



N-VA Mol

Werkgroep mobiliteit

Gemeenteraadsleden

Voorstel circulatielus Mol-centrum

Voorstel eenrichtingsverkeer Molderdijk

Versie: september 2015

1. Inleiding

N-VA Mol stelt voor om de verkeersknoop in Mol-centrum te ontwarren. Aanleiding tot het opstellen van dit plan is de huidige situatie waarbij het verkeer in en rond Mol-centrum te vaak stilstaat, en de vaststelling dat fietsen in het centrum al te vaak een hachelijke onderneming is.

Het basisidee v dit plan is om een lus te creëren rond Mol-centrum waar alle verkeer over geleid wordt. Deze lus wordt zodanig ingericht dat het verkeer er te allen tijden voorrang heeft. Zo ontstaat er een levensader rond Mol die het verkeer vlot doet lopen.

Door te kiezen voor een ver doorgedreven systeem van eenrichtingsverkeer wordt er bovendien voor gezorgd dat het verkeer zo weinig mogelijk kruist en dus niet in de knoop komt te zitten. Hierdoor wordt de veiligheid aanzienlijk verhoogd. Een bijkomend voordeel van het eenrichtingsverkeer is dat er ruimte vrijgemaakt wordt om op de belangrijke verkeersassen échte fietspaden aan te leggen, die de fietsers op een veilige manier tot aan alle kernplaatsen van het centrum brengen.

De vrijgekomen ruimte in de woongebieden van het centrum kan gebruikt worden om extra parkeerplaatsen in te richten, en om de openbare ruimte op een aangename, leefbare wijze in te richten.

2. Omkadering

N-VA Mol wil voor de uitbouw van het Molse mobiliteitsbeleid afstappen van STOP-principe (stappers, trappers, openbaar vervoer en als laatste privévervoer). Het STOP-principe heeft vorm gegeven aan het huidige Molse mobiliteitsbeleid. Dit heeft tot een aantal verbeteringen geleid, vooral op het gebied van verkeersveiligheid, de leefbaarheid in Mol-centrum en de uitbouw van fietsnetwerken. Toch is het STOP-principe vooral van belang geweest voor de uitbouw en promotie van het openbaar vervoer. Basismobiliteit en openbaar vervoer werden synoniemen. Het STOP-principe heeft ervoor gezorgd dat er in Mol niet geïnvesteerd is in infrastructuur om de toenemende behoefte aan privévervoer –zowel personen- als vrachtvervoer- op te vangen.

De druk op het wegennet werd verder opgevoerd door de vermindering van capaciteit op secundaire wegen met een doorstromingsfunctie, denken we maar aan belangrijke verkeersaders als de Molderdijk en de Turnhoutsebaan. Het sluipverkeer neemt daarom toe. Ons handelscentrum en de naburige gemeenten werden hierdoor minder bereikbaar.

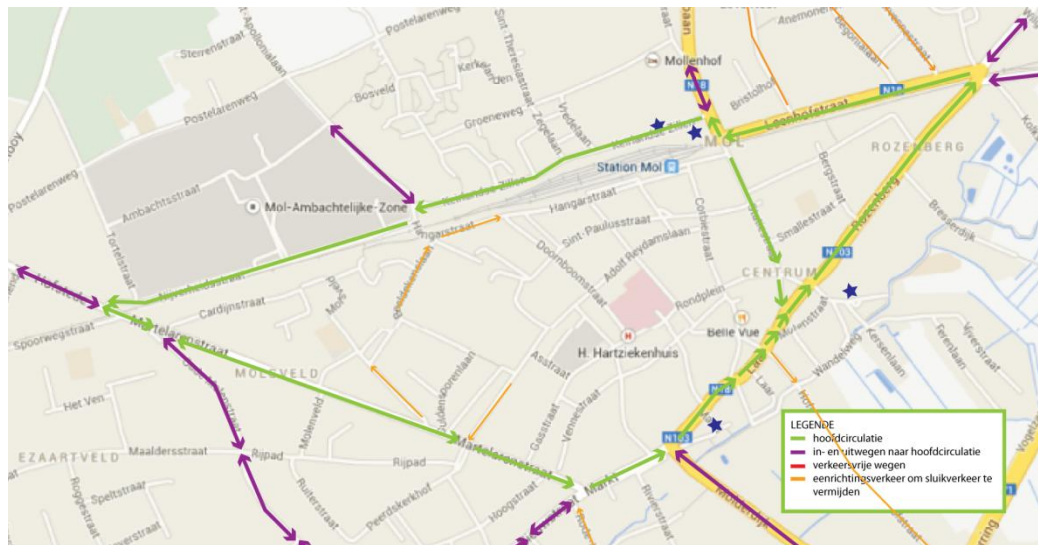
Waar het STOP-principe lange tijd de drager is geweest voor een mentaliteitswijziging, lijkt het vandaag een rem op een open en eerlijk debat over de toekomst van onze mobiliteit.

