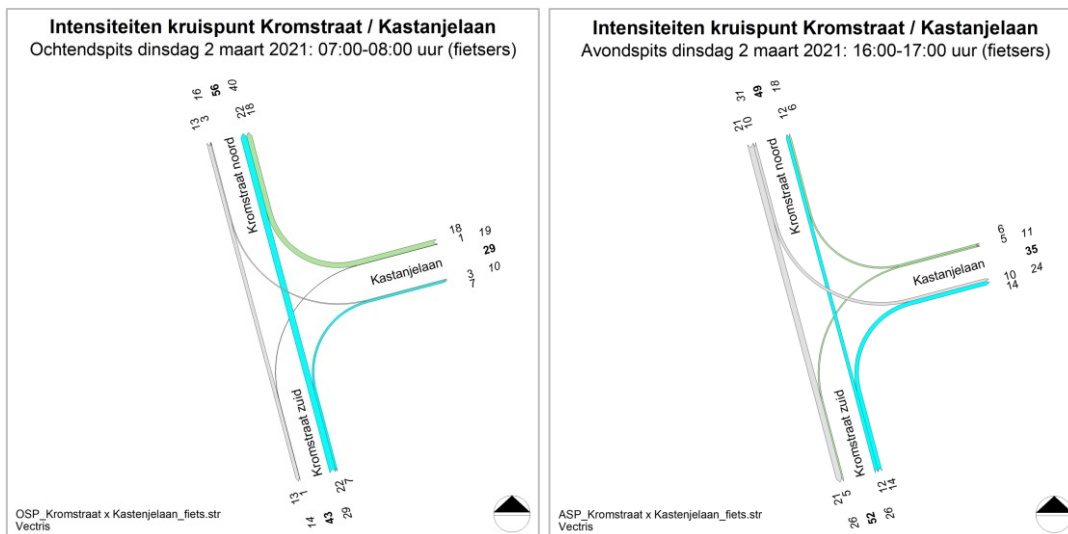
2.2.4 GEBRUIK

2.2.4.1 KRUISPUNTELLINGEN

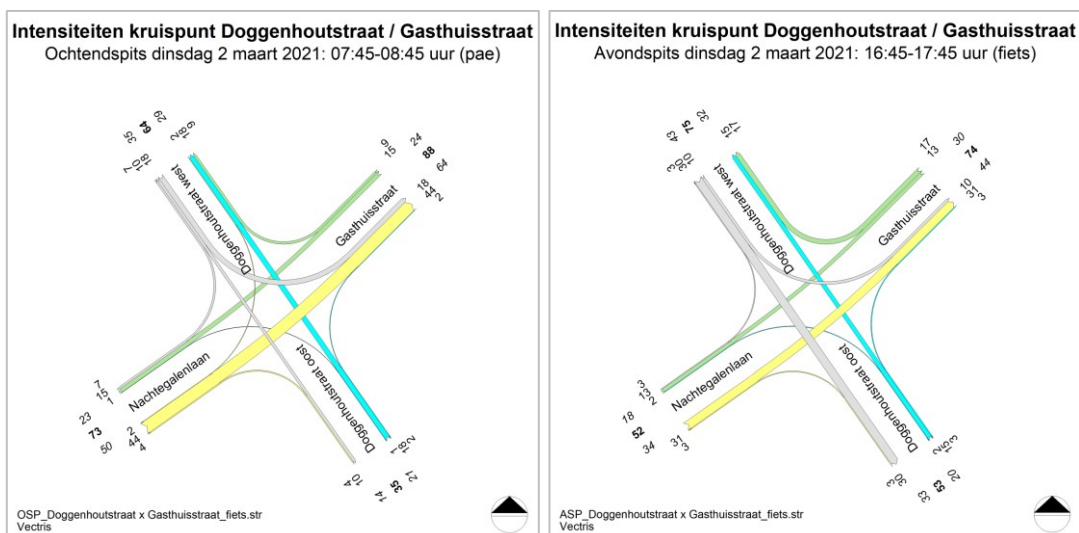
Er werden in maart 2021 kruispunttellingen uitgevoerd op verschillende locaties in Ranst en Emblem, op basis van deze tellingen is er een overzicht van de intensiteit van de fietsers op deze locaties.



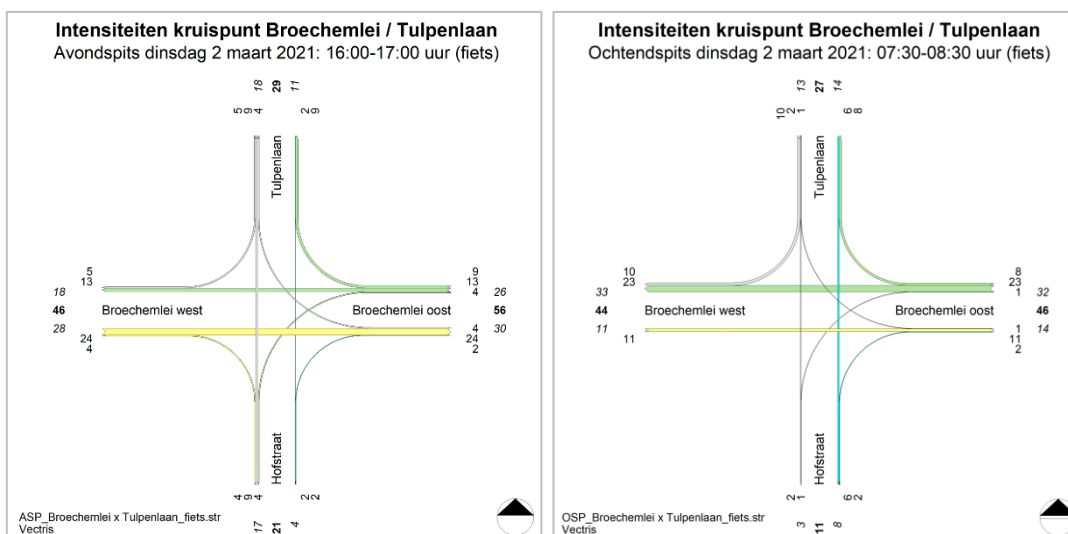
Figuur 26: Locaties fietstellingen (OpenStreetMap)



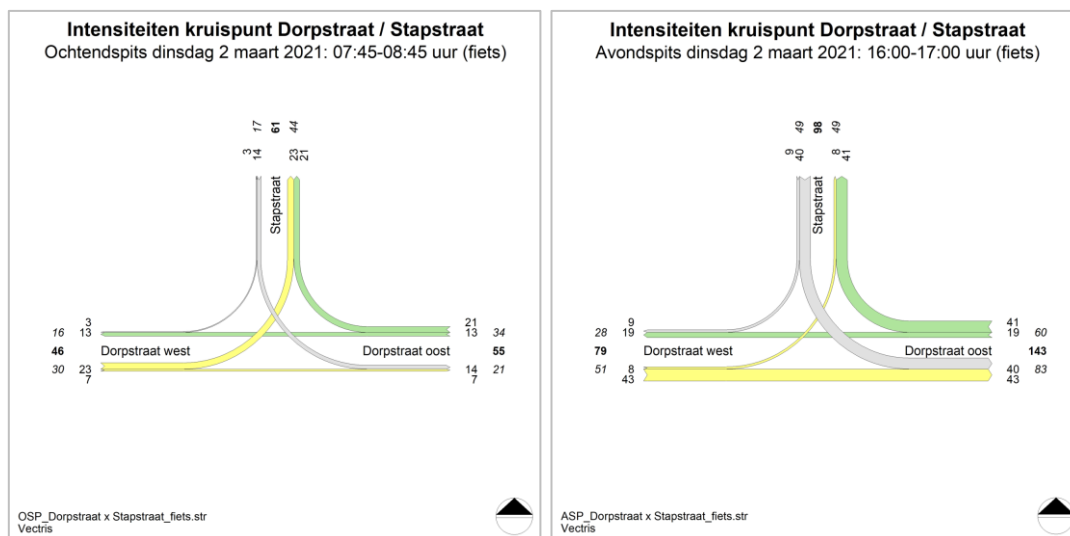
Figuur 27: Intensiteiten fietsers Kromstraat (N116) – Kastanjelaan



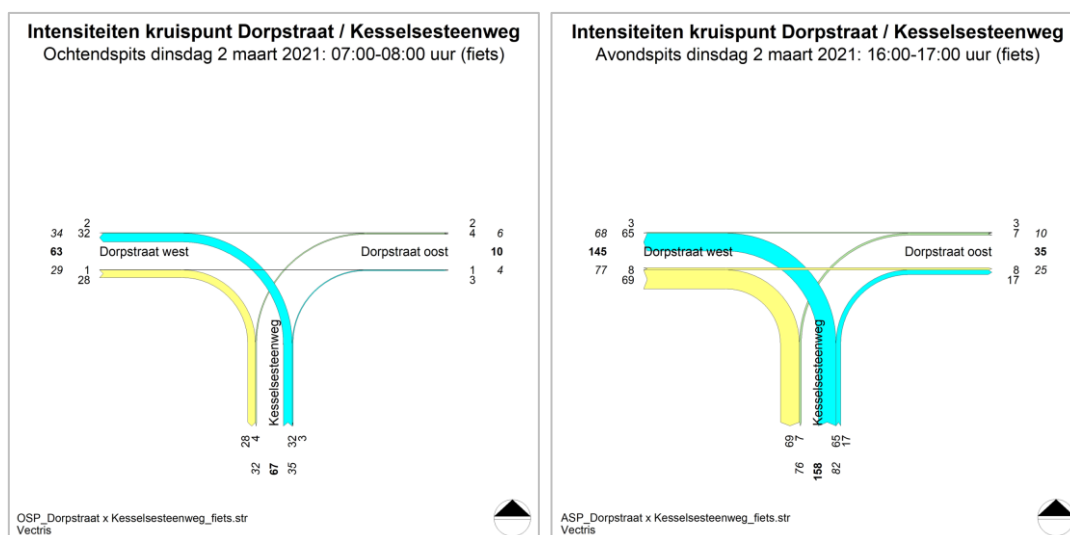
Figuur 28: Intensiteit fietsers Doggenhoutstraat (N116) – Gasthuisstraat



Figuur 29: Intensiteit fietsers Broechemlei (N116) – Tulpenlaan



Figuur 30: Intensiteit fietsers Dorpstraat – Stapstraat



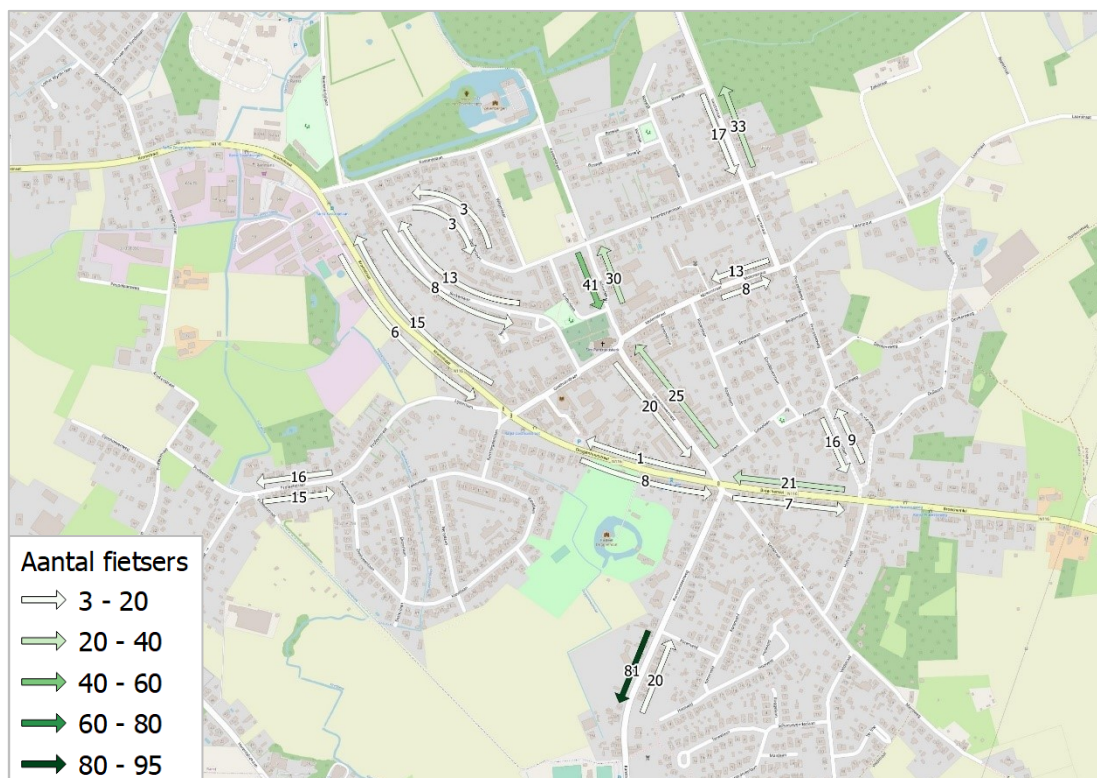
Figuur 31: Intensiteit fietsers Dorpstraat – Kesselsesteenweg

2.2.4.2 FIETSBAROMETER

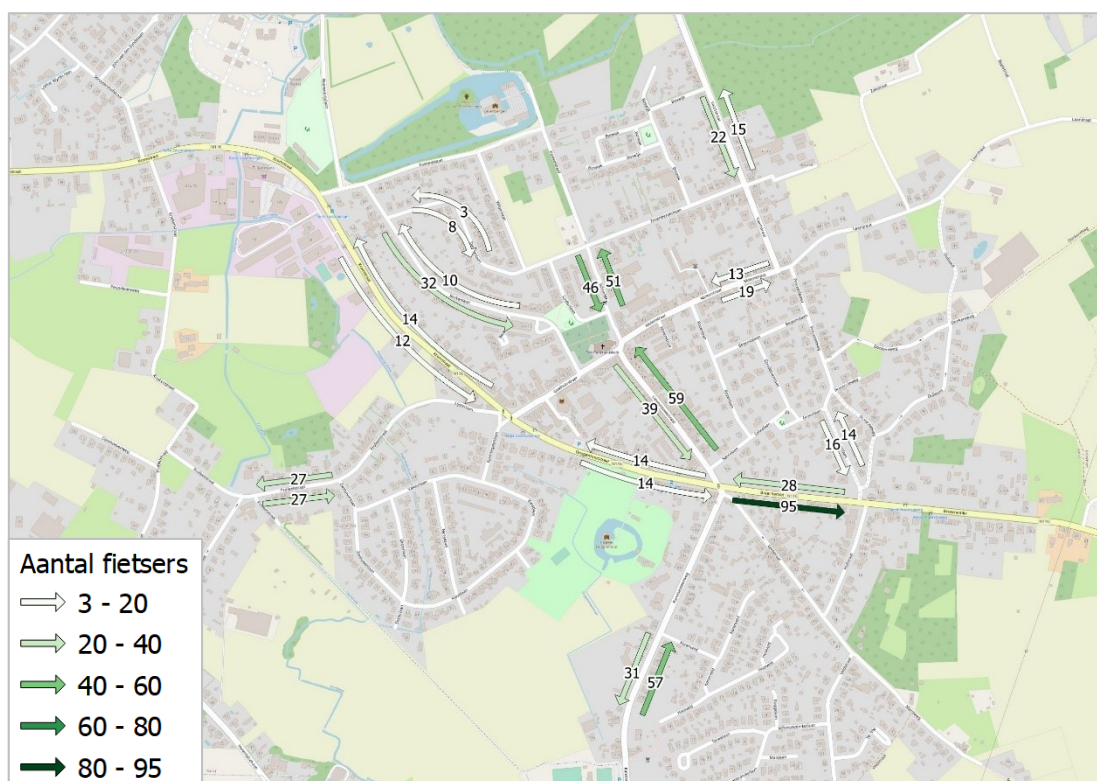
In het kader van de Fietsbarometer gebeurden ook fietstellingen. Voor Ranst zijn er echter geen gegevens beschikbaar aangezien de tellingen ruim buiten de kernen gebeurden.

2.2.4.3 TELRAAM

Telraam levert gegevens over verschillende punten in Ranst. Er werden gemiddelden genomen voor werkdagen in maart tot mei 2022 (afhankelijk van wanneer de telramen goed functioneerden). Onderstaande kaarten geven het aantal fietsers in het drukste ochtend- en avondspitsuur aan. De gemiddelden zijn aan de lage kant, met iets grotere aantallen in de avondspits.



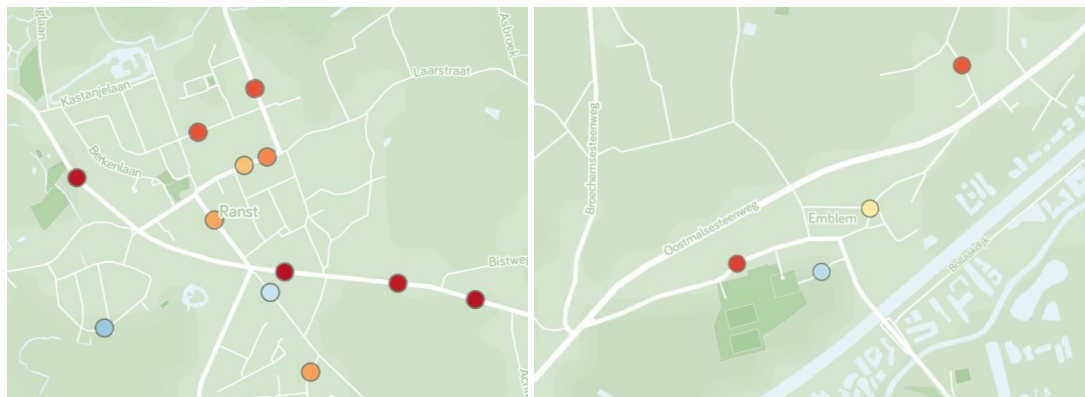
Figuur 32: Fietstellingen ochtendspits (o.b.v. Telraam)



Figuur 33: Fietstellingen avondspits (o.b.v. Telraam)

2.2.4.4 STRAATVINKEN

Het burgerwetenschapsproject Straatvinken liet burgers één uur het verkeer in hun straat tellen op 16 mei 2019.



Figuur 34: Overzicht tellocaties Ranst (links) en Emblem (rechts) Straatvinken mei 2020 (straatvinken.be)

2.2.4.4.1 Voetgangers

Ranst centrum	2019	2020
Vaartstraat	max. 5/spitsuur	max. 9/spitsuur
Zevenbergenlaan	max. 2/spitsuur	max. 18/spitsuur
Lievevrouwestraat	/	max. 42/spitsuur
Molenstraat	/	max. 18/spitsuur
Broechemlei (N116)	max. 1/spitsuur	max. 3/spitsuur
Dullaard	max. 7/spitsuur	/
Emblem	2019	2020
Berkenlaan	max. 9/spitsuur	/
Dorpstraat	max. 10/spitsuur	max. 8/spitsuur
Kloosterstraat	/	max. 9/spitsuur
Stapstraat	max. 14/spitsuur	/
Kreupelstraat	/	max. 4/spitsuur

Figuur 35: Overzicht getelde voetgangers (straatvinken.be)

2.2.4.4.2 Fietzers

Ranst centrum	2019	2020
Vaartstraat	max. 26/spitsuur	max. 36/spitsuur
Zevenbergenlaan	max. 24/spitsuur	max. 27/spitsuur
Lievevrouwestraat	/	max. 41/spitsuur
Molenstraat	/	max. 6/spitsuur
Broechemlei (N116)	max. 21/spitsuur	max. 30/spitsuur
Dullaard	max. 4/spitsuur	/
Berkenlaan	max. 16/spitsuur	/
Emblem	2019	2020
Dorpstraat	max. 43/spitsuur	max. 32/spitsuur
Kloosterstraat	/	max. 6/spitsuur
Stapstraat	max. 22/spitsuur	/
Kreupelstraat	/	max. 5/spitsuur

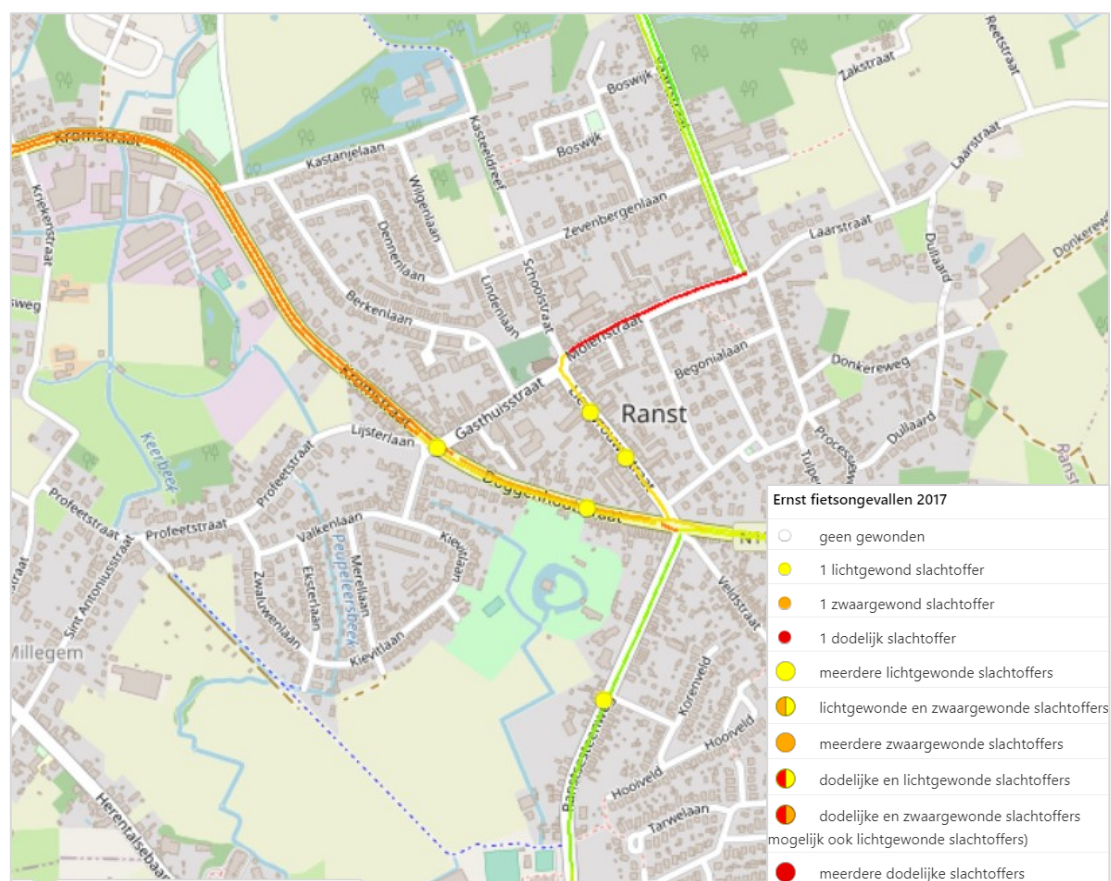
Figuur 36: Overzicht getelde fietsers (straatvinken.be)

2.2.5 ONGEVALLEN

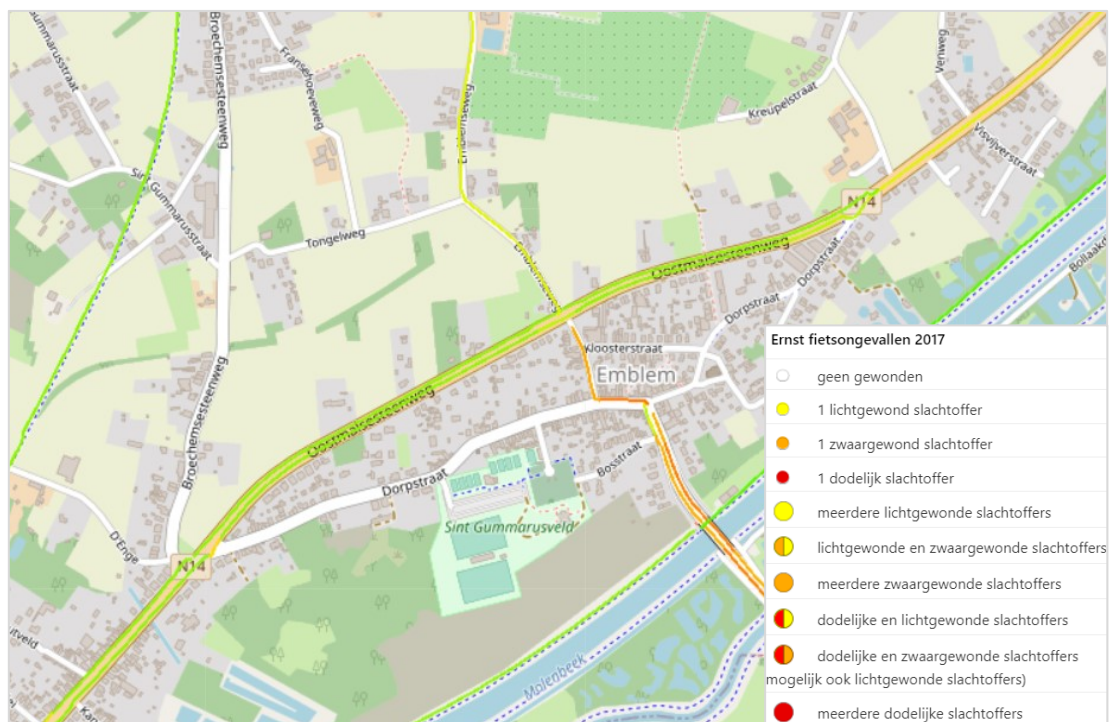
De fietsbarometer maakte een balans op van de fietsongevallen in 2017. Uit die gegevens blijkt dat er in de kern van Ranst 5 ongevallen met lichtgewonden plaatsvonden dat jaar. Twee daarvan gebeurden op de N116, 2 op de Lievevrouwestraat en 1 op de Ranstsesteenweg.

In Emblem dorpskern vonden geen fietsongevallen plaats in 2017.

De quoterig van de bestaande fietspaden werd reeds belicht in het vorige subhoofdstuk.



Figuur 37: Fietsongevallen 2017 kern Ranst (fietsbarometer prov. Antwerpen)

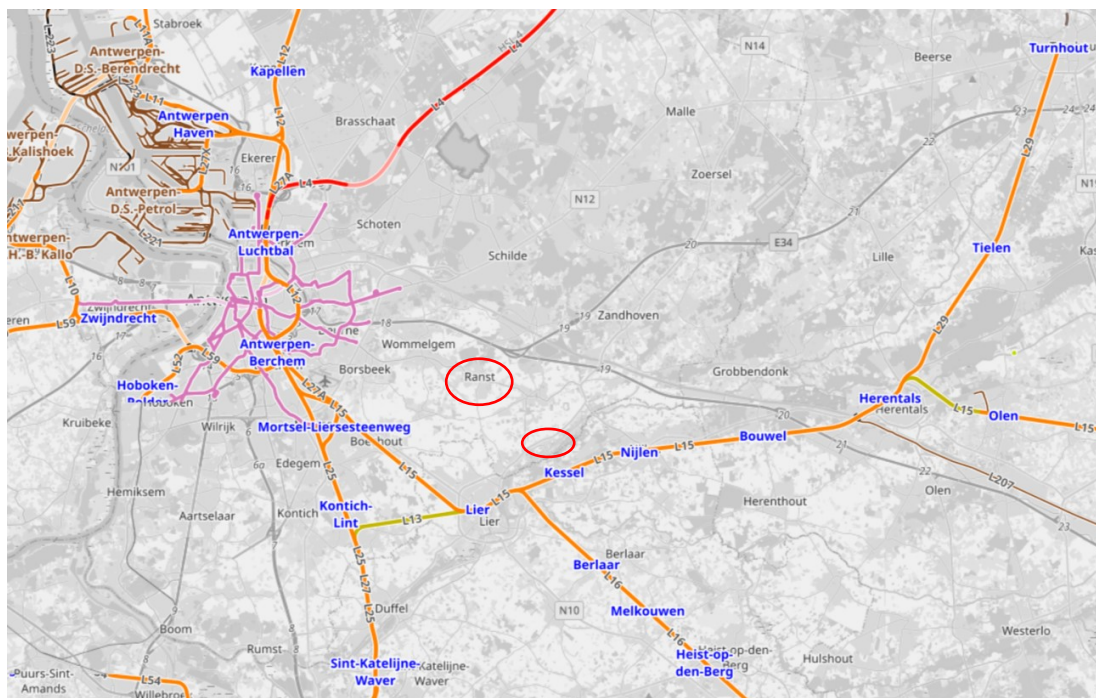


Figuur 38: Fietsongevallen 2017 kern Emblem (fietsbarometer prov. Antwerpen)

2.3 OPENBAAR VERVOER

2.3.1 TREIN

Er ligt geen treinstation op grondgebied Ranst. Het dichtstbijzijnde gelegen station voor Emblem is dat van Kessel, gelegen op ca. 2 km van de dorpskern. Ranst ligt in een gebied met matige connectie tot het treinnet. Kessel station ligt al op 7 km, Mortsel-Liersesteenweg op 9 km.



Figuur 39: Treinnet (OpenRailMaps)

2.3.2 BUS

2.3.2.1.1 Ranst centrum

Ranst centrum heeft één oost-west busroute over de N116 met aanbod van 5 buslijnen. Halte Lievevrouwestraat fungeert als centrale bushalte. Alle haltes worden in beide richtingen bediend, behalve lijn 153 die de eindhalte heeft aan halte Lievevrouwestraat.



Figuur 40: Busnet Ranst centrum (Netplan De Lijn)

Op de as N116:

- Lijn 420 Herentals – Ranst – Antwerpen Berchem: 2 per uur
- Lijn 421: Zandhoven– Ranst – Antwerpen Berchem : 2 per uur
- Lijn 422: Lier – Ranst – Antwerpen-Berchem : 1 per dag in elke richting
- Lijn 153: Nijlen – Lier : 1 per dag

2.3.2.1.2 Emblem

In **Emblem** zijn er twee hoofdroutes in en rondom de dorpskern. De noord-zuid as met lus door de kern van Emblem biedt twee buslijnen aan. De route via de Broechemsesteenweg biedt vier buslijnen aan. Er is geen hiërarchie in het belang van de haltes, ze zijn gelijkwaardig en vormen geen knooppunt.



Figuur 41: Busnet Emblem centrum (De Lijn)

Langs kern: op de Broechemsesteenweg noordoost-zuidwest: (halte: Broechemsesteenweg)

- Lijn 1: Broechem-Emblem-Lier Herderin: 2-3 per uur
- *Lijn 422: Antwerpen-Berchem-Emblem-Lier: 1 per dag*
- *Lijn 428: Vorselaar-Emblem-Lier: 1 per dag*
- *Lijn 153: Nijlen-Lier: 1 per dag*

In kern: noord-zuid tussen Dorpsstraat en Kessel (halte: Kloosterstraat)

- Lijn 3: Emblem – Lier station: 1 per uur
- *Lijn 153: Nijlen – Lier : 1 per dag*

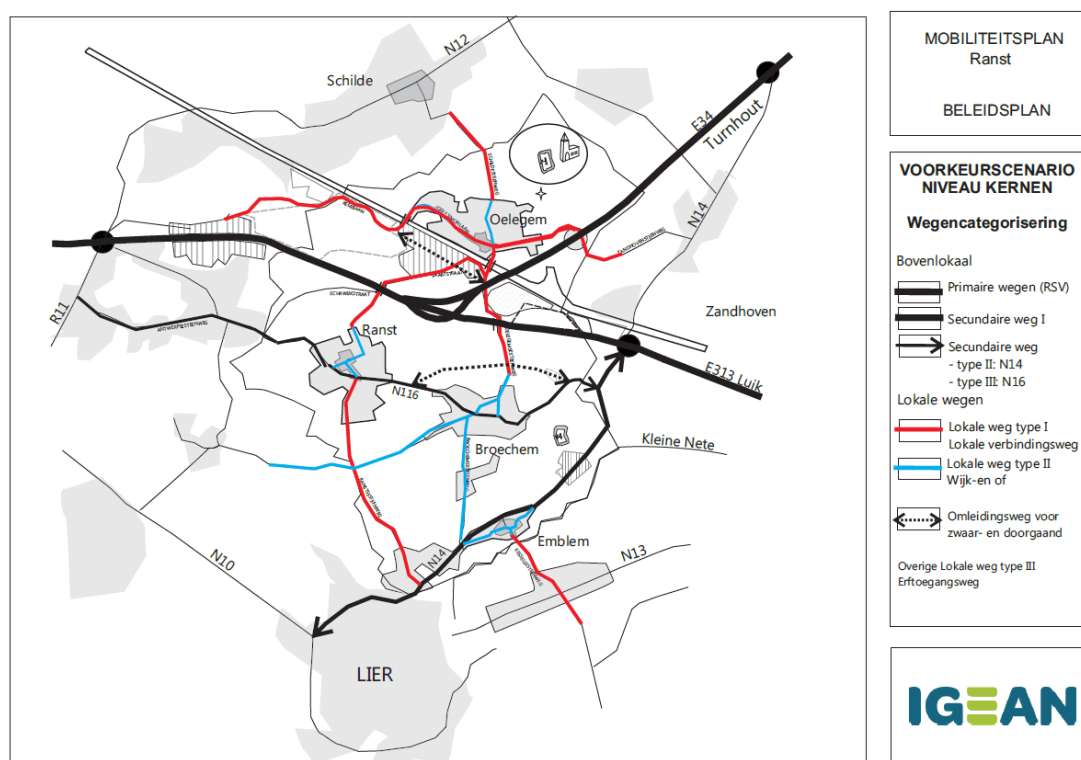
Vlaanderen is in uitvoering van het decreet basisbereikbaarheid opgedeeld in 15 vervoerregio's, waarbinnen een regionaal mobiliteitsplan – in dit geval Routeplan 2030 – wordt opgemaakt, waar een gedetailleerd openbaar vervoerplan deel van uitmaakt. De Lijn moet haar netwerk op korte termijn herorganiseren, waarbij het aanbod zal bestaan uit een kernnet, een aanvullend net en vervoer op maat. Het proces is lopende. Vervoerregio Antwerpen is volop bezig Routeplan 2030 uit te werken.

2.4 GEMOTORISEERD VERKEER

2.4.1 NETWERK

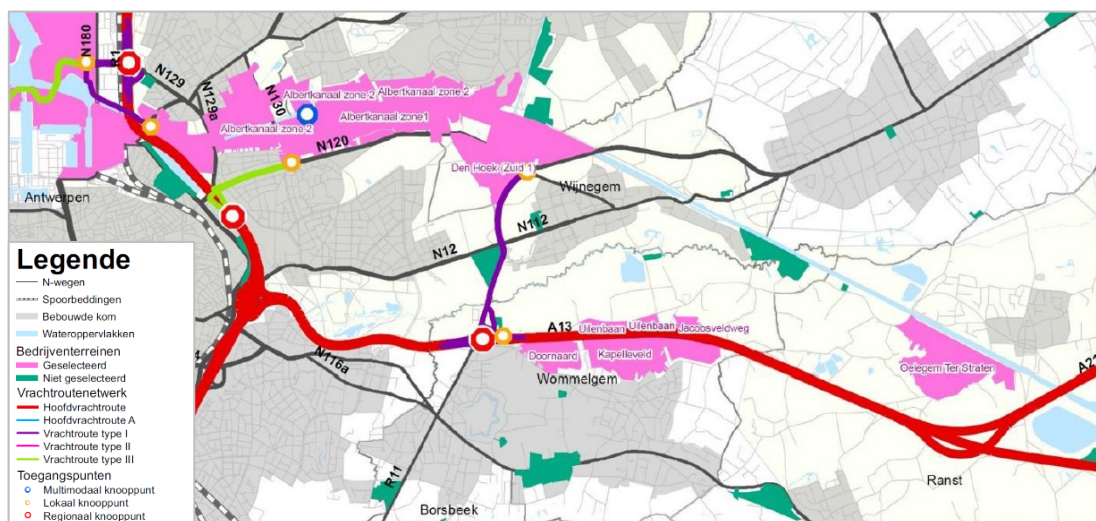
Het voorkeurscenario uit het mobiliteitsplan (2018) geeft aan dat de N116 bekeken wordt als een secundaire weg type III, de Ranstsesteenweg een lokale weg type I en de Lievevrouwestraat, Gasthuisstraat, Molenstraat en Vaartstraat als lokale wegen type II.

In Emblem wijst het voorkeurscenario de N14 toe als secundaire weg type II, de Kesselsesteenweg als lokale weg type I en de dorpsstraat als lokale weg type II.



Figuur 42: Wegencategorisering (wegencategorisering voorkeurscenario kernen, mobiliteitsplan Ranst)

Het departement MOW werkt aan een regionaal vrachtroutenetwerk dat als basis moet dienen voor heel Vlaanderen.



Figuur 43: Regionaal vrachtroutenetwerk (MOW, 2013)

Voor vrachtwagens geldt een kilometerheffing op de E34, E313 en N14.

2.4.2 REGULERING

Het grootste deel van het stratennetwerk van Ranst valt binnen de bebouwde kom. Enkele straten kregen al een snelheidsbeperking van 30 km/u. Dit zijn de Gasthuisstraat, de Schoolstraat, Lievevrouwestraat en Molenstraat (nabij centrum). In Emblem valt eveneens het grootste deel van het stratennetwerk binnen de bebouwde kom, met zone 30, op de Stapstraat, Kloosterstraat en Dorpsstraat (tussen Kloosterstraat en Stapstraat).

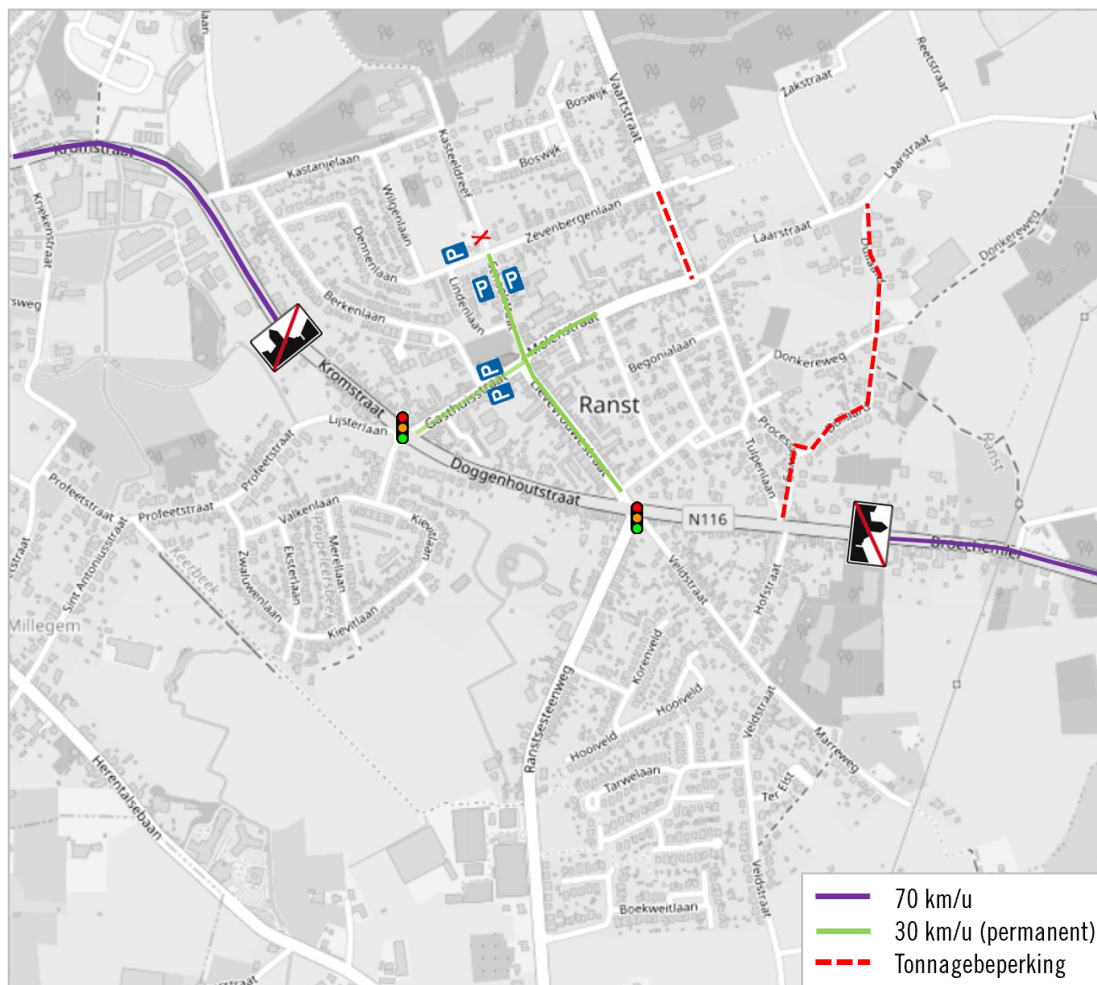
In de kern Ranst heeft de N116 voorrang op zijstraten. Voor het overige geldt doorgaans voorrang van rechts. In de kern Emblem heeft de N14 voorrang op de zijstraten. De Dorpsstraat is een voorrangsweg, wat maakt dat de Kesselsesteenweg voorrang moet verlenen aan de Dorpsstraat.

In de kern Ranst zijn 2 verkeerslichten, beide op de N116 (Gasthuisstraat en Lievevrouwestraat). In Emblem zijn er geen verkeerslichten nabij de kern.

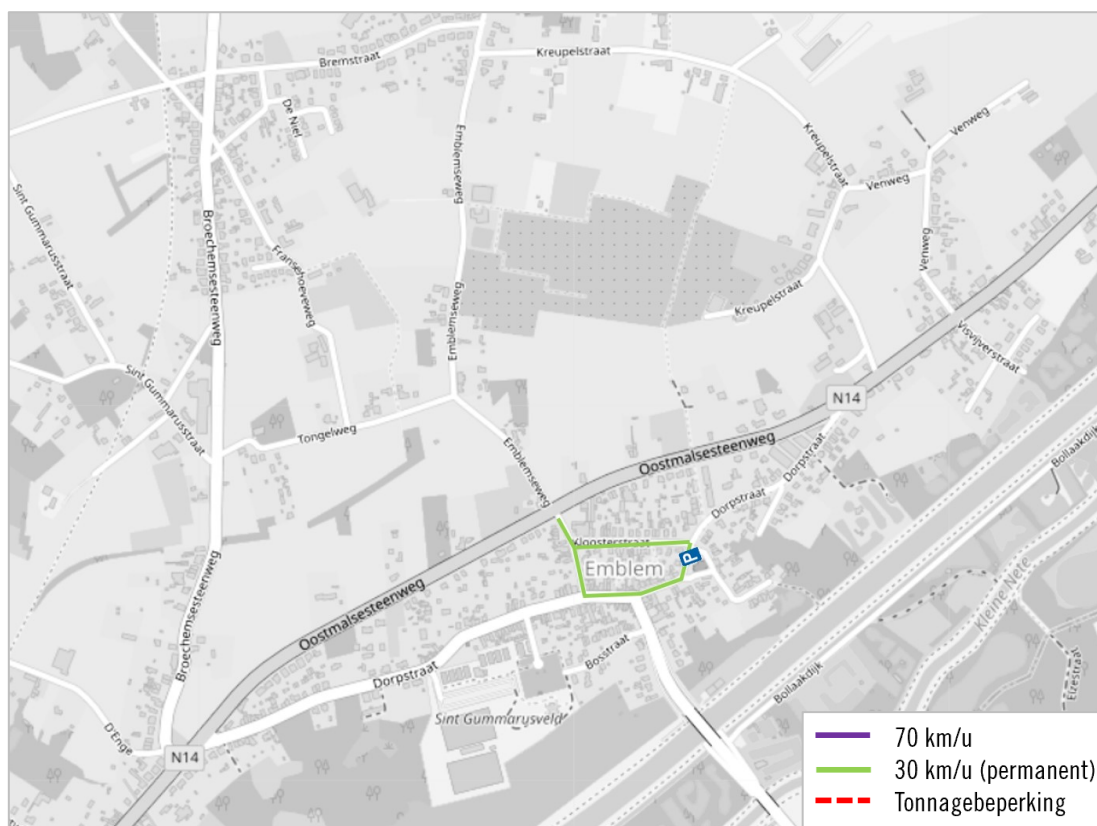
In de Kastanjelaan, Wilgenlaan, Zevenbergenlaan en een deel van de Vaartstraat is vrachtverkeer toegestaan. In de overige straten in het dorpscentrum is er een tonnagebeperking van 3.5 ton, uitgezonderd laden en lossen. Er geldt eveneens een tonnagebeperking van 3.5 ton in de Hofstraat vanaf de N116 en in de Veldstraat vanaf de Mareweg evenals in de Tulpenlaan, Dullaard, Processieweg, Rozenlaan en Salvialaan.

In Ranst geldt nergens betalend parkeren. Op de Lievevrouwestraat ligt een blauwe zone (met parkeerschijf) nabij de handelszaken vanaf het kruispunt met de Salvialaan tot aan het kruispunt met de Gasthuisstraat. De gemeente werkt niet met bewonerskaarten. Parkeerkaarten voor andersvaliden worden voorzien op aanvraag.

Nabij de handelszaken in de Dorpsstraat Emblem zijn enkele kortparkeerplaatsen ingetekend. Er geldt geen betalend parkeren.

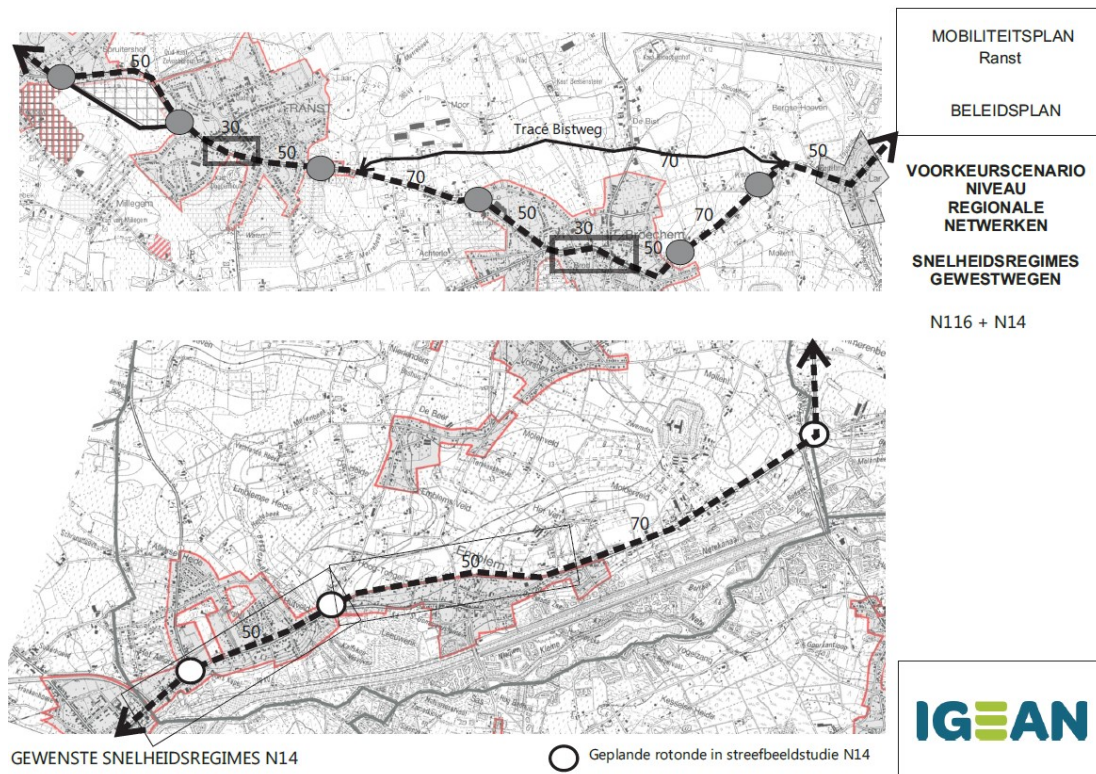


Figuur 44: Huidige circulatie en parkeerclusters deekern Ranst



Figuur 45: Huidige circulatie en parkeerclusters deelkern Emblem

In het geactualiseerde mobiliteitsplan wordt geopperd om de N116 tussen Lievevrouwestraat en Gasthuisstraat naar 30 km/u te brengen. De snelheidsregimes die worden geopperd voor de N14 nabij Emblem gelden reeds in de huidige situatie.



Figuur 46: Gewenste snelheidsregimes (Mobiliteitsplan Ranst)

2.4.3 INFRASTRUCTUUR

2.4.3.1 RANST

De N116 is een 2x1 rijweg in asfalt met op het kruispunt Lievevrouwestraat-Ranstsesteenweg verkeerslichten zonder drukknoppen voor fietsers of voetgangers, de weg heeft een verkeersregime van 50km/u.



Figuur 47: Wegprofiel N116 (Google Streetview, augustus 2021)

Lievrouwestraat is een tweerichtingsstraat met een maximumsnelheid van 30km/u. De straat bestaat uit betonklinkers en parkeervakken langs de weg. De voetgangerszone is afgebakend met metalen paaltjes. Op het kruispunt met de Gasthuisstraat en Molenstraat zijn eveneens metalen paaltjes te vinden.



Figuur 48: Wegprofiel Lievevrouwestraat (google Streetview 2020)

Gasthuisstraat is een tweerichtingsstraat met vooral haakse parkeerplaatsen in het centrum, er geldt een maximumsnelheid van 30km/u. De Molenstraat is een tweerichtingsstraat met geschrinkt parkeren en zone 30 in het centrum, buiten het centrum is het een beurtelings parkeerregime. De voetpaden worden in beide straten afgeschermd met metalen paaltjes.