Intussen duikt het principe van co-modaliteit op. Dat staat voor het efficiënt gebruik van alle verschillende vervoersmodaliteiten of een combinatie ervan. N-VA heeft dit vertaald in de KNIK-norm. Kwaliteit, netwerken, iedereen, knooppunten.

Met deze KNIK-norm willen we streven naar betrouwbare en voorspelbare verplaatsingen voor alle weggebruikers. Concreet betekent dit voor de N-VA dat (basis)mobiliteit niet langer uitsluitend synoniem is voor openbaar vervoer. De netwerken voor auto, openbaar vervoer, voetgangers en fietsers worden zodanig opgezet dat deze vervoerswijzen elkaar optimaal aanvullen. Comfortabele, veilige verplaatsingen met een goede doorstroming voor iedereen hebben daarbij de belangrijkste prioriteit.

3. Circulatielus

- De Basis voor het ontwarren van de mobiliteitsknoop in Mol-centrum is de circulatielus. Dit is een lus in eenrichtingsverkeer waarover het verkeer geleid wordt naar zijn bestemming.



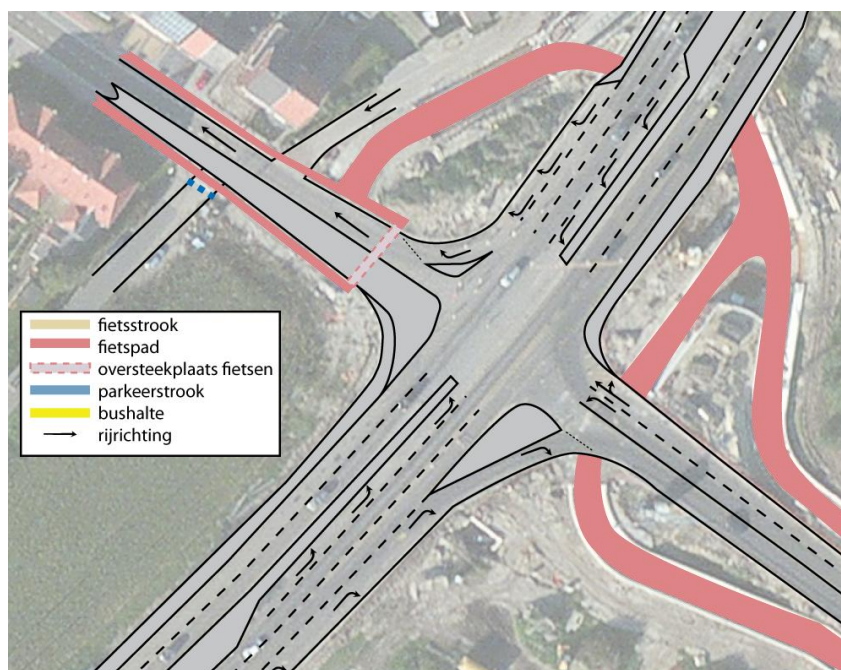
- De circulatielus omvat de volgende straten: Laar, Rozenberg, Leenhofstraat, Keirlandse Zillen, Nijverheidsstraat, Martelarenstraat, Markt en dan terug naar Laar.
- In de lus is 1 afsnijding voor zien: de Statiestraat. Deze zorgt ervoor dat het handelscentrum van Mol goed bereikbaar blijft voor auto's, dit om ervoor te zorgen dat de handelsactiviteiten maximaal ondersteund worden.
- Cruciaal om het systeem van de circulatielus goed te doen werken is de absolute voorrang die er steeds is voor het verkeer op de lus. Dit betekent dat alle kruispunten die op de lus liggen zodanig ingericht moeten worden dat het verkeer op de lus voorrang heeft. Meer details over deze kruispunten vindt u in bijlage 1 van dit plan.
- Deze lus is ongeveer 5km lang, gezien de absolute voorrang kan deze steeds aan een gemiddelde snelheid van 60km buiten de woonzones, en 40km binnen de woonzones gereden worden. Dit betekent dat de volledige lus in minder dan 7 minuten gereden kan worden. Bovendien zorgt de vlotte doorstroming ervoor dat er minder auto's stilstaan en dus minder onnuttige CO2 uitstoten.
- Om sluipverkeer in de woonzones binnen de lus te vermijden, worden er ook in de lus zoveel mogelijk straten eenrichtingsverkeer gemaakt, en de richting hiervan wordt zo gekozen dat rijden via de circulatie lus steeds de snelste weg is (oranje pijlen op de kaart).
- Slechts één deel van de circulatielus blijft tweerichtingsverkeer: het deel van de Martelarenstraat tussen de spoorweg en de Jacob Smitslaan. Dit om het Westelijke deel van Mol-centrum gemakkelijk te ontsluiten richting Millegem en Achterbos.