Figuur 49: Wegprofiel Gasthuisstraat (Google Streetview 2020)



Figuur 50: Wegprofiel Molenstraat (Mapillary, februari 2021)

De Schoolstraat is een tweerichtingsstraat met een snelheidsregime van 30 km/u; ter hoogte van de kerk zijn er haakse parkeerplaatsen, na de school zijn er zowel langs- als haakse parkeervakken. De voetpaden worden afgeschermd d.m.v. metalen paaltjes in de kleuren van de Octopuspaal. Ter hoogte van de school staat er een Octopuspaal. Er zijn twee asverschuivingen in de schoolstraat aanwezig.



Figuur 51: Wegprofiel Schoolstraat (Google Streetview, mei 2019)

2.4.3.2 EMBLEM

De N14 is een 2x1 voorrangsweg in asfalt met op het kruispunt Dorpstraat – N14 – Broechemsteenweg een verkeerseiland en meerdere voorsorteerstroken, richting Broechemsteenweg en Dorpstraat. Er geldt een snelheidsregime van 50 km/u. Ter hoogte van de aansluiting met de Stapstraat en Emblemseweg is er een verkeerseiland met een voorsorteerstrook richting Stapstraat. Ter hoogte van de andere zijstraten zijn er geen verkeerseilanden voorzien.



Figuur 52: Wegprofiel N14 ter hoogte van Broechemsteenweg (Google Streetview, juli 2022)



Figuur 53: Wegprofiel N14 ter hoogte van Dorpsstraat westelijk kruispunt (Google Streetview, juli 2022)



Figuur 54: Wegprofiel N14 ter hoogte Stapstraat (Google Streetview, juli 2022)



Figuur 55: Wegprofiel N14 ter hoogte van Dorpstraat oostelijk kruispunt (Google Streetview, juli 2022)

De Dorpstraat is een vrij brede 2x1 voorrangsweg in asfalt met een snelheidsregime van 50km/u overgaand in zone 30. Auto's kunnen er in het zuiden geschrinkt parkeren. Ter hoogte van de sportvelden is er een wegversmalling met verhoogd kruispunt. In het centrum zijn er parkeervakken langs de weg.



Figuur 56: Wegprofiel zuidelijke Dorpstraat (Google Streetview, december 2020)



Figuur 57: Wegprofiel Dorpstraat (centrum) (Google Streetview, juli 2021)



Figuur 58: Wegprofiel noordelijk deel Dorpstraat (Google Streetview, december 2020)

De Stapstraat is een dubbelrichtingsstraat voor gemengd verkeer met dwarse parkeerplaatsen. Er is een verhoogd kruispunt ter hoogte van de aansluiting met de Kloosterstraat dat als oversteekplaats gebruikt wordt. Er is een parkeerstrook aanwezig voor de schoolbus. In de richting van de N14 bestaat het wegdek uit klinkers met een klein verkeerseiland op de aansluiting met de N14.



Figuur 59: Wegprofiel Stapstraat (Google Streetview, juli 2021)



Figuur 60: Wegprofiel Stapstraat (richting N14) (Mapillary, april 2018)

De Kloosterstraat is een dubbelrichtingsstraat in asfalt waar parkeren aan beide kanten van de weg toegelaten is. Op de aansluiting met de Dorpstraat is er een versmalling.



Figuur 61: Wegprofiel Kloosterstraat (Google Streetview, juli 2021)

De Kesselsesteenweg is een vrij brede 2x1 rijbaan met een snelheidsregime van 50 km/u, die aansluit op de Dorpstraat. Net voor de aansluiting is er een klein langs-parkeervak.

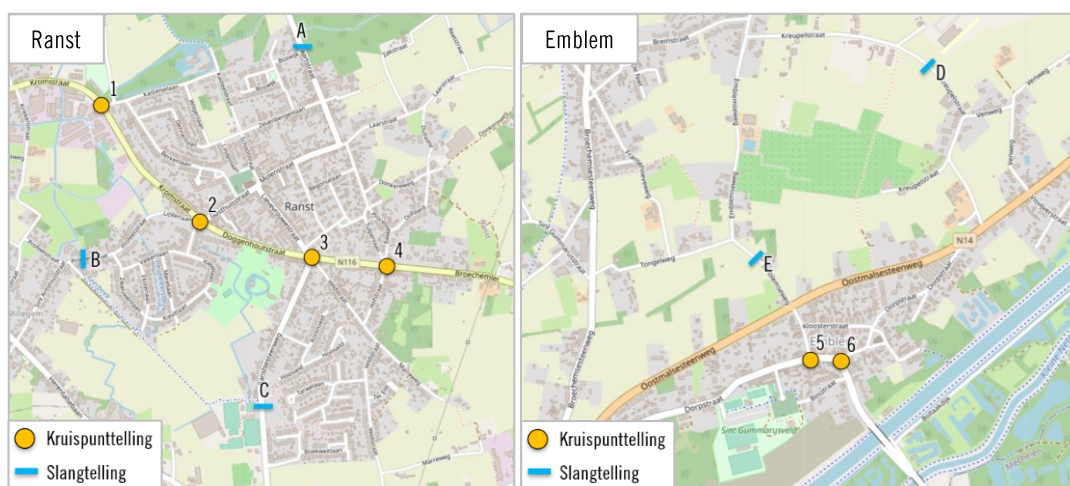


Figuur 62: Wegprofiel Kesselsesteenweg (Google Streetview 2020)

2.4.4 GEBRUIK

2.4.4.1 VERKEERSTELLINGEN

Er werden in maart 2021 kruispunttellingen en slangtellingen uitgevoerd op verschillende locaties in Ranst en Emblem, hieronder is er een overzicht te vinden van de verschillende tellingen alsook de resultaten (op basis van PAE²) van de verkeersintensiteiten op de kruispunten.



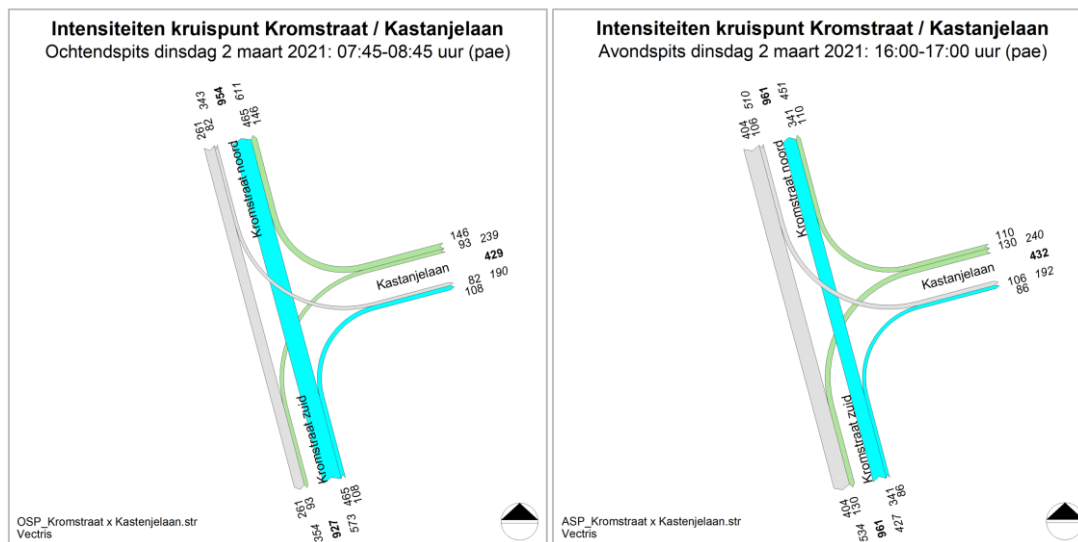
Figuur 63: Locaties verkeerstellingen

² Pae staat voor personenauto equivalent. Hierbij wordt aan elk type voertuig een weging gegeven om de impact op de omgeving in beeld te brengen. Vrachtwagens krijgen daarbij een waarde van 1,5, personenwagens een waarde 1 en fietsen een waarde 0,2.

2.4.4.1.1 Ranst centrum

1. Kruispunttelling Kromstraat (N116) – Kastanjelaan

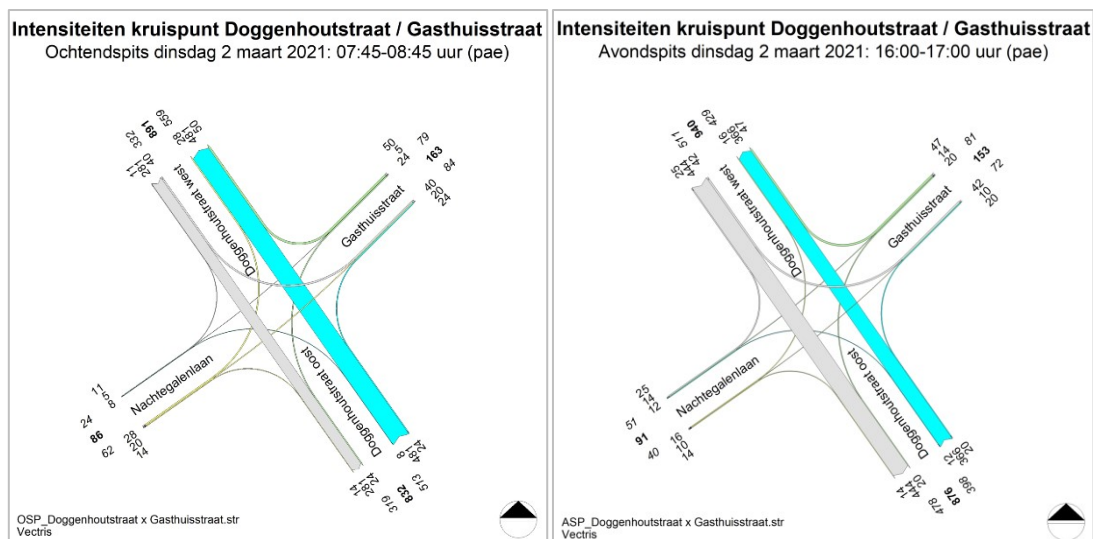
De zwaarst belaste rijrichting van de N116 (richting noorden) in de ochtendspits heeft 611 pae/u, in de avondspits bedraagt het maximum 534 pae/u (richting zuiden). Voor de Kastanjelaan zijn de getelde aantallen 239 pae/u in de ochtendspits en 240 pae/u in de avondspits.



Figuur 64: Verkeersintensiteiten Kromstraat – Kastanjelaan

2. Kruispunttelling Doggenhoutstraat (N116) – Gasthuisstraat

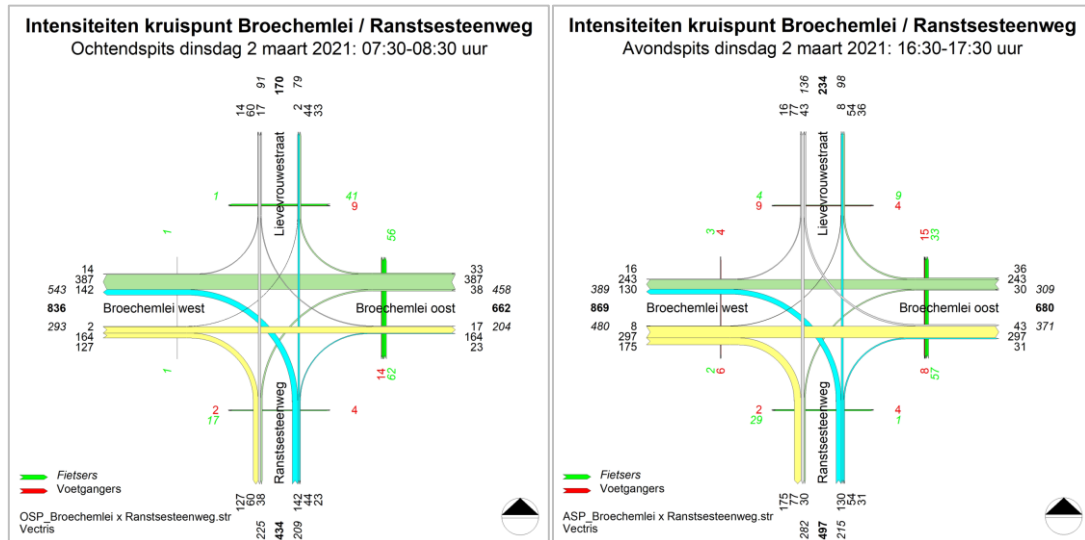
De zwaarst belaste rijrichting van de N116 (richting noorden) in de ochtendspits heeft 559 pae/u, in de avondspits bedraagt het maximum 511 pae/u (richting zuiden). Voor de Gasthuisstraat zijn de getelde aantallen 84 pae/u (inkomend vanaf N116) in de ochtendspits en 81 pae/u (uitgaand naar N116) in de avondspits.



Figuur 65: Verkeersintensiteiten Doggenhoutstraat – Gasthuisstraat

3. Kruispunttelling Broechemlei (N116) - Ranstsesteenweg

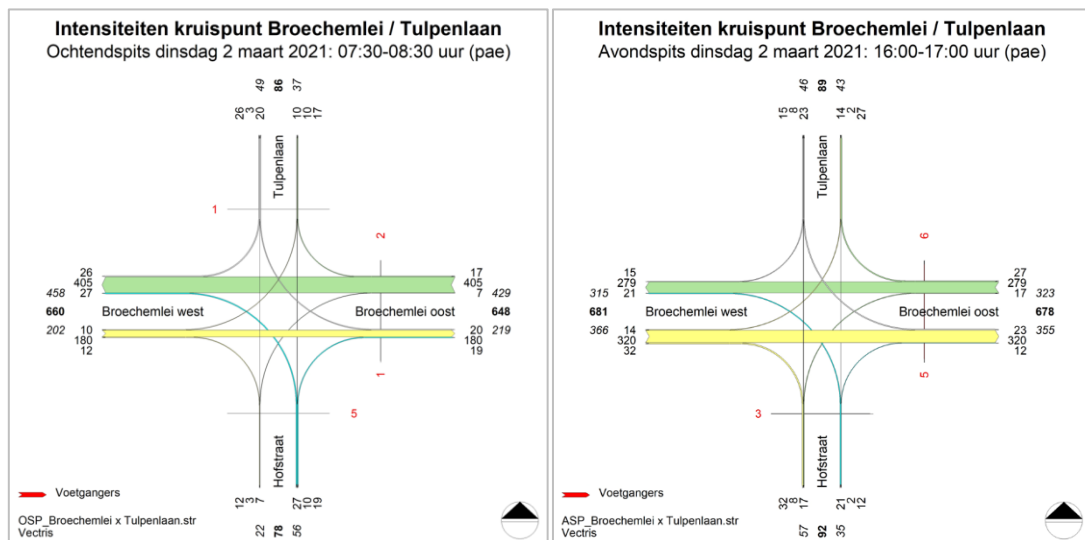
De zwaarst belaste rijrichting van de N116 (richting westen) in de ochtendspits heeft 513 pae/u, in de avondspits bedraagt het maximum 480 pae/u (richting oosten). Voor de Ranstsesteenweg zijn de getelde aantallen 225 pae/u (komende van N116) in de ochtendspits en 282 pae/u (komende van N116) in de avondspits.



Figuur 66: Verkeersintensiteiten Broechemlei – Ranstsesteenweg

4. Kruispunttelling Broechemlei (N116) - Tulpenlaan

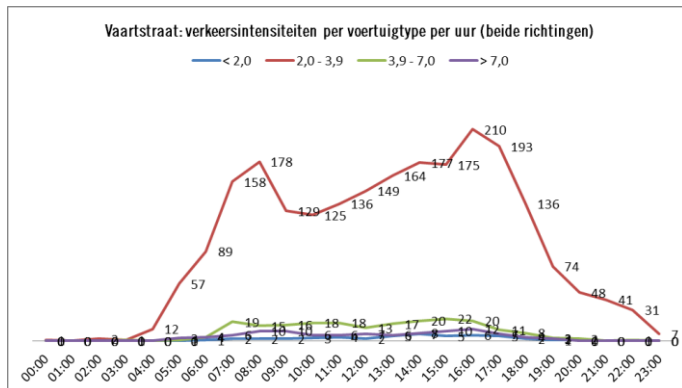
De zwaarst belaste rijrichting van de N116 (richting westen) in de ochtendspits heeft 458 pae/u, in de avondspits bedraagt het maximum 366 pae/u (richting oosten). Voor de Processieweg zijn de getelde aantallen 49 pae/u (gaande naar N116) in de ochtendspits en 46 pae/u (gaande naar N116) in de avondspits.



Figuur 67: Verkeersintensiteiten Processieweg – Broechemlei

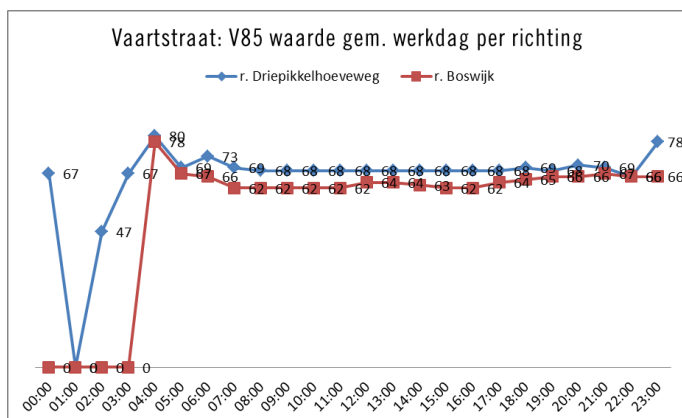
A. Slangtelling Vaartstraat

De **Vaartstraat** kent een ochtendspitspiek van 178 autovoertuigen, 19 1-delige vrachtwagens en 6 2-delige vrachtwagens. De avondspits reikt tot 210 autovoertuigen, 20 1-delige vrachtwagens en 12 2-delige vrachtwagens in beide richtingen samen.

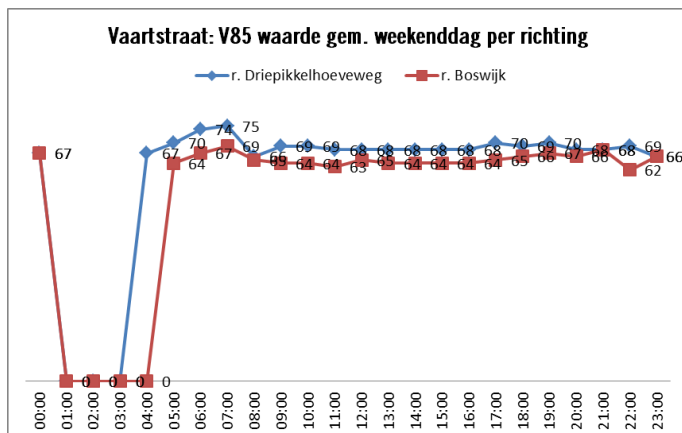


Figuur 68: Verkeersintensiteiten per voertuigtype Vaartstraat

De maximaal toegelaten snelheid op de Vaartstraat is 70 km/u. Tijdens werk- en weekenddagen houdt ca. 85% van de bestuurders zich aan die maximumsnelheid (V85 waarde). Tijdens de avonduren zijn er minder voertuigen, maar wordt er gemiddeld iets sneller gereden.



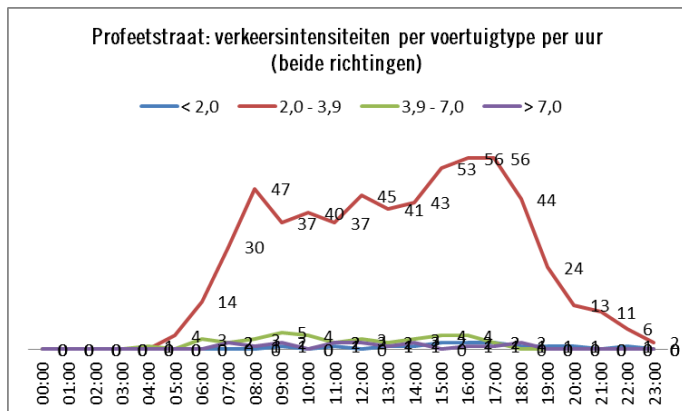
Figuur 69: V85 waarden op een werkdag in Vaartstraat



Figuur 70: V85 waarden in het weekend in Vaartstraat

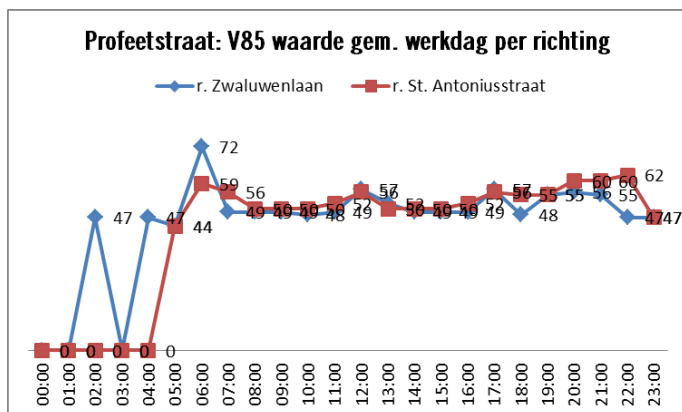
B. Slangtelling Profeetstraat

De **Profeetstraat** kent een ochtendspits van 47 autovoertuigen, 2 1-delige/lichte vrachtwagens en geen zware vracht (lengte >7 m), gezien over beide richtingen samen. De avondspits is een fractie hoger.

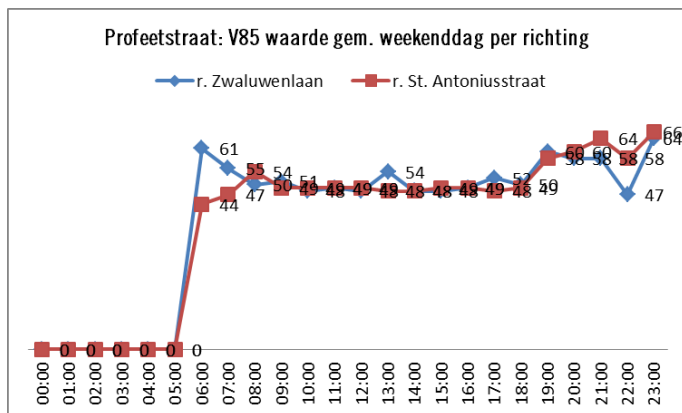


Figuur 71: Verkeersintensiteiten per voertuigtype Profeetstraat

De toegelaten maximumsnelheid is 50 km/u. Tijdens werk- en weekenddagen overdag schommelen de V85 waarden tussen 49-53, met uitschieters tot 57. Dit betekent dat een deel van de bestuurders de maximumsnelheden niet respecteren. In de nacht (werkdag- en weekenddag) zijn er weliswaar minder voertuigen, maar liggen de V85 waarden eerder rond de 60 km/u, wat duidelijk te snel is.



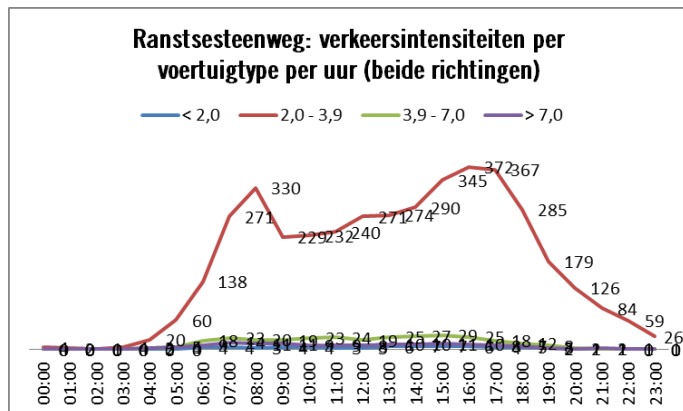
Figuur 72: V85 waarden op een werkdag in Profeetstraat



Figuur 73: V85 waarden op een weekenddag in Profeetstraat

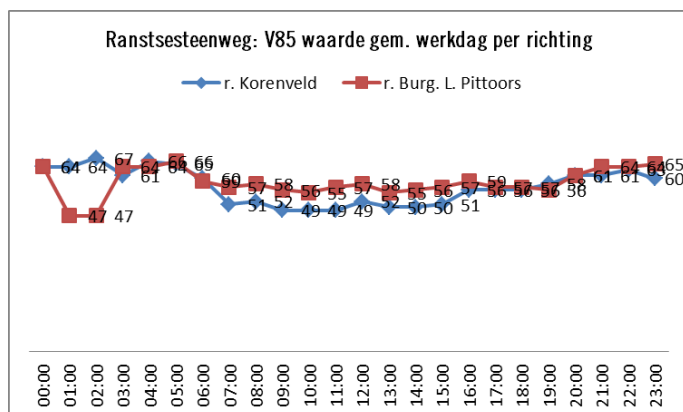
C. Slangtelling Ranstsesteenweg

De Ranstsesteenweg kent een ochtendspits rond 08:00 met 330 autovoertuigen, 22 lichte vrachtwagens en 4 zware vrachtwagens. Tijdens het drukste avondspitsuur ligt de piek net een fractie hoger.