5. Situatie Molderdijk

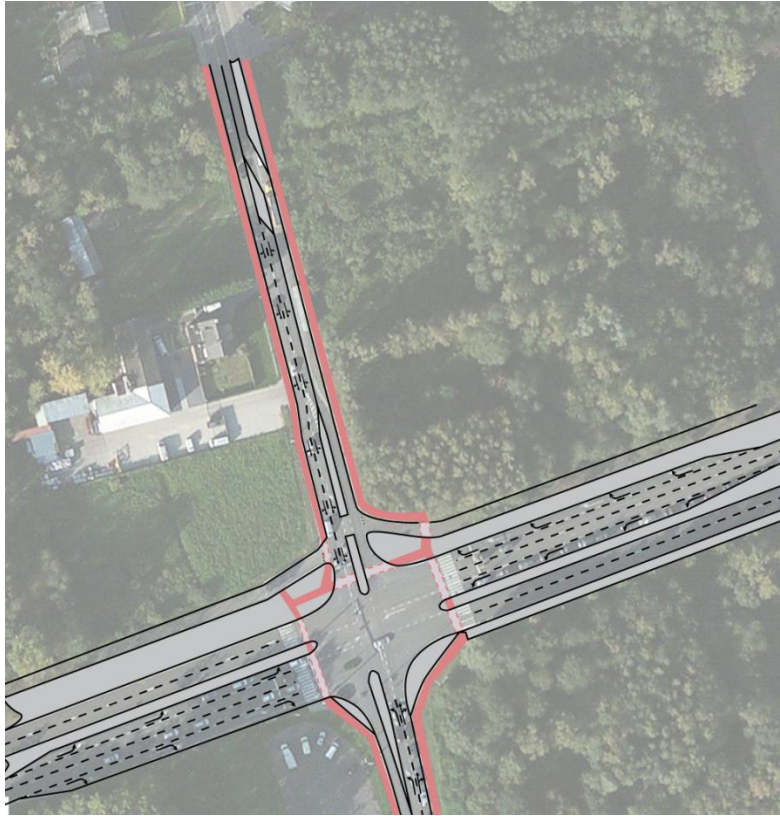
- Om de veiligheid op de Molderdijk te verhogen, stelt N-VA Mol voor de Molderdijk eenrichtingsverkeer te maken richting de Markt. Dit zal de veiligheid bij het af-en aanrijden aan de nieuwe handelszaken sterk verhogen. Het verkeer naar Balen wordt dan afgeleid via de Borgerhoutsedijk, en in beperkte mate via Gompel. Dit creëert ruimte voor volwaardige, veilige fietspaden over de volledige lengte van de Molderdijk. Dit maakt het een stuk aantrekkelijker om per fiets een bezoek aan de winkels aan de Molderdijk te brengen.



- Het invoeren van eenrichtingsverkeer heeft het voordeel dat er aan het kruispunt met de Zuiderring een fase minder nodig is en de verkeerslichtencyclus, waardoor de capaciteit daar verhoogt.



- Het eenrichtingsverkeer op de Molderdijk betekent dat het meeste verkeer richting balen via de Borgerhoutsedijk en Zuiderring zal verlopen. Om te garanderen dat het verkeer daar niet vastloopt, is het nodig voldoende capaciteit te voorzien aan het kruispunt Borgerhoutsedijk-Zuiderring. Vooral de voorsorteerstrook richting Lommel (en dus Balen) moet voldoende groot zijn zodat het verkeer richting Balen niet interfereert met het verkeer dat richting Geel en Meerhout gaat.