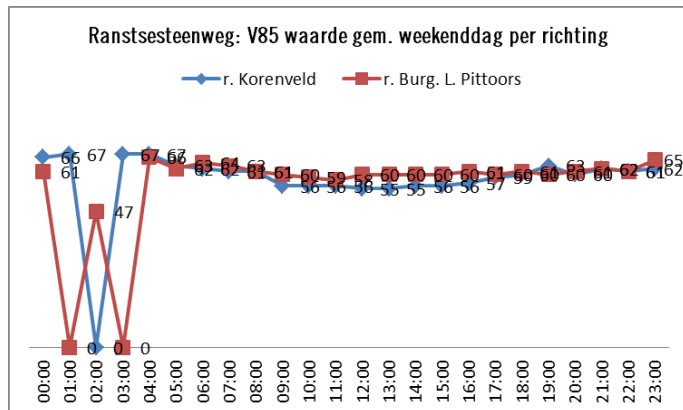


Figuur 74: Verkeersintensiteiten per voertuigtype Ranstsesteenweg

De Ranstsesteenweg kent een toegelaten maximumsnelheid van 50 km/u. Deze wordt tijdens werkdagen flagrant overschreden door het verkeer richting zuiden. Het verkeer richting noorden heeft V85 waarden net boven of net onder 50 km/u, wat betekent dat ca. 85% van de bestuurders zich aan de maximumsnelheid houdt. Tijdens de nacht gaat de gemiddelde snelheid door 85% van de bestuurders naar boven tot meer dan 65 km/u, een serieuze verkeersovertreding. Tijdens de weekenddagen geldt er eenzelfde tendens.



Figuur 75: V85 waarden op een werkdag in Ranstsesteenweg

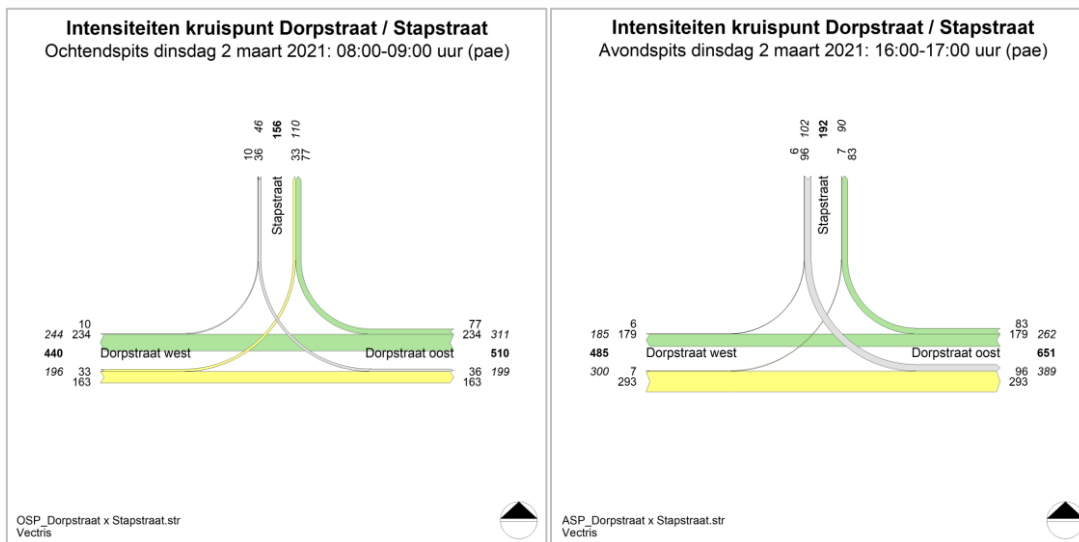


Figuur 76: V85 waarden op een weekenddag in Ranstsesteenweg

2.4.4.1.2 Emblem

5. Dorpstraat – Stapstraat

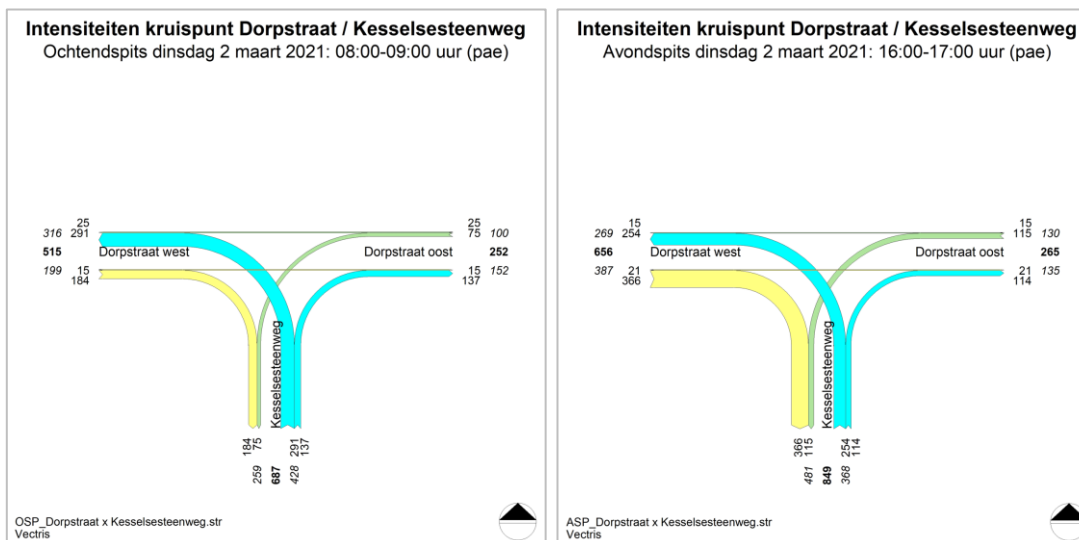
De zwaarst belaste rijrichting van de Dorpstraat (richting westen) in de ochtendspits heeft 244 pae/u, in de avondspits bedraagt het maximum 389 pae/u (richting oosten). Voor de Stapstraat zijn de getelde aantallen 110 pae/u (inkomend verkeer) in de ochtendspits en 102 pae/u (uitgaand verkeer) in de avondspits.



Figuur 77: Verkeersintensiteiten Dorpstraat – Stapstraat

6. Kruispunttelling Dorpstraat – Kesselsesteenweg

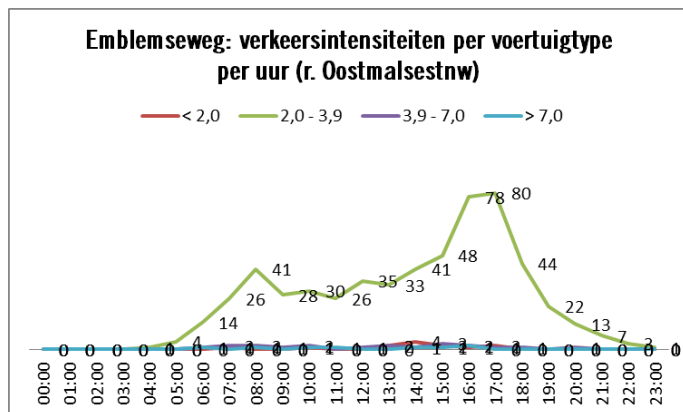
De zwaarst belaste rijrichting van de Dorpstraat (richting westen) in de ochtendspits heeft 316 pae/u, in de avondspits bedraagt het maximum 387 pae/u (richting oosten). Voor de Kesselsesteenweg zijn de getelde aantallen 426 pae/u (uitgaand naar Dorpstraat) in de ochtendspits en 481 pae/u (inkomend van Dorpstraat) in de avondspits.



Figuur 78: Verkeersintensiteiten Dorpstraat – Kesselsesteenweg

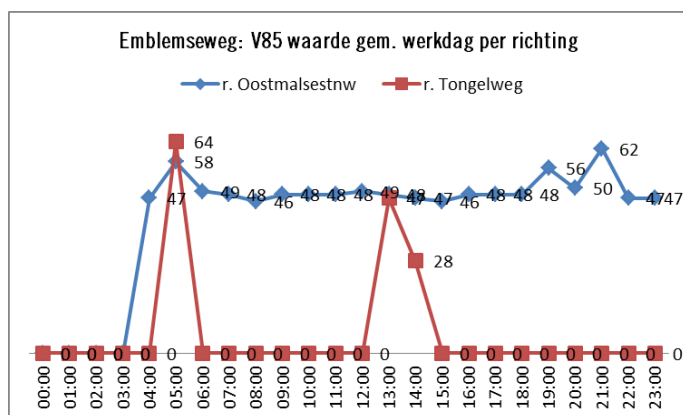
D. Slangtelling Emblemseweg

Vanwege een losse slang werden enkel representatieve tellingen bekomen voor het verkeer richting de Oostmalsesteenweg. In die richting vindt er logischerwijze een piek plaats tijdens het drukste avondspitsuur met 80 autovoertuigen en nauwelijks vracht/bestelwagens.

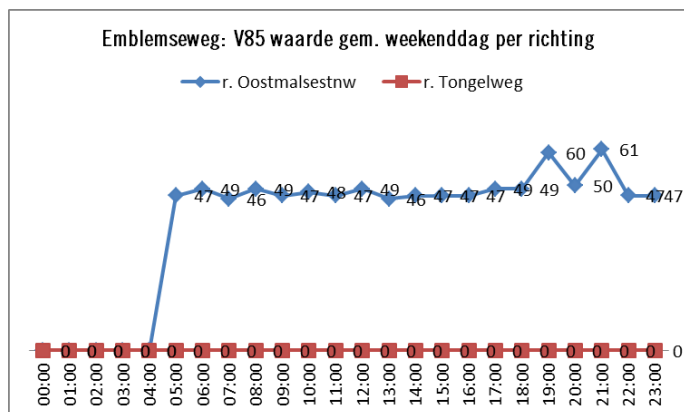


Figuur 79: Verkeersintensiteiten per voertuigtype Emblemseweg

Ook voor de snelheid is enkel de richting van Oostmalsesteenweg beschikbaar. De V85 waarde ligt tijdens de dag net onder de 50 km/u, wat betekent dat minstens 85% van de bestuurders zich strikt aan de opgelegde maximumsnelheid (50 km/u) houdt. Tijdens de nacht, waarbij bijna geen auto's rijden gaat de snelheid gemiddeld wel stevig de hoogte in. Tijdens een gemiddelde weekenddag zien we eenzelfde tendens.



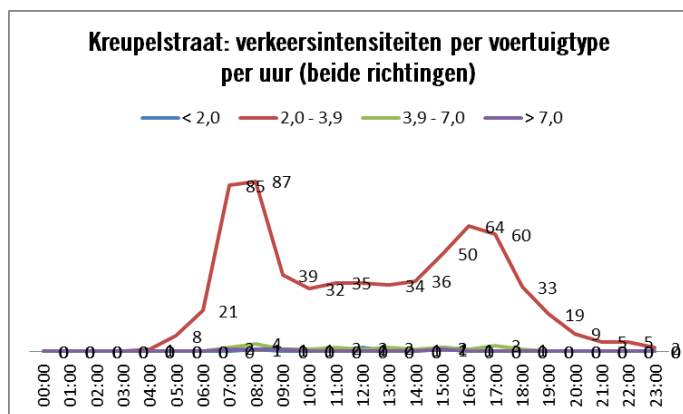
Figuur 80: V85 waarden op een werkdag in Emblemseweg



Figuur 81: V85 waarden op een weekenddag in Emblemseweg

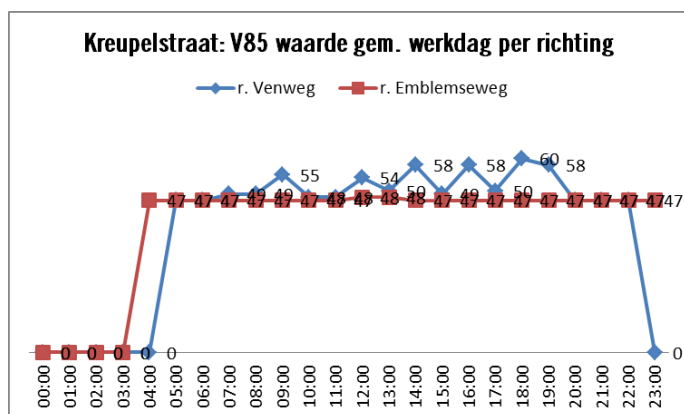
E. Slangtelling Kreupelstraat

De Kreupelstraat kent een piek tijdens de ochtendspits van 87 autovoertuigen en enkele lichte vracht/bestelwagens. De avondspits kent nog lagere intensiteiten.

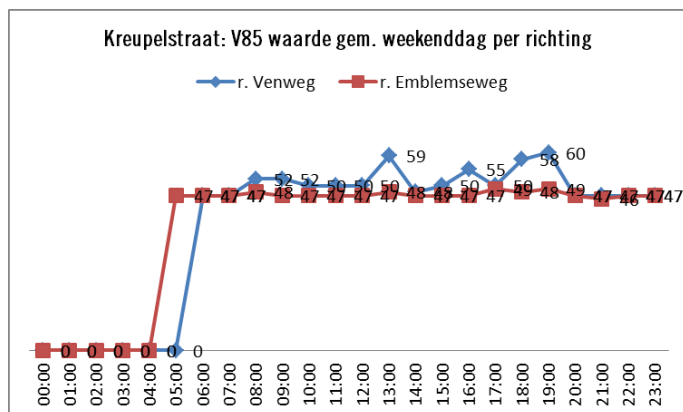


Figuur 82: Verkeersintensiteiten per voertuigtype Kreupelstraat

Er geldt een maximumsnelheid van 50 km/u. In de richting van de Emblemseweg wordt deze door meer dan 85% van de bestuurders strikt opgevolgd. Verkeer richting Venweg kent enkele snelheidsovertreders, maar het gemiddelde is ook vertekend door het laag aantal motorvoertuigen.



Figuur 83: V85 waarden op een werkdag in Kreupelstraat



Figuur 84: V85 waarden op een weekenddag in Kreupelstraat

2.4.4.1.3

2.4.4.1.4 Straatvinken

In onderstaande tabel bevinden zich de telgegevens van Straatvinken, een burgerwetenschapsproject dat burgers het verkeer gedurende één uur laat tellen in hun straat. De tellingen van 2019 en 2020 zijn opgenomen in de tabel.

Naam straat	2019	2020
Vaartstraat	Max. 198/spitsuur	Max. 227/spitsuur
Zevenbergenlaan	Max. 214/spitsuur	Max. 210/spitsuur
Lievevrouwestraat	/	Max. 183/spitsuur
Molenstraat	/	Max. 44/spitsuur
Broechemlei (N116)	Max. 514/spitsuur	Max. 663/spitsuur
Dullaard	Max. 8/spitsuur	/
Berkenlaan	Max. 66/spitsuur	/
Dorpstraat	Max. 395/spitsuur	Max. 247/spitsuur
Stapstraat	Max. 23/spitsuur	/
Kloosterstraat	/	Max. 17/spitsuur
Kreupelstraat	/	Max. 38/spitsuur

Figuur 85: Aantal autovoertuigen beide richtingen (Straatvinken)

2.4.4.1.5 Vrachtverkeer

Binnen het project Straatvinken werd ook vrachtverkeer gemeten. Dit gaf volgende resultaten (incl. bus- sen) voor het telmomenten in 2019 en 2020:

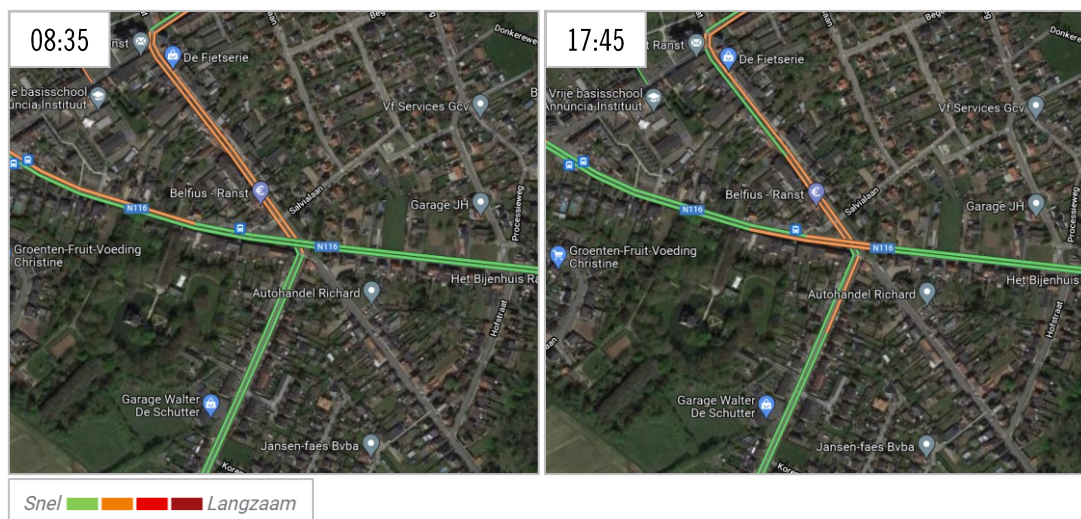
Naam straat	1-delig 2019	2-delig 2019	1-delig 2020	2-delig 2020
Vaartstraat	Max. 27/spitsuur	Max. 5/ spitsuur	Max. 12/ spitsuur	Max. 4/ spitsuur
Zevenbergenlaan	Max. 14/spitsuur	Max. 5/ spitsuur	Max. 26/ spitsuur	Max. 5/ spitsuur
Berkenlaan	Verwaarloosbaar	Verwaarloosbaar	/	/
Broechemlei (N116)	Max. 72/spitsuur	Max. 16/ spitsuur	Max. 74/ spitsuur	Max. 21/spitsuur
Dullaard	Verwaarloosbaar	Verwaarloosbaar	/	/
Lievevrouwestraat	/	/	Max. 14/ spitsuur	Max. 3/ spitsuur
Veldstraat	Verwaarloosbaar	Verwaarloosbaar	Verwaarloosbaar	Verwaarloosbaar
Dorpstraat	Max. 43/ spitsuur	Max. 6/ spitsuur	Max. 28/ spitsuur	Max. 1/ spitsuur
Stapstraat	Max. 1/ spitsuur	Verwaarloosbaar	/	/
Kloosterstraat	/	/	Max. 2/ spitsuur	Verwaarloosbaar
Kreupelstraat	/	/	Max. 6/ spitsuur	Max. 1/ spitsuur

Figuur 86: Aantal zware voertuigen (Straatvinken)

2.4.4.2 VERKEERSAFWIKKELING

2.4.4.2.1 Ranst centrum

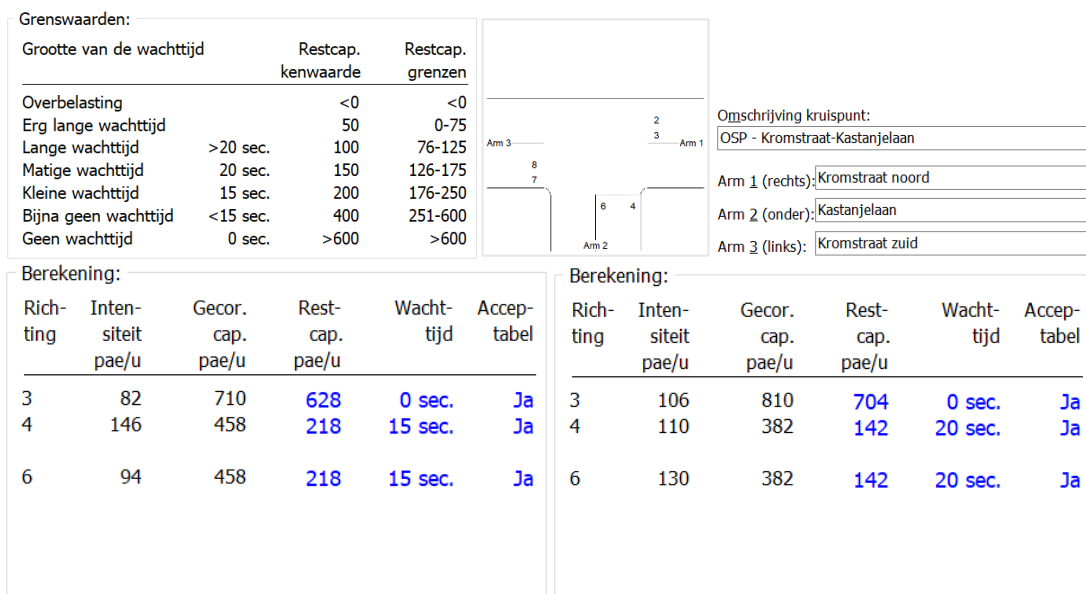
Op de N116 is er een lichte vertraging ter hoogte van de Stapstraat in de ochtendspits en in de Lievevrouwestraat. De avondspits kent lichte vertragingen in de Lievevrouwestraat, N116 en Ranstsesteenweg. Onderstaande traagheidskaarten laten de vertragingen zien van een dinsdag in september 2020 (08:35 en 17:45).



Figuur 87: Traagheidskaarten Ranst (Google Traffic, september 2021)

1. Kromstraat (N166) – Kastanjelaan

Op dit kruispunt heeft de N116 voorrang op de Kastanjelaan. Er zijn geen verkeerslichten. Dit kruispunt kent zowel in de ochtend- als avondspits bijna geen vertragingen op de Kastanjelaan.



Figuur 88: Overzicht wachttijden kruispunt N116 - Kastanjelaan ochtendspits (links) en avondspits (rechts)

2. Doggenhoutstraat (N116) - Gasthuisstraat

Verkeerslichtengeregeld kruispunt met een starre regeling, zonder detectie en zonder drukknop voor de actieve weggebruikers. Verkeer kan steeds in alle richtingen rijden, er geldt geen beperking voor plaatselijk verkeer. Zeer ruim kruispunt met driehoeksmiddeneiland tussen Nachtegalenlaan-N116 –Lijsterlaan.

Volgende figuren geven een inzicht in de theoretische verzadigingsgraden op het kruispunt. De maximale verzadigingsgraden liggen tussen de 70 en 85%. Er geldt dus een vlotte verkeersafwikkeling.

periode	kruispunt	tak	richting	verzadiging	periode	kruispunt	tak	richting	verzadiging
Ochtendspitsuur bestaande toestand	kruispunt Broechemlei x Ranstsesteenweg	Doggenhoutstraat	R	18%	Avondspitsuur bestaande toestand	kruispunt Broechemlei x Ranstsesteenweg	Doggenhoutstraat	R	31%
		Doggenhoutstraat	RD	17%			Doggenhoutstraat	RD	29%
		Doggenhoutstraat	L	31%			Doggenhoutstraat	L	66%
		Nachtegalenlaan	R	24%			Nachtegalenlaan	R	25%
		Nachtegalenlaan	RD	23%			Nachtegalenlaan	RD	24%
		Nachtegalenlaan	L	31%			Nachtegalenlaan	L	32%
		Kromstraat	R	28%			Kromstraat	R	40%
		Kromstraat	RD	27%			Kromstraat	RD	38%
		Kromstraat	L	69%			Kromstraat	L	85%
		Gasthuisstraat	R	31%			Gasthuisstraat	R	51%
		Gasthuisstraat	RD	29%			Gasthuisstraat	RD	48%
		Gasthuisstraat	L	39%			Gasthuisstraat	L	65%

Figuur 89: Overzicht verzadigingsgraad Broechemlei (N116) – Ranstsesteenweg

3. Broechemlei (N116) – Ranstsesteenweg

Verkeerslichtengeregeld kruispunt zonder detectie en drukknop voor de actieve weggebruikers. Verkeer kan steeds in alle richtingen rijden, er geldt geen beperking voor plaatselijk verkeer.