6. Fietsen

Vandaag zijn er in het centrum van Mol slechts enkele volwaardige fietspaden. Het huidige beleid gaat ervan uit dat alle deelnemers in het verkeer dezelfde ruimte delen, waardoor het verkeer vanzelf afgeremd wordt en zo veiliger zou worden. N-VA Mol is het hiermee niet eens. Voor veel fietsers is het resultaat van dit beleid te chaotisch en het wordt als te onveilig aanvoeld. Met als gevolg dat de fiets in de garage blijft.



Vertrekkende vanuit de KNIK-norm, vinden wij dat alle deelnemers in het verkeer gebruik moeten kunnen maken van volwaardige, veilige en comfortabele faciliteiten. Concreet betekent dit dat wij op alle belangrijke fietsverbindingen in het centrum veilige fietspaden willen aanleggen die gescheiden zijn van het gemotoriseerde verkeer.

Binnen de huidige verkeersopzet is dit echter niet mogelijk. Nagenoeg alle wegen worden helemaal bezet door de ruimte die nodig is voor 2-richtingsverkeer en parkeerstroken.

Met de invoering van de circulatielus, en verder doorgedreven eenrichtingsverkeer binnen de lus, wordt er voldoende ruimte gecreëerd om veilige fietspaden aan te leggen en de huidige parkeerfaciliteiten te behouden, of zelfs uit te breiden.

7. Conclusie

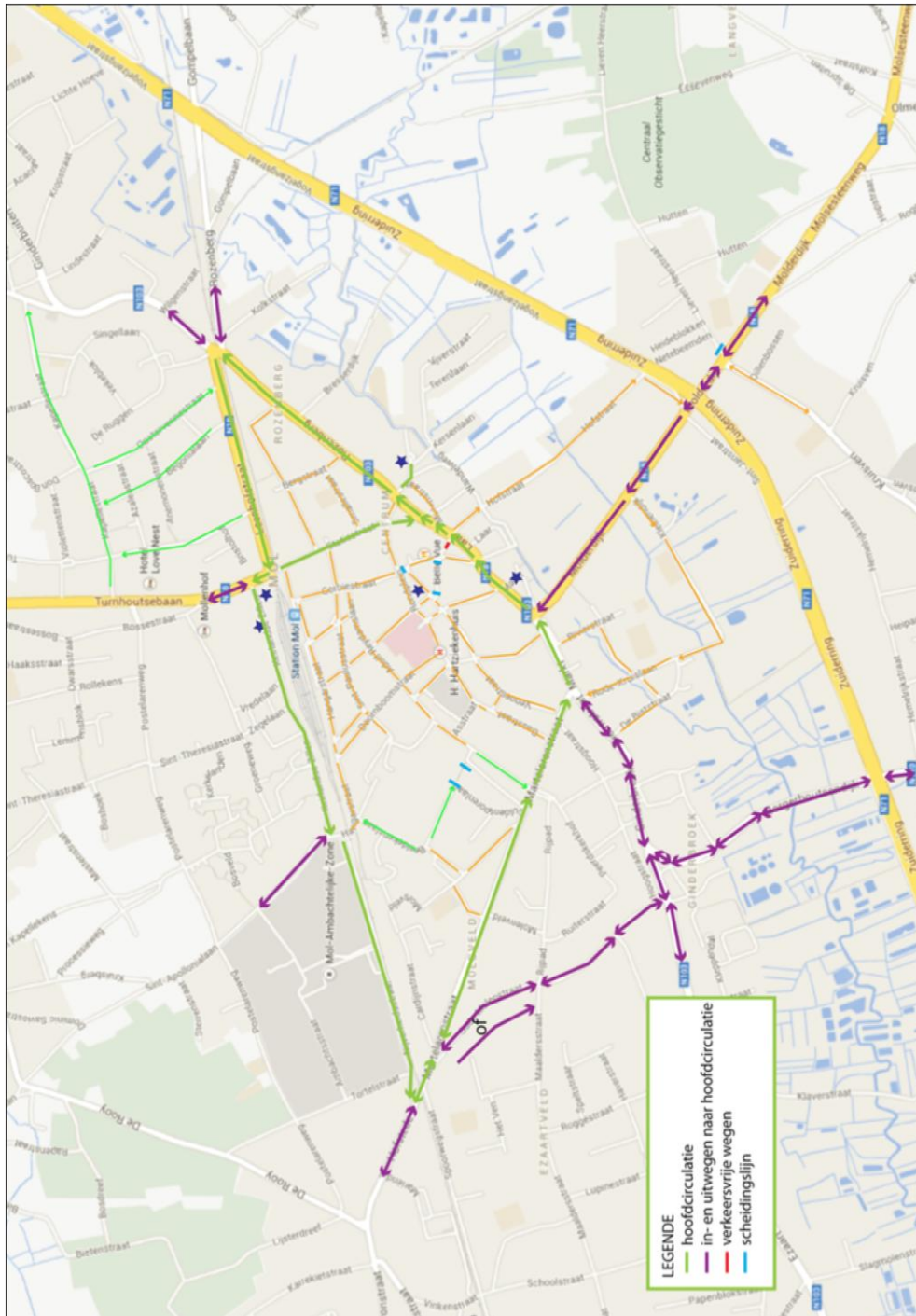
Uiteraard is dit plan niet op 1,2, 3 uit te voeren. Hiervoor moet er nog veel bijkomend studiewerk uitgevoerd worden, en N-VA Mol wil ook zo veel mogelijk de Molse inwoners betrekken om deze plannen te laten rijpen tot een echte toekomstvisie voor de Molse mobiliteit.