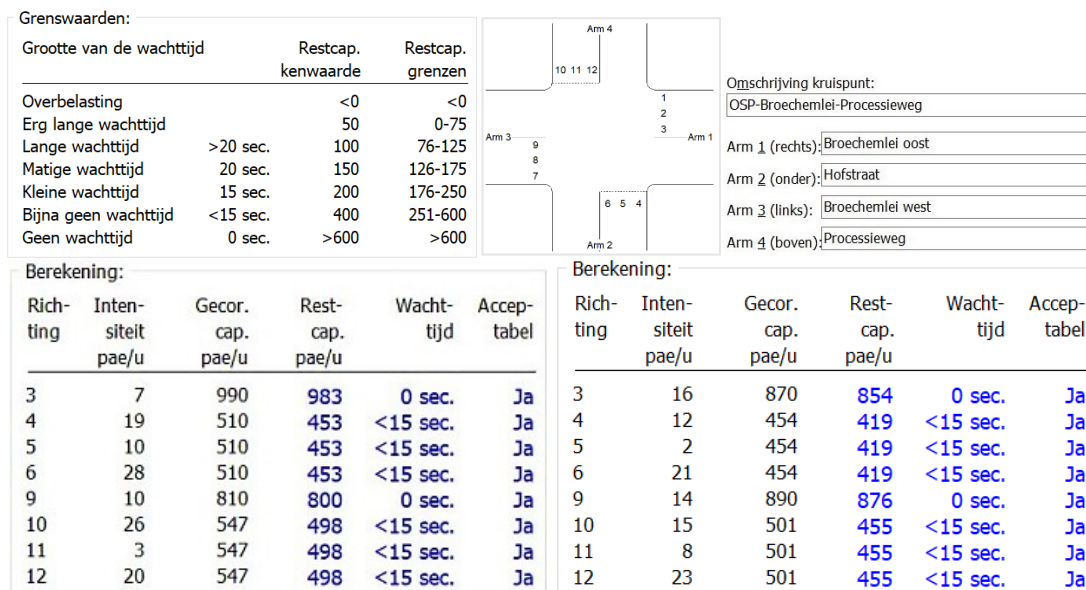
Volgende figuren geven een inzicht in de theoretische verzadigingsgraden op het kruispunt. De maximale verzadigingsgraden liggen tussen de 70 en 80%. Er geldt dus een vlotte verkeersafwikkeling.

periode	kruispunt	tak	richting	verzadiging	periode	kruispunt	tak	richting	verzadiging
Ochtendspitsuur bestaande toestand	kruispunt Broechemlei x Ranstsesteenweg	Broechemlei O	R	49%	Avondspitsuur bestaande toestand	kruispunt Broechemlei x Ranstsesteenweg	Broechemlei O	R	33%
		Broechemlei O	RD	46%			Broechemlei O	RD	31%
		Broechemlei O	L	70%			Broechemlei O	L	56%
		Ranstsesteenweg	R	45%			Ranstsesteenweg	R	46%
		Ranstsesteenweg	RD	42%			Ranstsesteenweg	RD	43%
		Ranstsesteenweg	L	59%			Ranstsesteenweg	L	60%
		Broechemlei W	R	31%			Broechemlei W	R	52%
		Broechemlei W	RD	30%			Broechemlei W	RD	49%
		Broechemlei W	L	67%			Broechemlei W	L	80%
		Lieievrouwestraat	R	31%			Lieievrouwestraat	R	16%
		Lieievrouwestraat	RD	29%			Lieievrouwestraat	RD	15%
		Lieievrouwestraat	L	40%			Lieievrouwestraat	L	21%

Figuur 90: Overzicht verzadigingsgraad Broechemlei (N116) – Ranstsesteenweg

4. Broechemlei (N116) – Tulpenlaan

Verkeer op de N116 heeft voorrang op de zijstraten Tulpenlaan en Hofstraat. Er zijn geen verkeerslichten. Verkeer komende van de N116 oost kan niet rechts indraaien in de Tulpenlaan (uitgezonderd plaatselijk verkeer). Uitrijden vanuit de Tulpenlaan kan wel. Voor de Hofstraat geldt deze beperking niet. Dit kruispunt kent zowel in de ochtend- als avondspits bijna geen vertragingen op de zijstraten.

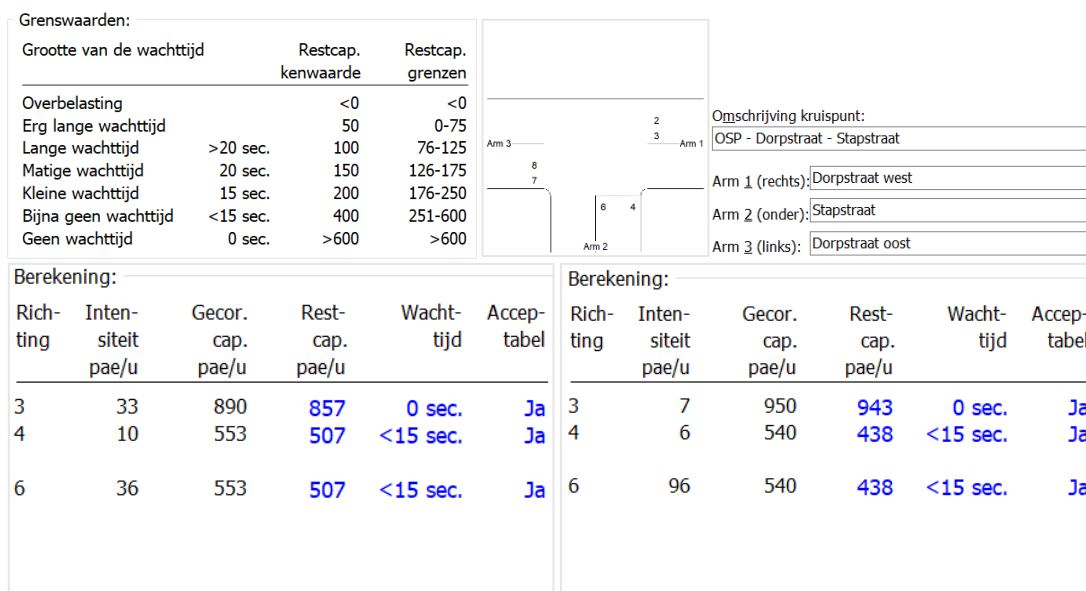


Figuur 91: Overzicht wachttijden kruispunt N116 – Tulpenlaan ochtendspits (links) en avondspits (rechts)

2.4.4.2.2 Emblem

5. Dorpsstraat x Stapstraat

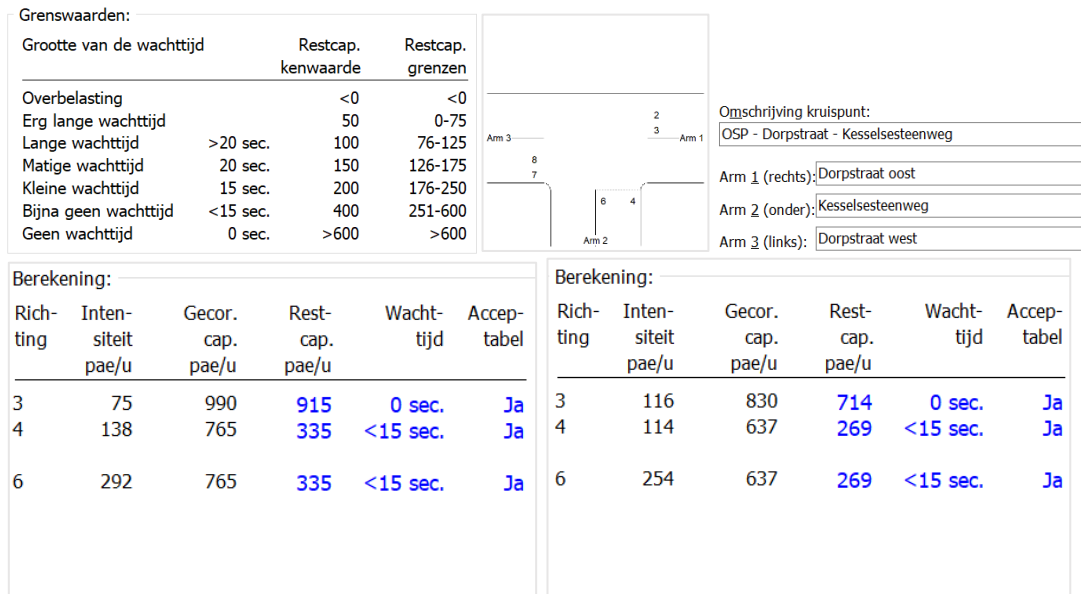
De Dorpsstraat is een voorrangsweg. Verkeer van de Stapstraat verleent bijgevolg voorrang aan het verkeer op de Dorpsstraat. Er zijn echter geen voorrangsborden te zien op Stapstraat richting Dorpsstraat, gezien de beperkt verkeerstrook kent dit kruispunt zowel in de ochtend- als avondspits bijna geen vertragingen op de Stapstraat.



Figuur 92: Overzicht wachttijden kruispunt Dorpsstraat – Stapstraat ochtendspits (links) en avondspits (rechts)

6. Dorpsstraat – Kesselsesteenweg

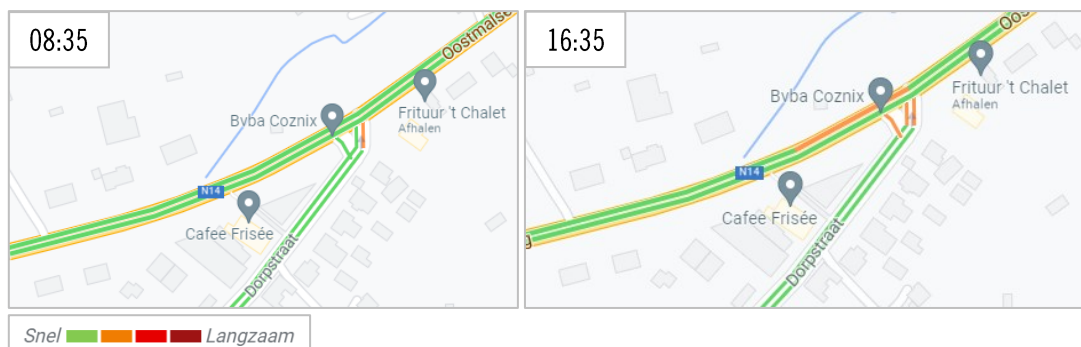
De Dorpsstraat is een voorrangsweg. Verkeer van de Kesselsesteenweg verleent bijgevolg voorrang aan het verkeer op de Dorpsstraat (met stopbord). Gezien de beperkte verkeerstroom op de Dorpsstraat, kent dit kruispunt zowel in de ochtend- als avondspits bijna geen vertragingen op de Kesselsesteenweg.



Figuur 93: Overzicht wachttijden kruispunt Kesselsesteenweg – Dorpsstraat ochtendspits (links) en avondspits (rechts)

7. Oostmalsesteenweg - Dorpsstraat (N14) (oostzijde dorpskern) – geen telling

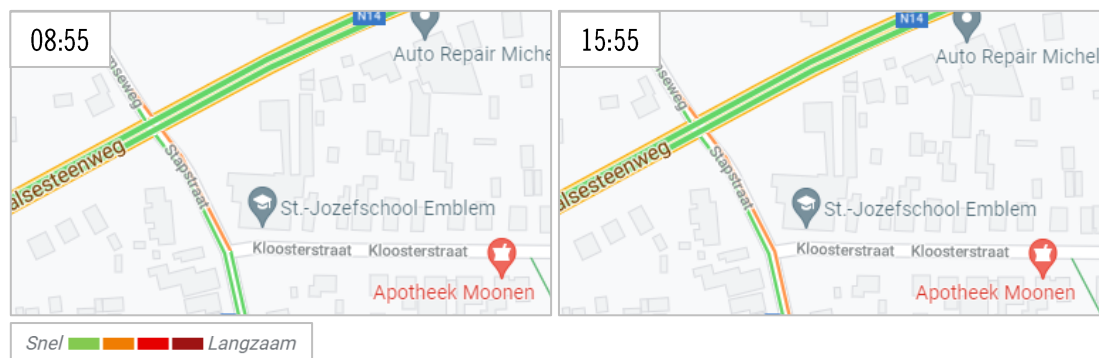
De N14 heeft voorrang op de Dorpsstraat. Op de Dorpsstraat richting N14 staat een stopbord. Volgens de traagheidskaarten van Google Traffic is er slechts een lichte vertraging waar te nemen op deze aansluiting op een dinsdag in 2021 zowel tijdens de ochtend- en avondspits.



Figuur 94: Traagheidskaarten Oostmalsesteenweg – Dorpsstraat (oostzijde dorpskern) (Google Traffic, september 2021)

8. Oostmalsesteenweg (N14) – Stapstraat – geen telling

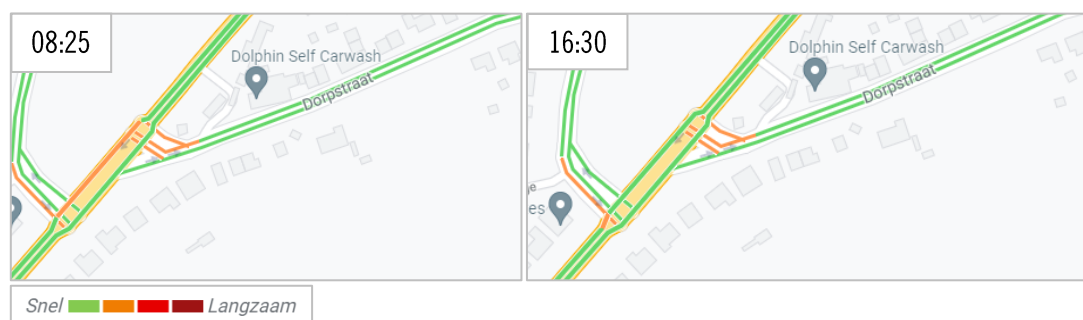
De N14 heeft voorrang op de zijstraten. Op de Stapstraat richting N14 staat een stopbord, er is een klein verkeerseiland om het oversteken van de voetgangers en fietsers veiliger te maken. Op de kaarten van Google Traffic is er een lichte vertraging waar te nemen in de Stapstraat bij de aansluiting op de N14 zowel in de ochtend- als avondspits, die samenvalt met het start- en einduur van de lessen in de school.



Figuur 95: Traagheidskaart Oostmalsesteenweg – Stapstraat (Google Traffic, september 2021)

9. Oostmalsesteenweg (N14) – Dorpsstraat (westzijde dorpskern) - geen telling

De N14 is een voorrangsweg en heeft bijgevolg voorrang op de zijstraten. Dit wordt op de zijstraten aangegeven met een verkeersbord 'voorrang verlenen'. Er ligt een driehoekig middeneiland op de Dorpsstraat en een rechthoekig middeneiland op de N14 aan dit kruispunt, er is een voorsorteerstrook richting Ranstesteeweg en een korte voorsorteerstreek richt Dorpsstraat (komende vanuit het noorden). Er is een voorsorteerstrook voor het linksafslaand gemotoriseerd verkeer komende vanuit het zuiden richting Dorpsstraat. De traagheidskaarten van Google Traffic tonen aan dat er in de ochtend- en avondspits op een dinsdag in 2021 een lichte vertraging is aan de westzijde van het verkeerseiland.



Figuur 96: Traagheidskaart Oostmalsesteenweg – Dorpsstraat (westzijde dorpskern) (Google Traffic, september 2021)

2.5 VERKEERSLEEFBAARHEID

Wegencategorie	Omschrijving	Theoretische capaciteit	Capaciteit i.f.v. leefbaarheid
Primair	omlegging 2x2, beperkt aantal kruispunten	3600	3600
Secundair (hoofdinvallsweg)	2x2, in bebouwde kom groot aantal kruispunten	2400	2000
	2x1, met weinig tot geen kruispunten en scheiding verkeersdeelnemers	1800	1800
Stedelijke hoofdstraat	2x1, groot aantal kruispunten en scheiding verkeersdeelnemers	1200	1200
Lokale verbindingsweg	2x1 groot aantal kruispunten	1000	650
Interne ontsluitingsweg	2x1 groot aantal kruispunten	1000	650
Wijkverzamelweg	2x1, groot aantal kruispunten	1000	400
Woonstraat	2x1 geen scheiding verkeersdeelnemers	1000	250

Figuur 97: Capaciteit in functie van de verkeersleefbaarheid

Voor de **N116**, die geclassificeerd is als een secundaire weg type III: stedelijke hoofdstraat, is de maximumcapaciteit theoretisch 1200 pae/u/richting, de capaciteit i.f.v de leefbaarheid bedraagt 1200 pae/u/richting. Met de verkeersintensiteiten die werden geteld in maart 2021, met een maximum van **663** pae/u/rijrichting, blijkt dit niet te veel te zijn. Voor het vrachtverkeer zijn er **74** ééndelige en **21** 2-delige voertuigen geteld volgens telraam.be.

Voor de **Ranstsesteenweg**, die geclassificeerd is als een lokale weg type I: lokale verbindingsweg, is de maximumcapaciteit theoretisch 1000 pae/u/richting, de capaciteit i.f.v de leefbaarheid bedraagt 650 pae/u/richting. Met de verkeersintensiteiten die werden geteld in maart 2021, met een maximum van **330** auto's, **22** 1-delige en **4** 2-delige vrachtwagens, blijkt dit niet te veel te zijn.

Voor de **Lievevrouwestraat**, **Gasthuisstraat**, **Molenstraat** en **Vaartstraat**, die geclassificeerd zijn als een lokale weg type II, wijkverzamelweg, is de maximumcapaciteit theoretisch 1000 pae/u/richting, de capaciteit i.f.v de leefbaarheid bedraagt 400 pae/u/richting. Met de gemeten verkeersintensiteiten van maart 2021, met een maximum van respectievelijk **183**, **84**, **44** en **227** voertuigen zit men hier onder de norm van verkeersleefbaarheid.

In de **Vaartstraat** zijn er **27** ééndelige vrachtwagens geteld.

Voor woonstraten zoals de **Dorpstraat**, die geclassificeerd is als lokale weg type II: wijkverzamelweg, is de maximum capaciteit theoretisch 1000pae/u/richting, de capaciteit in functie van de leefbaarheid bedraagt 400 pae/u/richting. Deze wordt met de maximum getelde verkeersintensiteit van **316** net niet overschreden. Deze verkeersintensiteit doet zich voor vanaf de Kesselsesteenweg als links afslaande beweging. Voor het vrachtverkeer zijn er **28** ééndelige voertuigen geteld volgens telraam.be op deze straat.

De **Kesselsesteenweg** is geclassificeerd als lokale weg type I: lokale verbindingsweg met als maximum theoretische capaciteit van 1000 pae/u/rijrichting en de capaciteit i.f.v de leefbaarheid bedraagt 650 pae/u/rijrichting. Met de verkeersintensiteit van **428**, geteld in maart 2021 wordt dit niet overschreden.

2.6 OVERIGE

2.6.1 NIEUWE MOBILITEITSVORMEN

De parking van het administratief centrum langsheen de Gustaaf Peetersstraat en op de openbare parking in de Berkenlaan ter hoogte van de ingang van de kerk worden telkens 2 parkeerplaatsen voorbehouden voor parkeren en opladen van elektrische voertuigen. In Emblem zijn nog geen publieke laadpunten.

In Ranst en Emblem zijn geen deelwagenplatformen actief.

2.6.2 SCHOOLOMGEVINGEN

St. Jozefschool Emblem: zone 30 op de omliggende straten (Stapstraat, Kloosterstraat en groot deel Dorpsstraat). Deze straten zijn allen dubbelrichtingsstraten. Gevaar borden ‘opgepast schoolomgeving’ aangebracht op Stapstraat en Kloosterstraat. Verhoogde inrichting op kruispunt Stapstraat x Kloosterstraat. Kleurrijke Julie accentpalen (grote en kleine, voorloper Octopuspalen) duiden school en schoolpoort aan. “Victor Veilig” mannetjes duiden oversteekplaatsen aan kruispunt Stapstraat x Kloosterstraat. Parkeerplaatsen aan school op Stapstraat zijn kortparkeerplaatsen tijdens schooluren (max. 5 minuten). Er is een plaats voor andersvaliden aan het schoolgebouw. Voetpaden zijn er breed.

De Knipoog Ranst: de Schoolstraat is een dubbelrichtingsstraat met maximumsnelheid van 30 km/u. Er staan (elektronische) verkeersborden “opgepast schoolkinderen”. De wandel- en fietsas in het verlengde van de Schoolstraat wordt door middel van een verhoogde inrichting op het kruispunt Schoolstraat x Zevenbergenlaan extra beveiligd. Ook hier zijn “Julie accentpalen” aangebracht rondom de schoolpoort. De oprit van de school kan enkel worden gebruikt door leveranciers. De school heeft een aantal eigen parkeerplaatsen op het pleintje naast de school.

Vrije Basisschool Ranst (Annuncia Instituut): De Gasthuisstraat ligt binnen een zone 30 en is een dubbelrichtingsstraat. Op de Gasthuisstraat staan “Julie accentpalen” (grote en kleine) nabij de schoolpoort en zijn er gevaarborden ‘opgepast schoolkinderen’ aangebracht in het straatbeeld. Toegang aan N116 enkel voor schoolpersoneel.

2.7 CONCLUSIE

Uit bovenstaande analyse blijkt dat er een goed netwerk en matig tot goede infrastructuur is voor actieve weggebruikers en een matige bereikbaarheid is met het openbaar vervoer. Uit de verkeerstellingen bleek ook dat de verkeersstromen beperkt waren en hierdoor de verkeersleefbaarheid en doorstroming ook goed waren (op de takken met veel vrachtverkeer na), waardoor er zeker mogelijkheden zijn om in te zetten op meer ruimte voor actieve weggebruikers.

3

PLANNINGSCONTEXT

3.1 RUP'S & BPA'S

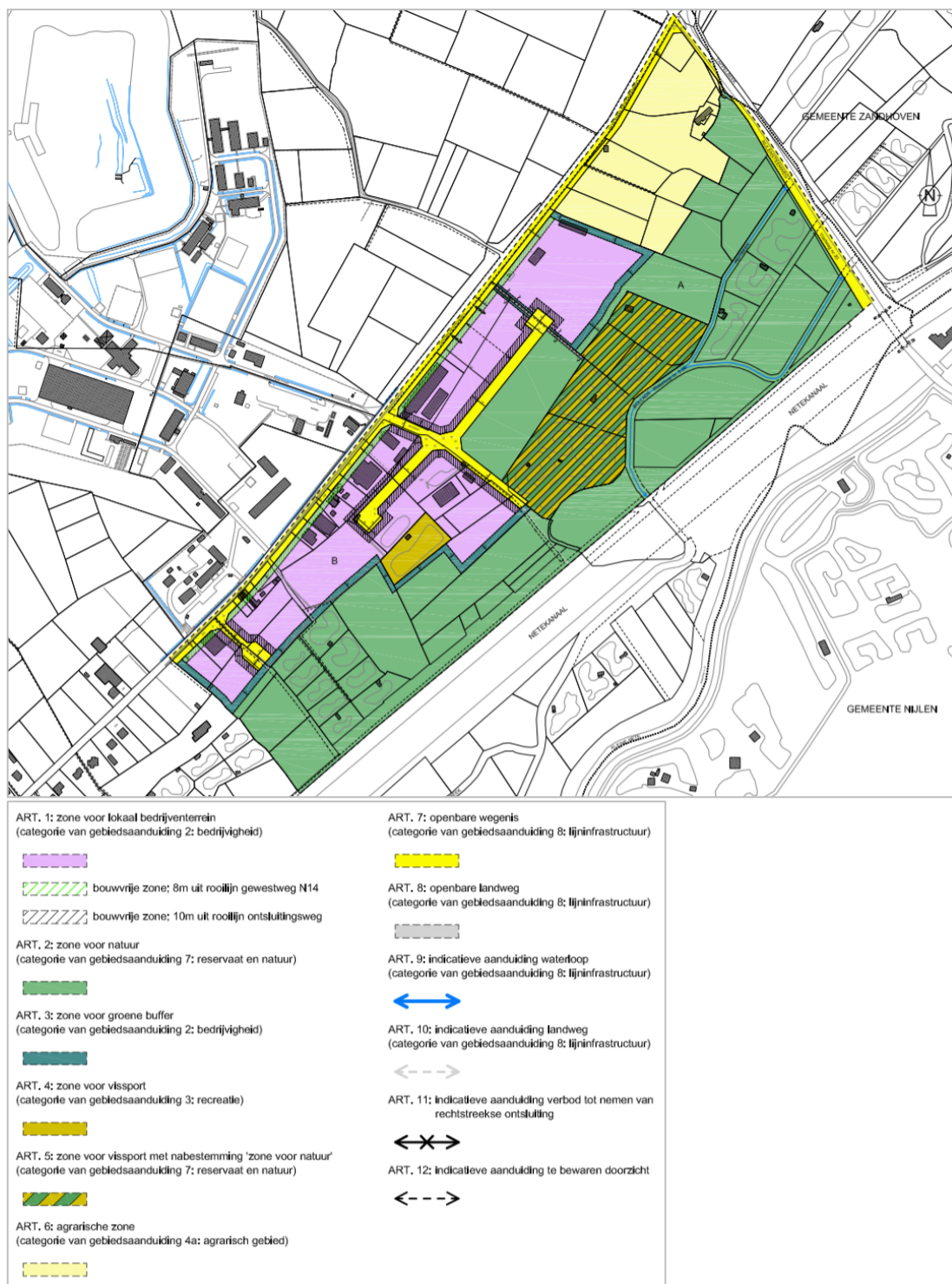
Er zijn verschillende Ruimtelijke Uitvoeringsplannen en Bijzondere Plannen van Aanleg die een invloed hebben op mobiliteit en mobiliteitsinrichting.



Figuur 98: Overzicht RUP- BPA Ranst (Gemeente Ranst, eigen bewerking)

3.1.1 RUP KMO-ZONE OOSTMALSESTEENWEG (2010)

Ligging en functie RUP KMO-zone Oostmalsesteenweg: ingeklemd tussen de Oostmalsesteenweg en de Nijlensteenweg in Emblem. De KMO-zone die in het RUP ontwikkeld wordt bedraagt ca. 13,4 ha. Er is een uitbreiding naar het oosten als compensatie van de toekenning van het zuidelijke deel van de KMO zone aan natuurgebied.