Ook willen we andere partijen, belangenorganisaties en scholen uitnodigen om de schouders mee onder dit plan te zetten, zodat we snel en efficiënt de Molse mobiliteit terug op het juiste spoor krijgen.

Werkgroep mobiliteit N-VA Mol
Gemeenteraadsleden:

8. Bijlagen: inrichting van de belangrijkste kruispunten aan de circulatielus.

a. Plan circulatielus met belangrijkste toegangswegen Mol-centrum.

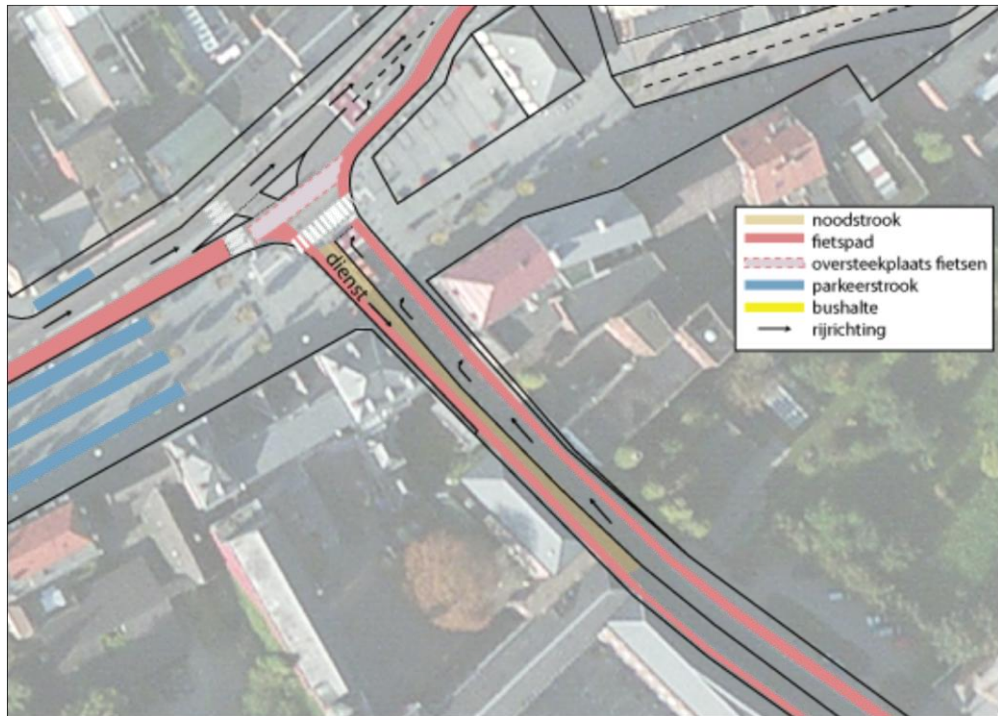


b. Kruispunt Markt-Molderdijk

Door de Markt en Laar eenrichtingsverkeer te maken, komt er voldoende ruimte vrij om hier een breed tweerichtingsfietspad aan te leggen.

Aangezien de Molderdijk eenrichtingsverkeer wordt, is er enkel het verkeer dat uit de Molderdijk komt dat moet invoegen in de circulatielus. Bijkomend voordeel van het eenrichtingsverkeer is dat er op de Molderdijk volwaardige fietspaden aangelegd kunnen worden tot aan de Markt. Dit maakt het veiliger voor inwoners uit Mol-centrum om per fiets naar de winkels op de Molderdijk te gaan.