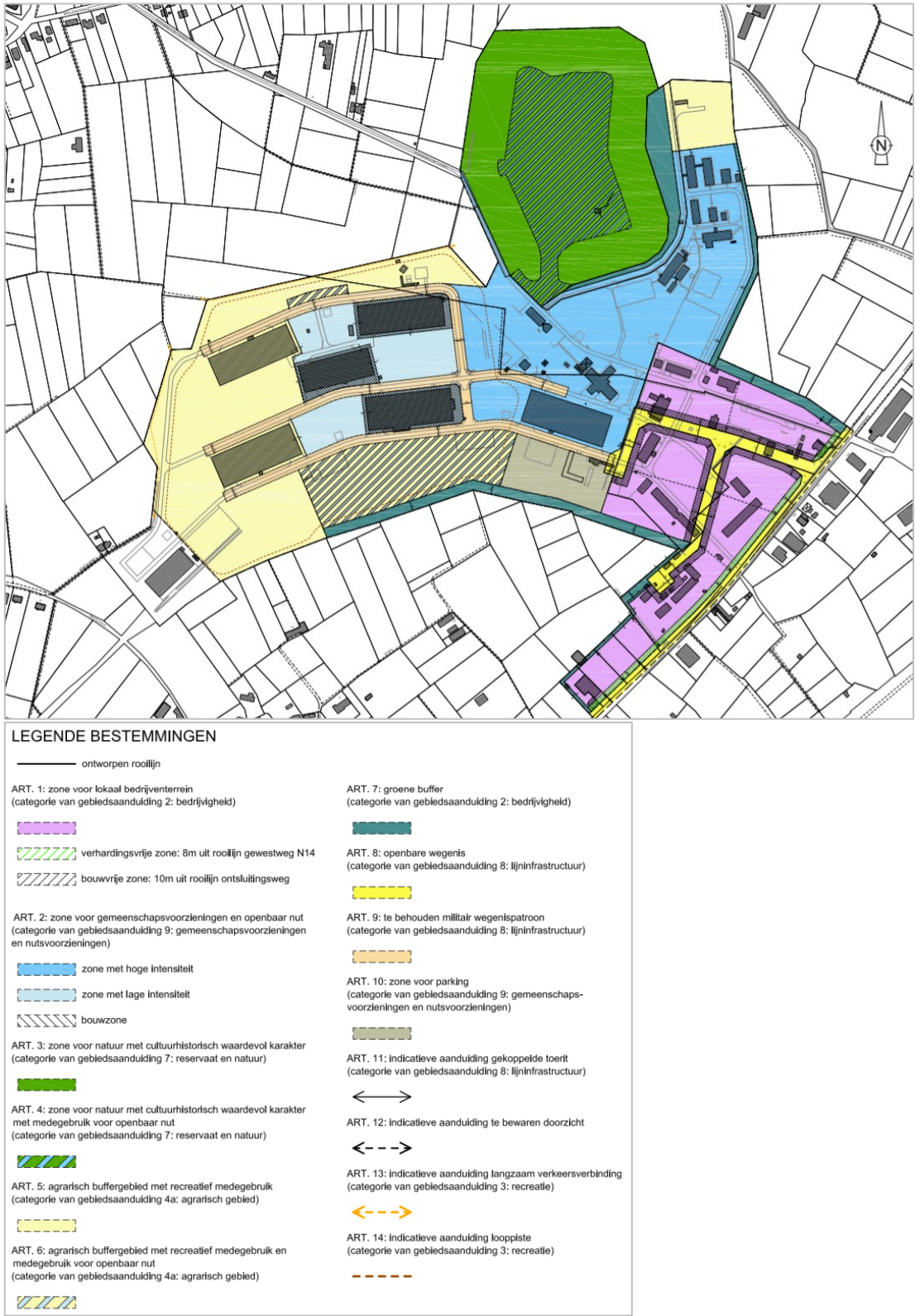


Figuur 99: Plan RUP KMO zone Oostmalsesteenweg

3.1.2 RUP CAMPUS VESTA (2010)

Ligging en functie RUP Campus Vesta: ontwikkeling van het lokaal bedrijventerrein ten noorden van de Oostmalsesteenweg nabij het fort van Broechem met herziening en uitbreiding van de bestaande infra-

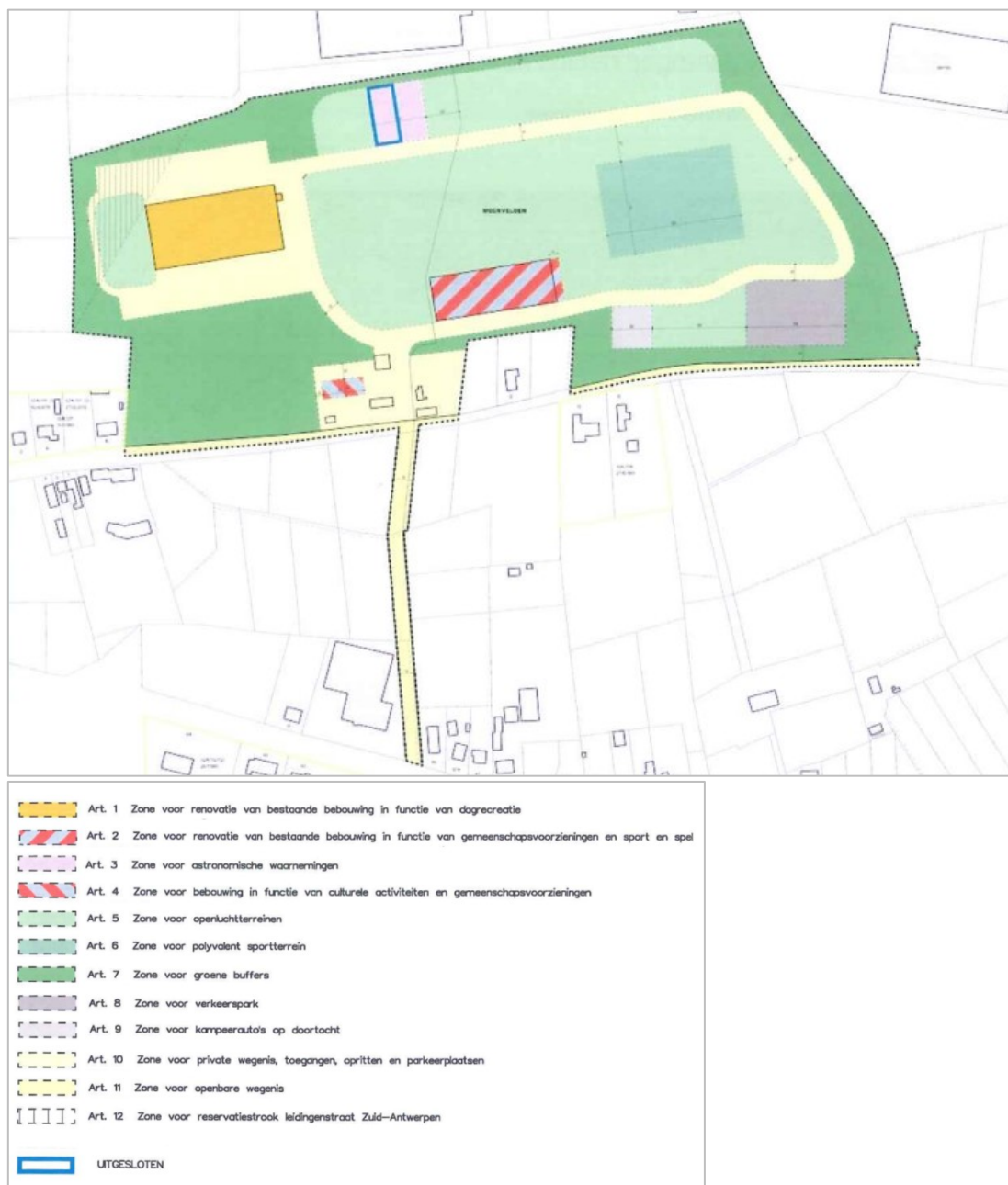
structuur op het terrein van de PIBA, onder andere in functie van de vestiging van de Provinciale Politie-school. De totale oppervlakte aan niet ontwikkelde KMO-zone volgens het RUP bedraagt circa 8 hectare.



Figuur 100: Plan RUP campus Vesta

3.1.3 BPA HET LOO (2008) EN RUP HET LOO (2011)

Ligging: voormalig militair domein langs de Bistweg te Ranst. Inrichten deel agrarisch gebied voor lokaal verenigingsleven en hobbyclubs. De Bistweg is een lokale weg met begin- en eindpunt op de N116 en doet tevens dienst als lokale fietsroute.



Figuur 101: RUP Het Loo

3.1.4 BPA KERKHOF EMBLEM EN OMGEVING

Dateert uit de jaren '90 en wordt niet verder besproken.

3.1.5 BPA ZEVENBERGEN

Dateert uit de jaren '90 en wordt niet verder besproken.

3.1.6 BPA NIERLENDERS

Dateert uit de jaren '90 en wordt niet verder besproken.

3.1.7 RUP SPORTCENTRUM RANST (2014)

Voorliggend RUP herneemt het deel-RUP 'Sportcentrum Ranst', waarbij een gedeelte van het herbevestigd agrarisch gebied wordt omgezet naar recreatiegebied in functie van één voetbalveld en – daaraan gekoppeld – een gedeelte recreatiegebied een agrarische bestemming krijgt ter compensatie voor het creëren van recreatiegebied.

In de zone die een bestemmingswijziging ondergaat van recreatiegebied naar agrarisch gebied, bevindt zich een vergunde woning. De verkeersgeneratie is dan ook zeer beperkt. Er zijn geen significante effecten inzake verkeer en mobiliteit te verwachten

3.1.8 RUP ZONEVREEMDE BEDRIJVEN – FASE 1 (2013)

Het plan werd opgesteld om de verschillende zonevreemde maar vergund geachte bedrijven de kans te geven om zich aan te passen aan de huidige normen en eventueel uit te breiden. Mobiliteit komt heel beperkt ter sprake.

3.1.9 RUP ZONEVREEMDE BEDRIJVEN – FASE 2 (2016)

Het plan werd opgesteld om de verschillende zonevreemde maar vergund geachte bedrijven de kans te geven om zich aan te passen aan de huidige normen en eventueel uit te breiden. Elk bedrijf krijgt een score rond mobiliteit. Diepgaande mobiliteitsinformatie wordt niet verschaft.

3.1.10 RUP ZONEVREEMDE TERREINEN VOOR SPORT & RECREATIE (2012)

Oplossingen zoeken voor de zonevreemde terreinen rond sport & recreatie verspreid over de gemeente Ranst zonder uitgebreide focus op mobiliteit. Er wordt kort aangehaald per site of het mobiliteitsgewijs steek houdt dat de recreatieve functie er blijft bestaan.

3.1.11 RUP EMMAÛS – REMA (2017)

De gemeente Ranst maakt een RUP op met als doel een oplossing te bieden voor de problematiek binnen de aanwezige cluster service-residentie in het gebied tussen de N116, de Boerenkrijglaan en de Schawijk-

straat (tussen kernen Ranst en Wommelgem). Bij het plangebied zijn er 2 actoren betrokken, nl. Emmaüs vzw, de uitbater van het Dienstverleningscentrum Zevenbergen (DVC), en Rema bvba, eigenaar van enkele percelen langs de N116.

Op vlak van mobiliteit kan verwezen worden naar het masterplan Emmaüs DVC Zevenbergen. Beperkte mobiliteitsimpact door beperkte uitbreiding bestaand gebouw.

Rema wenst een gebouw te realiseren dat in functie (zorg in brede zin) en voorkomen aansluit bij het bestaande project in opbouw. Een bijkomend project biedt vermoedelijk ruimte, naast de reeds vergunde 32 assistentiewoningen, voor 20 extra wooneenheden. Ook hier een beperkte mobiliteitsimpact.

3.1.12 RUP VAN DEN NESTLAAN (2011)

Dit gebied was vroeger een militair domein; door de goedkeuring van dit plan is deze zone nu gebied voor openbaar nut en gemeenschapsvoorziening. De (nieuwe) gebouwen van de gemeentelijke diensten worden hier voorzien. Er werd geen mobiliteitsanalyse gemaakt, de impact is beperkt met slechts sporadisch verkeersbewegingen.

3.1.13 RUP KROMSTRAAT BIS (2018)

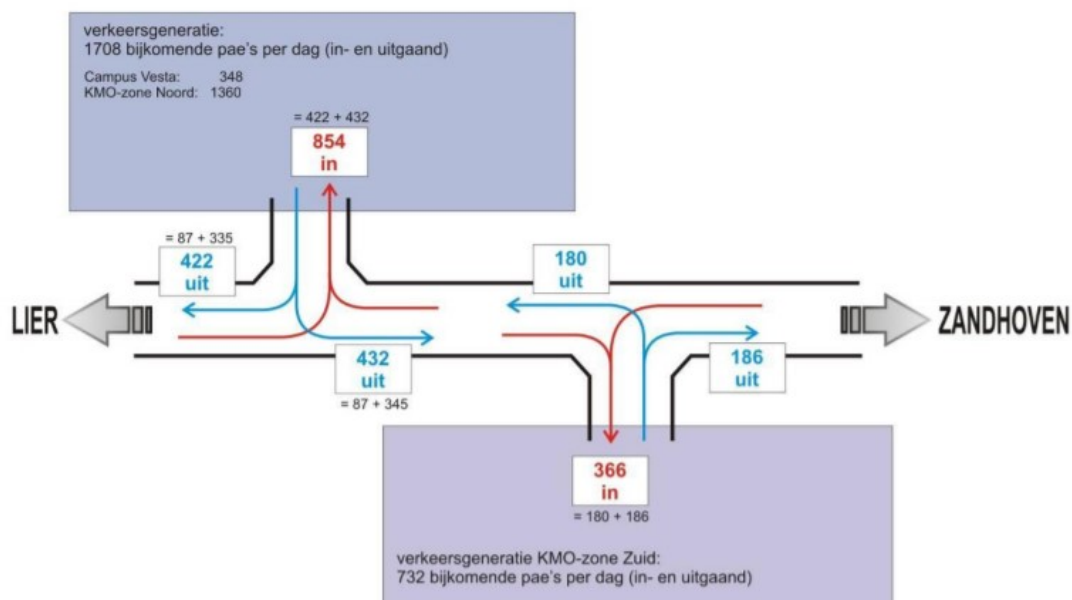
Ligging: ruim gebied tussen de kernen van Ranst en Wommelgem met een oppervlakte van 60 ha.

Het doel van de RUP is de bestaande KMO – zone verder te ontwikkelen binnen de huidige bestemming van het gewestplan, dus zonder structurele uitbreiding. De onbebouwde percelen in het KMO –gebied dienen verder te worden ontsloten en ontwikkeld, zodat ze bouwrijp zijn voor de KMO's. De zonevrije woningen kunnen worden geïncorporeerd en herbestemd worden. Aanleunende bedrijven die (deels) zonevrij zijn door hun gedeeltelijke ligging in de bouwstrook langs de Kromstraat, worden geregulariseerd.

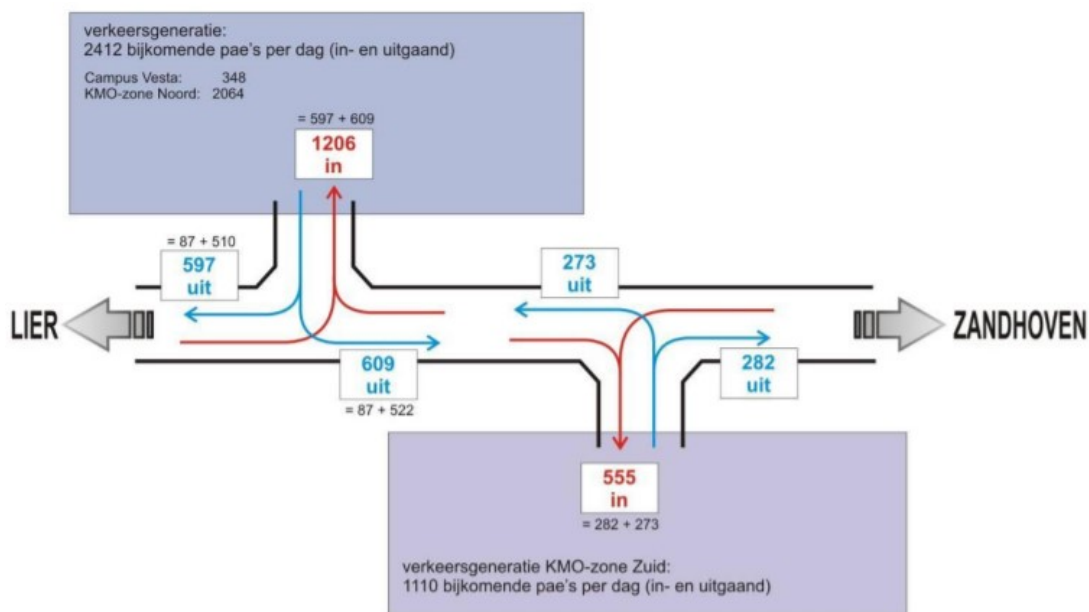
Mobiliteit wordt niet sterk uitgediept. Er wordt erop gewezen dat in het vervolgtraject het aspect mobiliteit grondig bestudeerd te worden. De ontsluitingen op de N116 moeten verder bestudeerd worden in het kader van de bijkomende bedrijvigheid. Een capaciteitsanalyse is hierbij aan de orde, alsook een ontwerpstudie voor voornamelijk het kruispunt N116/Kriekenstraat.

3.2 BIJKOMEND VERKEER

De bijkomende verkeersgeneratie van **campus Vesta** en **KMO-zone Noord** werd in 2010 berekend op 1708 – 2412 bijkomende pae/dag, afhankelijk van de rekenmethode. Het project KMO-zone zuid zou 732 – 1110 bijkomende pae/dag genereren. De aangenomen routedeling vindt men terug in onderstaande figuren.



Figuur 102: Bijkomend verkeer met kencijfers IOK (RUP KMO zone Oostmalsesteenweg)



Figuur 103: Bijkomend verkeer met kencijfers CROW (RUP zone Oostmalsesteenweg)

3.3 VERKEERSAFWIKKELING PLANNINGSCONTEXT

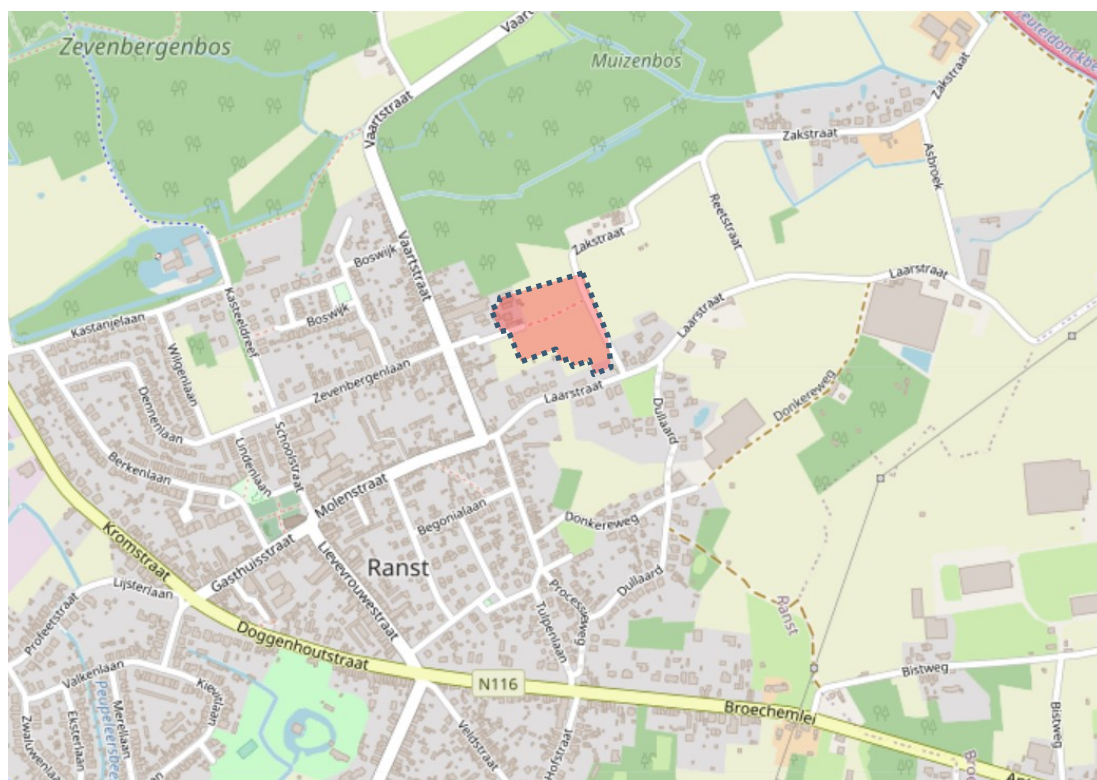
3.3.1 RUP'S EN BPA'S

Het project van het dienstverleningscentrum Zevenbergen zal invloed kunnen hebben op het kruispunt Kromstraat – Kastanjelaan aangezien een ontsloten kan worden via de Boerenkrijglaan op de Kastanjelaan.

Het BPA Kerkhof en omgeving zal zeker ook invloed hebben om de afwikkeling van Dorpstraat (West).

3.3.2 ONTWIKKELING LAARSTRAAT (MATEXI)

Het project omvat de bouw van woonunits (20 appartementen en 54 woningen).



Figuur 104: Inplanting project in de Laarstraat

De projectsite zal worden ontsloten via de Vaartstraat en de Laarstraat. Rondom de projectsite zijn er vooral privéwoningen gelegen. De Vaartstraat heeft een goede ontsluiting voor het gemotoriseerde verkeer en is uitgerust met fietspaden. De Laarstraat is smal. Het gemotoriseerde verkeer wordt er gemengd met de actieve weggebruikers. De intensiteiten op beide straten liggen laag.

De Vaartstraat is een lokale weg type II en is dus een interne ontsluitingsweg. Met een pae/uur/richting van 123 blijft de Vaartstraat ruim beneden de waarde waarop de leefbaarheid van de weg in het gedrang komt (650 pae/uur/richting).



Figuur 105: Extra gemotoriseerd verkeer als gevolg van de woonsite. Huidige situatie links versus toekomstige rechts voor de ochtendspits

3.3.3 CONCLUSIE

De bijkomende verkeersstromen op het autonetwerk worden aanvaardbaar geacht.

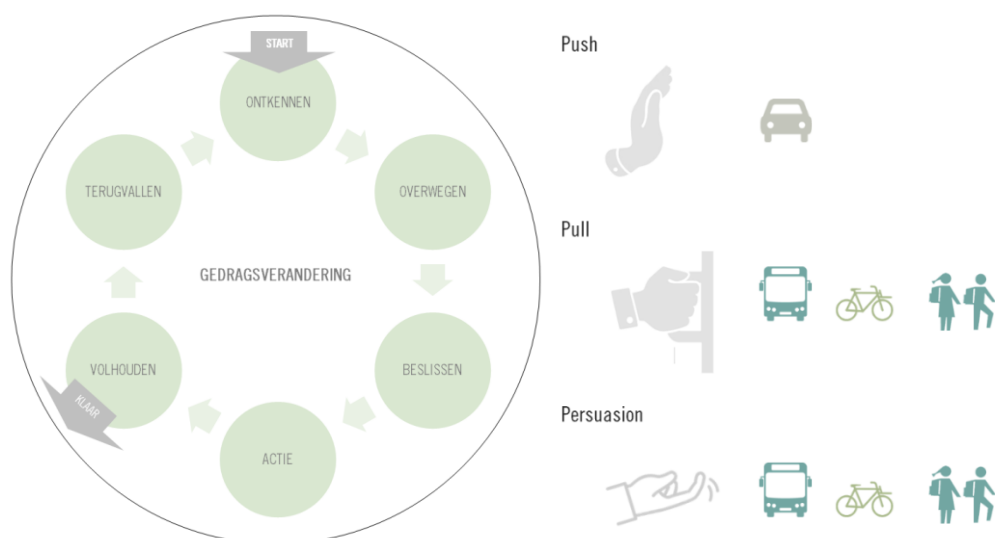
4

PRINCIPES & BOUWSTENEN

4.1 DUURZAME MOBILITEIT

Dit mobiliteitsplan zet in op **duurzame mobiliteit**. Dit wil zeggen dat er zo veel mogelijk wordt ingezet op actieve weggebruikers en het openbaar vervoer, en dat het (persoonlijk) gemotoriseerd vervoer wordt afgebouwd.

Om dit te verwezenlijken, is er nood aan een **gedragsverandering** bij de mobiliteitsgebruikers. Dit gebeurt niet in één keer en zal initieel op weerstand stoten. Initieel zal men **ontkennen** dat er een probleem is met gemotoriseerd vervoer. Indien er genoeg gesensibiliseerd kan worden en de omgeving aangepast wordt aan de actieve weggebruiker of openbaar vervoer gebruiker, kan men **overwegen** om het verplaatsingsgedrag te veranderen. Wanneer men de knoop doorhakt en **beslist** om te veranderen, zal dit zich omzetten naar individuele **acties**. Als men dit gedrag dan **volhoudt**, zal de mobiliteit weer een stapje dichterbij het ideale, duurzame einddoel. Als beleidsmakers is het belangrijk om de verkeersgebruikers te helpen bij hun stap naar duurzame mobiliteit en bij het volhouden hiervan, zodat men niet **terugvalt** op het gemotoriseerde vervoer.

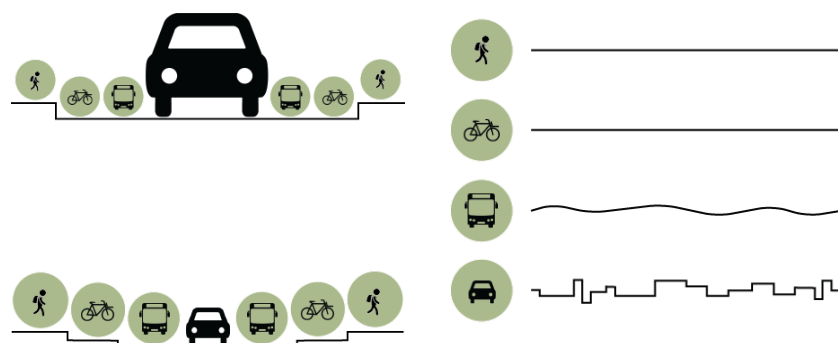


Figuur 106: Principe duurzame mobiliteit

Langs de ene kant wordt er geprobeerd het persoonlijk gemotoriseerd vervoer “weg te duwen” (**push-maatregelen**). Dit kan op een letterlijke manier (bijvoorbeeld door het autovrij maken van sommige straten), of door het gemotoriseerd vervoer minder aantrekkelijk te maken. Langs de andere kant wordt geprobeerd om actief weggebruik en openbaar vervoer aan te moedigen. Een eerste stap hierin is om de openbare ruimte en de infrastructuur aan te passen aan dit soort mobiliteit (bijvoorbeeld het aanleggen van voetpaden, fietspaden, busbanen...) (**pull-maatregelen**). Een tweede stap is om de mobiliteitsgebruikers te overtuigen hun auto achter zich te laten en gebruik te maken van andere vervoerswijzen (bijvoorbeeld zorgen voor verkeersveiligheid, fietsvergoeding...) (**persuasion**).

4.2 VERBLIJFSKWALITEIT EN LEEFBAARHEID

Er wordt gestreefd naar een gemeente op maat van mensen en leven, en niet op maat van het gemotoriseerde verkeer. Dit vertaalt zich in minder ruimte voor de auto, maar alle bestemmingen blijven bereikbaar met de auto. Het actief verkeer kan echter van de kortste weg genieten.



Figuur 107: Principe verblijfskwaliteit en -leefbaarheid

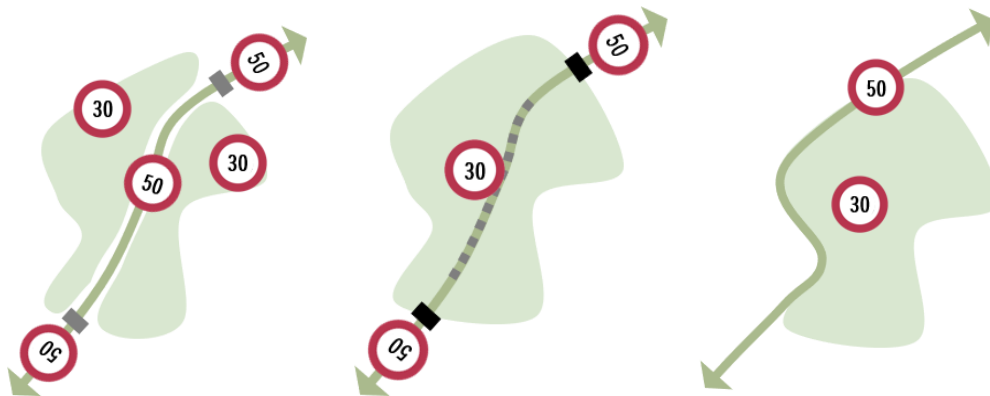
4.3 FIX-THE-MIX

De bedoeling van een fix-the-mix wijk is om de nadruk te leggen op verblijven en niet langer op zich verplaatsen.

Wanneer er sprake is van een verbindingsweg dwars door een kern zijn er twee opties:

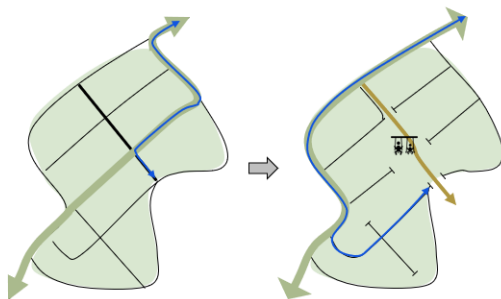
- ofwel behoudt de verbindingsweg zijn overwegend verkeerskarakter met gescheiden voorzieningen en beveiligde oversteken en vormt hij de scheiding tussen MIX-wijken aan weerszijden (beeld links).
- ofwel krijgt de verbindingsweg plaatselijk een gemengd verblijfskarakter en gaat hij op in een grote MIX-wijk. Daarbij wordt de snelheid 30 km/h en de inrichting daaraan aangepast, mogelijk zelfs als fietsstraat; de verkeersdruk kan verlaagd worden door bijvoorbeeld het binnenrijdend verkeer te doseren met verkeerslichten. Indien de verkeersstromen of de intensiteiten van het openbaar vervoer belangrijk blijven, zullen fietspaden en oversteekplaatsen nodig zijn voor de veiligheid (beeld midden).

Een derde optie is om de verbindingsweg te verleggen, wanneer er een route is die langs de wijk loopt (beeld rechts).

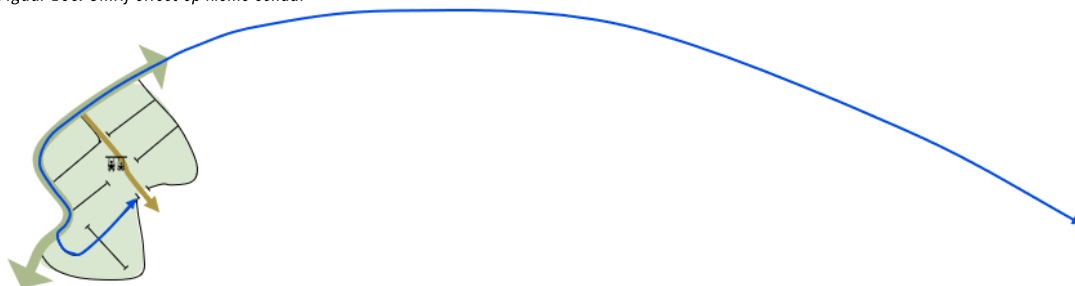


Figuur 108: Principe fix-the-mix

Het effect hiervan voor de autobestuurders is verwaarloosbaar op een lang traject, maar de effecten op vlak van veiligheid, gezondheid en klimaat zijn groot.



Figuur 109: Omrij-effect op kleine schaal



Figuur 110: Omrij-effect op grote schaal

4.4 CIRCULATIEMAATREGELEN

Er zijn verschillende circulatiemaatregelen die genomen kunnen worden. Er kan bijvoorbeeld **enkelrichtingsverkeer** ingericht worden, waardoor autoverkeer in één richting geweerd wordt. Er kan ook gekozen worden voor een knip, waarbij het autoverkeer in twee richtingen geweerd wordt. Er zijn ook variaties, zoals een zachte knip (waarbij met hulp van automatische nummerplaatherkenning lokale bewoners wel nog doorkunnen, maar anderen een boete in de bus krijgen). Enkele speciale gevallen zijn een diagonale knip of een tractor- of bussluis (waar enkel grote voertuigen door kunnen maar gewone auto's niet).



Figuur 111: Voorbeeld van diagonale knip in Turnhout (link) en tractorsluis (rechts)

4.5 SCHOOLOMGEVINGEN

Er zijn verschillende ingrepen die gemaakt kunnen worden in de schoolomgevingen. Soms is er nood aan grotere ingrepen om een schoolomgeving optimaal te beschermen, maar ook kleinere ingrepen kunnen een goed effect hebben.

4.5.1 QUICK WINS

Enkele **quick-wins**, maatregelen die heel snel kunnen worden uitgevoerd, zijn het invoeren van een (permanente of dynamische) zone 30, het plaatsen van octopuspalen en het duidelijk markeren van de schoolomgeving m.b.v. thermoplasten.



Figuur 112: Quick-wins in schoolomgevingen

4.5.2 SCHOOLSTRAAT

Een schoolstraat is een straat die gedurende een half uur bij het start en het einde van de schooltijd wordt afgesloten. Gemotoriseerd vervoer is niet toegelaten, behalve prioritaire voertuigen wanneer de aard van

de opdracht het rechtvaardigt en voertuigen in het bezit van een vergunning afgegeven door de wegbeheerder. Hierdoor wordt de directe schoolomgeving autovrij gemaakt en veiliger voor ouders en kinderen. Mensen die de kinderen komen afzetten met de auto moeten verderop parkeren.

4.6 FIETSFRASTRUCTUUR

Om het fietsgebruik te verhogen, is er nood aan goede fietsinfrastructuur zodat mensen zich veilig voelen op hun route. Er wordt ingezet op bovenlokale fietsroutes.

4.6.1 BUITEN DE BEBOUWDE KOM

Buiten de bebouwde kom (70 km/u) is er steeds nood aan **fietspaden**. Indien er voldoende ruimte is, dient de voorkeur steeds te gaan naar fietspaden aan beide kanten van de weg, die breed genoeg zijn om met twee veilig naast elkaar te kunnen fietsen. Een dubbelrichting fietspad aan één kant van de weg kan enkel indien er weinig tot geen aantakkingen zijn van zijstraten of erftoegangen. Indien er geen ruimte beschikbaar is, kan gezocht worden naar een alternatieve route die vervolgens kan worden uitgebouwd als fietsroute.



Figuur 113: Fietspaden buiten de bebouwde kom

4.6.2 BINNEN DE BEBOUWDE KOM

In de bebouwde kom (50 km/u) gaat de voorkeur naar aanliggende fietspaden. Gemengd verkeer met fietssuggestiestroken kan een oplossing zijn op korte termijn, terwijl de aanleg van fietspaden wordt voorbereid. Indien de intensiteiten voldoende laag zijn en de maximumsnelheid gerespecteerd wordt, kan er wel geopteerd worden voor enkel **fietssuggestiestroken**. Andere oplossingen zijn om straten het statuut van **fietsstraten** te geven (gecombineerd met een herinrichting) of de straat aan te leggen als **woonerf**, om de veiligheid van de fietsers te garanderen.



Figuur 114: Overgang van fietspaden naar fietsstraat (links) en fietssuggestiestrook (rechts)

4.7 VERGROENING EN ONTHARDING

Bij het nemen van maatregelen zoals een knip voor autoverkeer, of het insnoeren van een te ruim aangelegd kruispunt, kan dit gecombineerd worden met ontharding en vergroening. Dit is goed voor de waterdoorlaatbaarheid, maar dergelijke ingrepen creëren ook nieuwe openbare ruimte. Overgedimensioneerde kruispunten kunnen plek maken voor bloemenperken, voor een grasperk met speelmogelijkheden... Zo worden aangename (ontmoetings-)plekken gecreëerd voor de inwoners.



Figuur 115: simulatie vergroening toegang tot wijk (Boortmeerbeek)

5

VOORSTELLEN

5.1 MAATREGELEN

Aan de hand van de beschreven bouwstenen en principes, werden er in beide kernen verschillende maatregelen voorgesteld om tot een veilige en leefbare omgeving te komen voor bewoners en actieve weggebruikers.

Een overzicht van de voorgestelde soorten maatregelen:

- Zone 30: in Ranst en Emblem worden alle straten zone 30 op uitzondering van de bovenlokale assen
- Vergroenen en ontharden
- Schoolomgevingen en oversteken beveiligen
- Aandacht aan actieve weggebruiker
- Woonerfaanleg
- Eenrichtingsverkeer
- Knippen van autoverkeer en beperken van vrachtverkeer

5.2 RANST

Onderstaande kaart toont alle maatregelen die voor Ranst werden voorgesteld in de eerste fase.

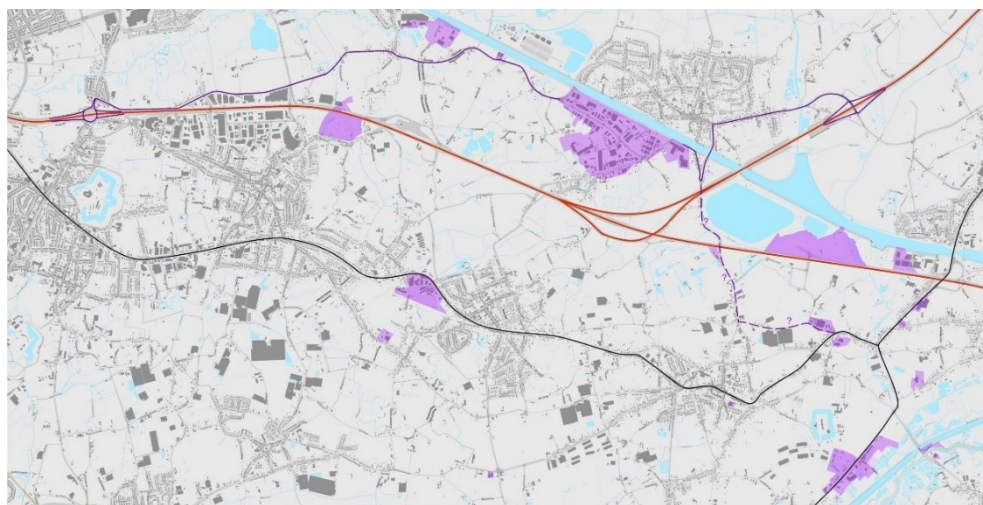


Figuur 116: Voorstel verkeerscirculatieplan Ranst

- De bovenlokale as, voor gemotoriseerd verkeer, **Broechemlei – Doggenhoutsestraat** heeft een snelheidsregime van 50km/u. Vanaf het kruispunt met de Ranstsesteenweg tot het kruispunt met de Gasthuisstraat wordt een dynamische **zone 30** voorgesteld om de snelheid van het gemotoriseerd verkeer in te perken tijdens begin en einde van de schooluren.
- Binnen de verschillende lobben waarin de wijken omsloten zitten, wordt er een **snelheidsregime** van 30 km/u voorgesteld. Dit verhoogt de verkeersveiligheid voor de actieve weggebruikers en zal de gemotoriseerde weggebruiker minder snel doen kiezen voor deze wegen.
- De Lijsterlaan zal een andere aansluiting krijgen op de Nachtegalenlaan zodat het kruispunt leesbaarder wordt en overzichtelijk.
- **Boswijk** krijgt een tweesporenpad dat aansluit bij het speelplein, om zo een groenere en autoluwe ontmoetingsplaats te creëren en de woningen bereikbaar blijven.
- Het **Peeters-Reypensplein** kan geknipt worden op de Salvialaan, Groenlaan en Goudbloemlaan. Er zal geen doorgaand verkeer meer mogelijk zijn, enkel bestemmingsverkeer. Het bestemmingsverkeer komende vanuit het westen kan het plein bereiken via de Salvialaan. De zone tussen het

kruispunt van de Tulpenlaan en Groenlaan, Salvialaan en Rozenlaan wordt als **woonerf** ingericht om het gemotoriseerd verkeer te weren uit deze straten.

- De omgevingen van scholen kunnen ingericht worden als **woonerf** om een groene, kwaliteitsvolle en veilige schoolomgeving te creëren en minder ruimte te bieden aan gemotoriseerd verkeer.
- De oversteekplaatsen **Hofstraat – Broechemlei**, **Ranstsesteenweg – Broechemlei**, **Nachtegalenlaan-Doggenhoutstraat** worden beveiligd.
- Een deel van de Molenstraat zal ingericht als fietsstraat in functie van de actieve weggebruiker.
- Er worden kleine **voetgangersdoorsteken** gecreëerd tussen Zevenbergenlaan en Molenstraat om zo op een veilige manier te voet naar school te kunnen.
- **Eenrichtingsverkeer** ter hoogte van de scholen om het gemotoriseerd verkeer te laten afnemen, met een diagonale **knip** ter hoogte van de kerk, tussen Gasthuisstraat en Molenstraat. Autobestuurders kunnen zo niet van oost naar west rijden, dit zal ontradend werken. Er ontstaat een zuid-noordelijke lus zodat het autoverkeer weggeduwd wordt naar de bovenlokale as en de schoolgaande jeugd, fietsers en voetganger de kortste weg kunnen nemen.
- De **oversteek** van de Boswijk en de Vaarstraat wordt **beveiligd**, extra aandacht voor de actieve weggebruikers die vanuit de wijk de straat oversteken.
- Toevoegen van een **tonnagebeperking** in de Vaartstraat om zo de aanwezigheid van vrachtverkeer binnen de perken te houden.



Figuur 117: Ontsluiting vrachtverkeer



Figuur 118: Collage erfaanleg Gasthuisstraat

5.3 EMBLEM

5.3.1 BASIS VOOR SCENARIO'S

Er werden drie circulatiescenario's opgesteld, waarbij de basis voor alle drie dezelfde was:

- De bovenlokale as, voor gemotoriseerd verkeer, **Liersesteenweg-Oostmalsesteenweg** heeft een snelheidsregime van 50km/u. Het centrum zal een lob vormen met een **zone 30** regime. Dit verhoogt de verkeersveiligheid voor de actieve weggebruikers en zal de snelheid van het gemotoriseerde weggebruiker doen afnemen.
- Op de Oostmalsesteenweg kunnen er 2 **oversteekplaatsen** beveiligd en vergroend worden : Stapstraat en het fietspad komende van de Kreupelstraat.
- In de Dorpstraat zijn er meerdere oversteken die **beveiligd** dienen te worden nl. de aansluitingen met de fietspaden gaande naar de Kloosterstraat en de aansluiting met de Grimmarastraat. Deze beveiliging zal de aandacht vestigen op de actieve weggebruiker en zo de snelheid uit het gemotoriseerd verkeer halen.
- De aansluiting van de Dorpstraat aan de Oostmalsesteenweg in het noorden zal een **downgrade** krijgen, bedoeling is de aansluiting minder aantrekkelijk te maken voor het gemotoriseerd verkeer maar de actieve weggebruiker alle kansen te geven om deze veilig te gebruiken.
- De Dorpstraat heeft een dubbelrichtingsfietspad dat kan **geoptimaliseerd** en **verbreed** worden om zo voldoende ruimte te bieden voor de actieve weggebruiker voordat men in het centrum komt. In het centrum kunnen er **fietssuggestiestroken** voorzien worden met aansluitend een verkeersplateau ter hoogte van de kerk. De fietssuggestiestroken kunnen geflankeerd worden door extra groen en een voetpad om zo prioriteit te geven aan de fietsers en voetgangers.
- De Kloosterstraat kan ingericht worden met **geschrinkt** parkeren wat snelheidsremmend en ont-radend werkt voor het gemotoriseerd verkeer.



Figuur 119: Collage sluiten en vergroenen middenberm N14 (voorbeeld, impressie)

In alle scenario's zijn er 2 opties voorzien om te knippen op de Emblemseweg.

Optie 1: knip op de aansluiting Emblemseweg en Oostmalsesteenweg en **knip** op Kreupelstraat ten zuiden van het fietspad. Het gemotoriseerd verkeer zal deze wegen niet kunnen gebruiken richting Broechem en zal naar de Broechemsesteenweg, een bovenlokale as, geduwd worden. Het lokale verkeer dient eenzelfde beweging te maken.

Optie 2: knip Emblemseweg ten noorden van de aansluiting met de Kreupelstraat en **knip** op de Tongelwég-aansluiting Emblemseweg. Het gemotoriseerd verkeer zal deze wegen niet kunnen gebruiken en zal naar de Broechemsesteenweg geduwd worden. Het lokale verkeer kan de ontsluiting naar de Oostmalsesteenweg blijven gebruiken.

5.3.2 SCENARIO 1: ENKELRICHTING STAPSTRAAT RICHTING OOSTMAELSESTEENWEG

Op deze manier zal de Stapstraat niet meer fungeren als een toegangsweg tot de school en het centrum, wat de druk in deze straat zal doen afnemen en deze straat veiliger en leefbaarder zal maken. Er zal daardoor ruimte vrijkomen om de actieve weggebruiker extra kansen te geven. Het kerkplein kan **vergroend** worden met inheemse bomen en enkele banken om de openbare ruimte op te waarderen en een fijne ontmoetingsplaats te worden; de parkeerplaatsen blijven hier behouden.



Figuur 120: Scenario 1: Enrichtingsverkeer in Stapstraat



Figuur 121: Collage middenberm N14 - eenrichtingsverkeer Stapstraat (voorbeeld, impressie)



Figuur 122: Collage vergroening kerkplein met behoud van parkeerplaatsen (voorbeeld, impressie)

5.3.3 SCENARIO 2: KNIP STAPSTRAAT

Door een knip op de Stapstraat kan het noordelijk deel van de weg heringericht worden en een functie krijgen als speelplek, fietsenstalling of als fietsdoorsteek. De schoolomgeving wordt hierdoor autoluwer. Het kerkplein kan **vergroend** worden met inheemse bomen en wat banken om de openbare ruimte op te waarderen en een fijne ontmoetingsplaats te worden; er worden enkele parkeerplaatsen gebruikt om deze vergroening mogelijk te maken.



Figuur 123: Scenario 2 knip in Stapstraat



Figuur 124: Collage woonerf Stapstraat (voorbeeld, impressie)



Figuur 125: Collage vergroening kerkplein (voorbeeld, impressie)

5.3.4 SCENARIO 3: ENKELRICHTING KLOOSTERSSTRAAT RICHTING STAPSTRAAT

In dit scenario wordt dubbelrichting verkeer in de Stapstraat behouden, en wordt de Kloosterstraat enkelrichting voor het gemotoriseerd verkeer naar de Stapstraat toe. De in- en uitgang van de school zal verplaatst worden naar de Kloosterstraat. De hoofdroute voor het gemotoriseerd verkeer verloopt in dit scenario via de Dorpstraat. De voorrangswijziging in de Dorpstraat ter hoogte van de Stapstraat en de Kesselsesteenweg benadrukt deze route. Daardoor zal het overige deel van de Dorpstraat verkeersluwer worden en kunnen worden afgebouwd. Ook in dit scenario wordt het kerkplein **vergroend** met inheemse bomen en enkele banken om de openbare ruimte op te waarderen en een ontmoetingsplaats te creëren. Er worden enkele parkeerplaatsen gebruikt om deze vergroening mogelijk te maken.



Figuur 126: Scenario 3 Dubbelrichting verkeer in Stapstraat

6

PARTICIPATIE

6.1 OPZET

De initiële voorstellen werden aan de burger getoond in een participatie (door Coronamaatregelen). De burgers konden een enquête invullen met hun mening over de verschillende voorstellen. Deze enquête kon men online invullen alsook op papieren versies in de bibliotheken van Ranst en Emblem. In totaal vulden 710 mensen de enquête in, waarvan 508 voor centrum Ranst en 202 voor Emblem.

Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de resultaten van deze bevragingen.

6.2 BURGERBEVRAGING

6.2.1 RANST

Onderstaande tabel toont de resultaten van verschillende stellingen.

Stelling	Helemaal akkoord	Akkoord	Geen mening	Niet akkoord	Helemaal niet akkoord
De fietsinfrastructuur op de N116 moet aangepakt worden (Broechemlei, Doggenhoutstraat, Kromstraat).	70%	19%	4%	2%	5%
Er komt een fietsstraat in de Molenstraat.	26%	26%	14%	10%	25%
Het Peeters-Reypensplein wordt opgewaardeerd.	26%	23%	31%	8%	12%
Het plein in de Boswijk wordt opgewaardeerd.	24%	21%	30%	8%	17%
De invoering van een schoolstraat	23%	18%	25%	11%	23%
De voorgestelde ingrepen hebben invloed op mijn eigen mobiliteit (met de wagen niet altijd de kortste weg), maar dat heb ik er voor over.	23%	15%	12%	15%	35%
De voorgestelde maatregelen verhogen de verkeersveiligheid en -leefbaarheid in het centrum van Ranst.	21%	16%	14%	17%	32%
Een deel van Molenstraat (tussen Rozenlaan en Schoolstraat) wordt enkelrichting richting de Schoolstraat.	17%	19%	8%	13%	44%
De Schoolstraat wordt enkelrichting richting de Zevenbergenlaan.	18%	16%	5%	17%	44%
Er wordt erfaanleg (woonerf) voorzien in de centrumstraten.	18%	15%	19%	15%	33%
De Lievevrouwestraat wordt enkelrichting richting Doggenhoutstraat tot aan de Salvialaan	19%	13%	4%	15%	48%
De Gasthuisstraat wordt enkelrichting richting kerk.	19%	14%	4%	16%	48%
Het kruispunt ter hoogte van de kerk wordt geknipt.	12%	8%	8%	13%	58%

Figuur 127: Stellingen Ranst

Het wordt duidelijk dat men **sterk positief** was over **verbeterde fietsinfrastructuur op de N116**.

Men was gemiddeld **eerder positief** over een **fietsstraat in de Molenstraat** en de **opwaardering van het Peeters-Reypensplein en de Boswijk**. Wanneer er werd gekeken naar de eigen aan te vullen opmerkingen, bleek echter dat veel inwoners van de Boswijk zelf niet akkoord waren en hun wijk goed vinden zoals het is. Ook licht positief was men over het **invoeren van een schoolstraat** bij het Annuncia Instituut (Gasthuisstraat).

De enquête toonde echter dat de gemiddelde burger **eerder negatief** stond tegenover een **erfachtige aanleg** van het centrum.

Men stond **sterk negatief** tegenover **circulatiemaatregelen** zoals **enkelrichtingsverkeer** in de centrumstraten of een **knip aan de kerk**.

6.2.2 EMBLEM

Ook voor de maatregelen in Emblem werden stellingen bevestigd.

Stelling	Helemaal akkoord	Akkoord	Geen mening	Niet akkoord	Helemaal niet akkoord
Het aanpakken van de kruispunten op de N14 (Oostmalsesteenweg).	47%	30%	15%	2%	5%
Het fietspad in de Dorpstraat verbreden.	40%	32%	15%	5%	7%
Een betere zichtbaarheid van de trage wegen.	33%	36%	20%	5%	5%
De Dorpstraat wordt ingezet als hoofdontsluiting en het verkeer wordt gespreid. De schoolomgeving wordt ontzien.	24%	28%	23%	10%	14%
De voorgestelde ingrepen hebben invloed op mijn eigen mobiliteit (met de wagen niet altijd de kortste weg), maar dat heb ik er voor over.	33%	17%	11%	12%	27%
De invoering van een schoolstraat.	28%	23%	23%	9%	17%
Het kerkplein vergroenen en ontharden.	26%	22%	19%	14%	20%
De voorgestelde maatregelen verhogen de verkeersveiligheid en -leefbaarheid in het centrum van Emblem.	23%	21%	19%	13%	23%
De Kloosterstraat wordt enkelrichting richting Stapstraat.	18%	23%	26%	11%	22%
De Dorpstraat naar Lier wordt ingezet als hoofdontsluiting om de rest van het dorp te ontlasten.	19%	21%	21%	14%	25%
Het kerkplein uitbreiden tot over de straat d.m.v. een plateau.	20%	13%	29%	10%	28%
De Stapstraat wordt enkelrichting richting N14.	11%	20%	26%	15%	27%
Ik wil de knips zoals voorgesteld in optie 1 op de kaarten met mogelijke ingrepen.	18%	6%	18%	10%	47%
Ik wil de knips zoals voorgesteld in optie 2 op de kaarten met mogelijke ingrepen.	10%	9%	19%	9%	52%
De Stapstraat wordt geknipt.	12%	7%	28%	14%	38%
De Stapstraat wordt ingezet als hoofdontsluiting en de rest van het dorp te ontlasten.	6%	10%	23%	19%	41%

Figuur 128: Stellingen Emblem

Gemiddeld waren de bevestigden **sterk positief** over het aanpakken van de kruispunten op de N14 (Oostmalsesteenweg), het verbreden van het fietspad van de Dorpstraat en het verbeteren van de zichtbaarheid van trage wegen.

Gemiddeld was men **eerder positief** over het inzetten van de **Dorpstraat als hoofdontsluiting** om de schoolomgeving te ontzien van verkeer, de **invoering van een schoolstraat** aan de Kloosterstraat, **enkelrichtingsverkeer op de Kloosterstraat** richting Stapstraat en het **vergroenen van het kerkplein**.

Men was **eerder negatief** over het uitbreiden van het kerkplein en het invoeren van enkelrichtingsverkeer op de Stapstraat richting N14.

Met was **sterk negatief** over de verschillende knips voorgesteld ten noorden van de Oostmalsesteenweg, het knippen van de Stapstraat en het inzetten van de Stapstraat als hoofdontsluiting voor het dorp.

6.3 AANPASSINGEN INITIËLE SCENARIO'S

Met behulp van de input van de online enquête en overleg met partners, buurtbewoners en de scholen, werd een voorkeursscenario bepaald voor Ranst en Emblem. Hier wordt een overzicht gegeven van de aanpassingen die gebeurden aan de initiële scenario's.

6.3.1 RANST

Waar er in de voorstellen **erfachtige aanleg in het centrum** werden voorgesteld, wordt er nu voor gekozen om van deze straten (Gasthuisstraat, Lievevrouwestraat, Molenstraat, Schoolstraat) **fietsstraten** te maken. De **Molenstraat kan pas een fietsstraat worden na heraanleg** en is dus niet voor korte termijn. Wanneer deze geen afdoende effect blijken te hebben voor het verbeteren van de verkeersveiligheid voor o.a. de school, kan er in de toekomst worden geopteerd voor enkelrichtingverkeer.

Het voorstel voor een **diagonale knip** en voor **éénrichtingsverkeer in het centrum** werd niet gedragen door de bevolking. De diagonale knip werd uit het voorstel genomen. Gesprekken met het Annuncia-Instituut toonden echter dat zij toch grote voorstander zijn van het éénrichtingsverkeer, waar men de rijbaan zou kunnen versmallen en meer plaats zouden kunnen bieden aan de actieve weggebruiker en de invoer van een kiss-and-ride zone. Door een inrichting van de straat die langzaam rijden complimenteert, zou dit veilig kunnen gebeuren. Daarom wordt het enkelrichtingssysteem van de Gasthuisstraat richting Lievevrouwestraat en op de Lievevrouwestraat richting N116 toch meegenomen in het voorkeursscenario. De invoering van de enkelrichting zou pas kunnen na de heraanleg van de Kromstraat (N116) waarbij er een linkafslagstrook komt op het kruispunt Kromstraat – Gasthuisstraat, die gepland staat tegen voorjaar 2023. Deze enkelrichtingsregeling zou eerst in een **proefopstelling** geplaatst worden, die beoordeeld kan worden en slechts bij positieve beoordeling permanent zal ingevoerd worden.

Het **Peeters-Reyppensplein** wordt niet aangelegd als woonerf, maar zal op lange termijn wel vergroend worden, met mogelijks een knip aan één van de takken.

Het creëren van een **tweesporenpad** in de Boswijk werd niet wenselijk geacht en wordt dus geschrapt.

De **trage doorsteken tussen de Molenstraat en Zevenbergenlaan** zijn moeilijk te realiseren en worden uit het plan gehaald.

De **zone 30** wordt kleiner gemaakt dan in de eerste voorstellen. In het noordwesten rijkt deze in het voorkeursscenario tot midden de Profeetstraat en niet verder. Ook de Vaartstraat blijft buiten de zone 30.

De **dynamische zone 30** die werd voorgesteld voor de Doggenhoutstraat, wordt niet gedragen door AWW en wordt daardoor niet opgevolgd. Om deze **schoolingang toch te beveiligen**, wordt de toegang geaccentueerd met o.a. een Julie accentpaal en gekleurde paaltjes, zoals aan de hoofdingang van de school.

Veel burgers toonden hun bezorgdheid over snelheidsoverschrijdingen in hun straten. Er worden **extra verkeersremmers** gepland in de Berkenlaan, Dennenlaan, Processieweg en Tulpenlaan. Deze zullen in eerste instantie **in proefopstelling** worden aangelegd (plantenbakken en verkeerseilandjes). Indien deze

positief worden geëvalueerd kunnen deze worden omgevormd in **permanente plantvakken** waarvoor de rijbaan wordt opgebroken.

Er wordt **geen tonnagebeperking in de Vaartstraat** ingevoerd. Er wordt ingezet op een grootschaligere, bovenlokale aanpak om het vrachtverkeer te weren in het dorpscentrum van Ranst, waar **vrachtwagens al ten noorden van de brug over de E313 worden tegengehouden**.

6.3.2 EMBLEM

De **zone 30** bevat een licht gewijzigd gebied. Op de Dorpsstraat loopt deze vanaf de Ambelweg tot de Kloosterstraat. De Ambelweg en Bosstraat worden ook toegevoegd aan de zone 30. De Stapstraat, Kloosterstraat, De Voorstraat en de Grimmarastraat worden ook zone 30 zoals in het voorstel.

Er worden tevens **snelheidsremmers** toegevoegd op de Bremstraat, Dorpsstraat, Emblemseweg en de Kreupelstraat. Deze zullen in eerste instantie in proefopstelling worden aangelegd (plantenbakken en verkeerseilandjes). Na evaluatie kunnen deze worden omgevormd in permanente plantenvakken waarvoor de rijbaan wordt opgebroken).

Aangezien de bevolking in het algemeen geen voorstander was van een **knip op de Stapsstraat of enkelrichtingverkeer in de Kloosterstraat**, worden deze geschrapt op het plan. Het kruispunt van de Stapstraat en de Oostmalsesteenweg (N14) wordt aangepast bij de heraanleg van de Oostmalsesteenweg door AWW tegen ca. 2024. Hierbij zou actief verkeer groen kunnen aanvragen om veilig de Oostmalsesteenweg over te kunnen steken. In ca. 2024 wordt door AWW ook het oostelijk kruispunt van de Dorpsstraat en de Oostmalsesteenweg aangepakt.

Er bestaat ook de mogelijkheid om een schoolstraat te maken tussen de Stapstraat en Kloosterstraat 13 tijdens de begin- en/of einduren van de school. Dit wil zeggen dat dit deel van de Kloosterstraat gedurende 20 à 30 minuten wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer, zodat de schoolkinderen veilig hun weg vinden naar de schoolpoort (zie 4.5.2).

7

VOORKEURSSCENARIO

7.1.1 RANST

Er werd een scenario opgesteld voor korte termijn en een scenario voor op langere termijn.

7.1.1.1 KORTE TERMIJN

Onderstaande kaart toont de maatregelen die op korte termijn kunnen worden uitgevoerd.



Figuur 129: Voorkeursscenario Ranst korte termijn (OpenStreetMap, Geopunt, Vectris, juni 2022)

7.1.1.1.1 Snelheidsregime

De bovenlokale as, voor gemotoriseerd verkeer, **Broechemlei – Doggenhoutstraat** heeft een snelheidsregime van 50 km/u. Binnen de verschillende lobben waarin de wijken omsloten zitten, wordt er een **snelheidsregime** van 30 km/u voorgesteld. Dit verhoogt de verkeersveiligheid voor de actieve weggebruikers en zal de gemotoriseerde weggebruiker minder snel doen kiezen voor deze wegen.

7.1.1.1.2 Snelheidsremming

Er worden extra **verkeersremmers** ingeplant in de Berkenlaan, Dennenlaan, Processieweg en Tulpenlaan. Deze zullen in eerste instantie in proefopstelling worden aangelegd (plantenbakken en verkeerseilandjes). Na evaluatie kunnen deze worden omgevormd in permanente plantenvakken waarvoor de rijbaan wordt opgebroken).

7.1.1.1.3 Schoolomgeving

De schooltoegang aan de Doggenhoutsstraat wordt geaccentueerd en beveiligd.

7.1.1.1.4 Oversteken beveiligen

Het **kruispunt** Kromstraat – Nachtegalenlaan zal **beveiligd** worden. De Lijsterlaan zal een andere aansluiting krijgen op de Nachtegalenlaan zodat het kruispunt met de Kromstraat leesbaarder wordt en overzichtelijk. Ook het kruispunt Kromstraat – Kastanjelaan wordt beveiligd. Beiden zullen worden aangepakt worden in 2023.

De **oversteek** van de Boswijk en de Vaarstraat wordt **beveiligd**, extra aandacht voor de actieve weggebruikers die vanuit de wijk de straat oversteken.

7.1.1.1.5 Vrachtverkeer weren

Er wordt ingezet op een grootschalige aanpak om het vrachtverkeer te weren in het dorpscentrum van Ranst, waar vrachtwagens al ten noorden van de brug over de E313 worden tegengehouden met een **tonnagebeperking**.

7.1.1.2 OPTIES VOOR DE TOEKOMST

Onderstaande kaart toont de maatregelen die op korte termijn kunnen worden genomen, alsook voorstellen voor de toekomst. Sommige van deze voorstellen moeten nog worden besproken met de desbetreffende buurten of partners, het zijn dus mogelijkheden.



Figuur 130: Voorkeurscenario Ranst lange termijn (OpenStreetMap, Geopunt, Vectris, juni 2022)

7.1.1.2.1 Schoolomgeving

Er wordt in eerste instantie gekozen voor fietsstraten op de Gasthuisstraat, Lievevrouwestraat, Molenstraat en Schoolstraat om de schoolomgeving te beveiligen. Wanneer deze geen afdoende effect blijken te hebben voor het verbeteren van de verkeersveiligheid, kan er in de toekomst alsnog worden geopteerd voor **enkelrichtingverkeer** (na proefopstelling en evaluatie hiervan). Dit zou pas kunnen na de heraanleg van de Kromstraat (N116) die gepland staat tegen voorjaar 2023.

7.1.1.2.2 Autoluwe straten

De Salvialaan kan **geknipt** worden ter hoogte van de Lievevrouwestraat. Hierdoor wordt doorgaand verkeer verminderd, ook op het Peeters-Reypensplein. Het Peeters-Reypensplein kan onthard en vergroend worden. Deze zou slechts kunnen worden ingevoerd nadat deze optie positief wordt onthaald na overleg met de woonwijk.

7.1.1.2.3 Oversteken beveiligen

De oversteekplaatsen Hofstraat – Broechemlei en Ranstsesteenweg – Broechemlei worden in de toekomst beveiligd.

7.1.2 EMBLEM

Onderstaande kaart toont het voorkeursscenario voor Emblem.



Figuur 131: Voorkeursscenario Emblem (OpenStreetMap, Geopunt, Vectris, juni 2022)

7.1.2.1 SNELHEIDSREGIME

De bovenlokale as, voor gemotoriseerd verkeer, **Liersesteenweg – Oostmalsesteenweg** heeft een snelheidsregime van 70 km/u. Het centrum zal een lob vormen met een **zone 30** regime. Dit zal de snelheid van het gemotoriseerd verkeer doen afnemen en de verkeersveiligheid voor actieve weggebruikers verhogen.

7.1.2.2 SNELHEIDSREMMING

Er worden **snelheidsremmers** toegevoegd op de Bremstraat, Dorpstraat, Emblemseweg en de Kreupelstraat. Deze zullen in eerste instantie in proefopstelling worden aangelegd (plantenbakken en verkeerseilandjes). Na evaluatie kunnen deze worden omgevormd in permanente plantenvakken waarvoor de rijbaan wordt opgebroken). De Kloosterstraat kan ingericht worden met **geschrinkt** parkeren wat snelheidsremmend en ontradend werkt voor het gemotoriseerd verkeer.



Figuur 132: Collage sluiten en vergroenen middenberm N14 (voorbeeld, impressie)

7.1.2.3 OVERSTEKEN BEVEILIGEN

De Oostmalsesteenweg (N14) wordt aangepakt tegen 2024. Hierbij komt er een lichtenregeling bij de Stapsstraat met een drukknop voor actief verkeer. Het oostelijke kruispunt van de Oostmalsesteenweg en de Dorpstraat wordt tevens aangepakt, waarbij de aansluiting minder aantrekkelijk wordt voor gemotoriseerd verkeer maar kansen biedt voor de actieve weggebruiker om deze veilig te gebruiken.

In de Dorpstraat zijn er meerdere oversteken die **beveiligd** dienen te worden nl. de aansluitingen met de fietspaden gaande naar de Kloosterstraat en de aansluiting met de Grimmarastraat. Deze beveiliging zal de aandacht vestigen op de actieve weggebruiker en zo de snelheid uit het gemotoriseerd verkeer halen. Hier worden verkeersremmers aangelegd.

7.1.2.4 FIETSFRASTRUCTUUR

De Dorpstraat heeft een dubbelrichtingsfietspad dat kan **geoptimaliseerd** en **verbreed** worden om zo voldoende ruimte te bieden voor de actieve weggebruiker voordat men in het centrum komt. In het centrum kunnen er **fietsuggestiestroken** voorzien worden met aansluitend een verkeersplateau ter hoogte van de

kerk. De fietssuggestiestroken kunnen geflankeerd worden door extra groen en een voetpad om zo prioriteit te geven aan de fietsers en voetgangers.

7.1.2.5 SCHOOLOMGEVING

Er kan een **schoolstraat** worden verwezenlijkt in de Kloosterstraat tussen de Stapstraat en de Kloosterstraat 13 in overleg met de St. Jozefschool in Emblem.



ACTIEPLAN

Ranst centrum					
Nummer	Actie	Hoofddoelstelling	Timing	Initiatief	Partners
VOETGANGERSVOORZIENINGEN					
A1	Ontharding en vergroening van Peeters-Reyppensplein	Verkeersleefbaarheid	LT	Ranst	Bewonersgroepen
FIETS					
A2	Fietsstraat Gasthuisstraat	Verkeersveiligheid	MLT	Ranst	
A3	Fietstraat Lievevrouwestraat	Verkeersveiligheid	MLT	Ranst	
A4	Fietstraat Schoolstraat	Verkeersveiligheid	MLT	Ranst	
A5	Fietstraat Molenstraat tussen Schoolstraat en Rozenlaan	Verkeersveiligheid	MLT	Ranst	
A6	Fietsstraat Molenstraat tussen Rozenweg en Processieweg na heraanleg	Verkeersveiligheid	LT	Ranst	
GEMOTORISEERD VERKEER					
Verkeersfilters					
A7	Tonnagebeperking 3,5 t op Vaartstraat ten noorden van brug over E313	Verkeersleefbaarheid	KT	Ranst	
A8	Knip Salviaaan t.h.v. Lievevrouwestraat	Verkeersleefbaarheid	LT	Ranst	Bewonersgroepen
Aanpassen rijrichting					
A9	Enkelrichting Gasthuisstraat van N116 naar Lievevrouwestraat	Verkeersleefbaarheid	MLT	Ranst	
A10	Enkelrichting Lievevrouwestraat van Gasthuisstraat naar N116	Verkeersleefbaarheid	MLT	Ranst	
Aanpassen snelheidsregime					
A11	Invoering zones 30 Ranst	Verkeersveiligheid	KT	Ranst	
Verkeersveiligheid					
A12	Snelheidsremmers Berkenlaan	Verkeersveiligheid	KT	Ranst	
A13	Snelheidsremmers Dennenlaan	Verkeersveiligheid	KT	Ranst	
A14	Snelheidsremmers Processieweg	Verkeersveiligheid	KT	Ranst	
A15	Snelheidsremmers Tulpenlaan	Verkeersveiligheid	KT	Ranst	
A16	Heraanleg Molenstraat tussen Rozenlaan en Processieweg	Verkeersleefbaarheid	LT	Ranst	
A17	Heraanleg kruispunt N116 - Kastanjelaan	Verkeersveiligheid	KT	AWV	Ranst
A18	Heraanleg kruispunt N116 - Gasthuisstraat	Verkeersveiligheid	KT	AWV	Ranst
A19	Beveiligen schoolomgeving Annuncia-Instituut aan toegang langs N116	Verkeersveiligheid	KT	Ranst	
A20	Beveiligen kruispunt Vaartstraat - Bowsijk	Verkeersveiligheid	KT	Ranst	
A21	Beveiligen kruispunt N116 - Lievevrouwestraat - Ranstsesteenweg - Veldstraat	Verkeersveiligheid	LT	Ranst	
A22	Beveiligen kruispunt N116 - Hofstraat - Processieweg	Verkeersveiligheid	LT	Ranst	

Emblem					
Nr.	Actie	Hoofddoelstelling	Timing	Initiatief	Partners
VOETGANGERSVOORZIENINGEN					
B1	Ontharding en vergroening van kerkplein Sint-Gummaruskerk	Verkeersleefbaarheid	KT	Ranst	
B2	Beveiligen oversteek Dorpstraat naar Nonnenkenswegel	Verkeersveiligheid	KT	Ranst	
B3	Beveiligen oversteek Dorpstraat naar buurtweg "sentier nr. 6"	Verkeersveiligheid	MLT	Ranst	AWV
B4	Beveiligen oversteek Oostmalsesteenweg naar buurtweg "sentier nr. 6"	Verkeersveiligheid	MLT	Ranst	
FIETS					
B5	Optimalisatie en verbreding dubbelrichtingsfietspad Dorpstraat tussen N14 (oost) en Grimmarstraat	Verkeersveiligheid	MLT	Ranst	
B6	Optimalisatie en verbreding dubbelrichtingsfietspad Dorpstraat tussen N14 (west) en Stapstraat	Verkeersveiligheid	MLT	Ranst	
B7	Fietssuggestiestroken Dorpstraat tussen Stapstraat en Grimmarstraat	Verkeersveiligheid	MLT	Ranst	
B8	Molenstraat tussen Schoolstraat en Rozenweg	Verkeersveiligheid	MLT	Ranst	
B9	Molenstraat tussen Rozenweg en Processieweg na heraanleg	Verkeersveiligheid	LT	Ranst	
GEMOTORISEERD VERKEER					
Aanpassen snelheidsregime					
B10	Invoering zones 30 Emblem	Verkeersveiligheid	KT	Ranst	
B11	Verhogen snelheid N14 naar 70 km/u tussen kruispunten met Dorpstraat	Verkeersveiligheid	MLT	AWV	Ranst
Verkeersveiligheid					
B12	Snelheidsremmers Bremstraat	Verkeersveiligheid	KT	Ranst	
B13	Snelheidsremmers Dorpstraat	Verkeersveiligheid	KT	Ranst	
B14	Snelheidsremmers Emblemseweg	Verkeersveiligheid	KT	Ranst	
B15	Snelheidsremmers Kreupellaan	Verkeersveiligheid	KT	Ranst	
B16	Geschrant parkeren Kloosterstraat	Verkeersveiligheid	KT	Ranst	
B17	Verkeersplateau Dorpstraat tussen De Voorstraat en Kloosterstraat	Verkeersveiligheid	KT	Ranst	
B18	Heraanleg kruispunt N14 - Stapstraat met VRI	Verkeersveiligheid	MLT	AWV	Ranst
B19	Heraanleg kruispunt N14 - Dorpstraat (oostelijk kruispunt)	Verkeersveiligheid	MLT	AWV	Ranst
B20	Onderzoek heraanleg kruispunt N14 - Dorpstraat (westelijk kruispunt)	Verkeersveiligheid	LT	AWV	Ranst
B21	Beveiligen kruispunt Dorpstraat en Grimmarstraat	Verkeersveiligheid	MLT	Ranst	
B22	Invoeren schoolstraat Kloosterstraat tussen Stapstraat en Kloosterstraat 13	Verkeersveiligheid	MLT	Ranst	St. Jozefschool

Figuur 133: Actietabel

9

BESLUIT

De maatregelen voor Ranst en Emblem hebben voornamelijk de veiligheid van actieve weggebruikers in het oog.

Voor voetgangers worden verschillende oversteken beveiligd en geaccentueerd, met oversteekplaatsen of het toevoegen van een verkeerslicht en ook toegangen tot trage wegen worden geaccentueerd.

Er is een belangrijke focus op fietsen. Zo wordt de fietsinfrastructuur op de Dorpsstraat verbreed en verbeterd en worden fietsstraten ingevoerd in het centrum van Ranst.

De invoering van de zone 30, gekoppeld met een inrichting van de ruimte aangepast aan deze snelheid met snelheidsremmende effecten (en de nodige snelheidscontroles), zorgen voor een verlaging van de snelheid en verlaging van de kans op ernstige ongevallen.

Ook de veiligheid van de kinderen wordt op de voorgrond gezet. De schoolomgevingen worden beveiligd. Aan het Annuncia-Instituut wordt, na heraanleg van de N116, geopteerd voor enkelrichtingsverkeer (na proefopstelling en evaluatie), waardoor er plaats zou vrijkomen voor actieve weggebruikers en een kiss-en-ride. Aan de Sint-Jozefschool in Emblem wordt geopteerd voor een schoolstraat, waardoor kinderen tot voor de schoolpoort zouden kunnen geraken in een autovrije straat.

Het vergroenen van wegen en pleinen maar met behoud van het wandelcomfort, zal zorgen voor de verbetering van de verblijfskwaliteit van deze omgeving. Het worden plaatsen voor ontmoeting.

Met de invoer van deze maatregelen wordt er een goede stap gezet richting een modal shift van autogebruik naar duurzame vervoerswijzen en dus richting een duurzamere toekomst.

VECTRIS®

VITAL DECOSTERSTRAAT 67A – 0201 | 3000 LEUVEN | BELGIË

+32 (0)16 31 91 00 | INFO@VECTRIS.BE | WWW.VECTRIS.BE