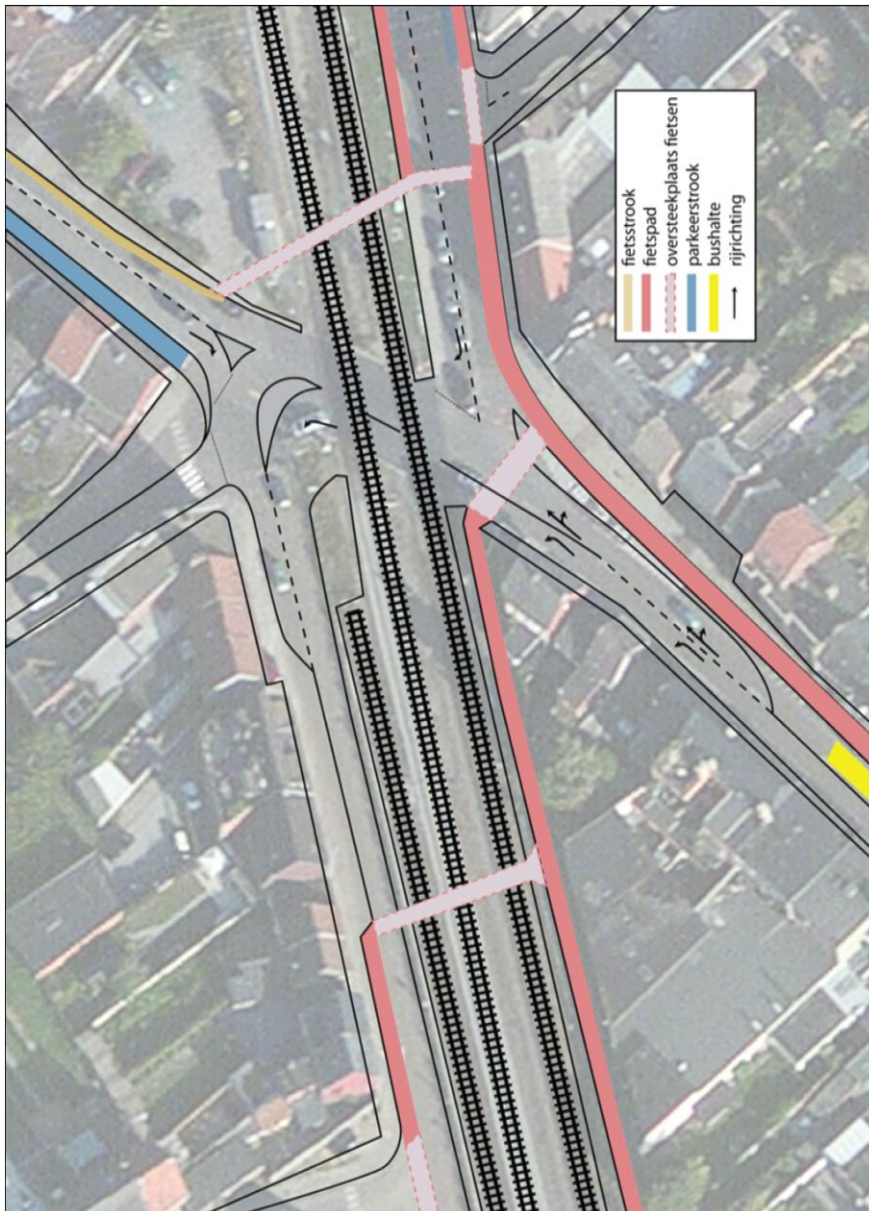
Er blijft een nooddienstenstrook voorzien aan de Molderdijk richting Zuiderring.



c. **Kruispunt Rozenberg-Leenhofstraat-Ginderbuiten**

Dit is ongetwijfeld één van de moeilijkste knooppunten in Mol die ontward moet worden.

Het spoor oversteken kan voor gemotoriseerd verkeer slechts in één richting, naar Ginderbuiten, maar wel in 2 rijstroken. Door daarenboven gebruik te maken van slimme invoegstroken, is er beduidend minder verkeer dat moet kruisen, waardoor de doorstroming vlotter en veiliger gaat.



Voor fietsers is er een verbetering ten opzichte van de huidige situatie door de aanleg van een dubbelrichtingsfietspad langs de Rozenberg en het eerste deel van de Gompelbaan. Het oversteken van de spoorweg met de fiets willen we veiliger maken door een aparte oversteekplaats voor fietsers ter hoogte van de Kolkstraat aan te leggen. Indien mogelijk willen we nog een oversteekplaats richting Leenhofstraat voorzien.

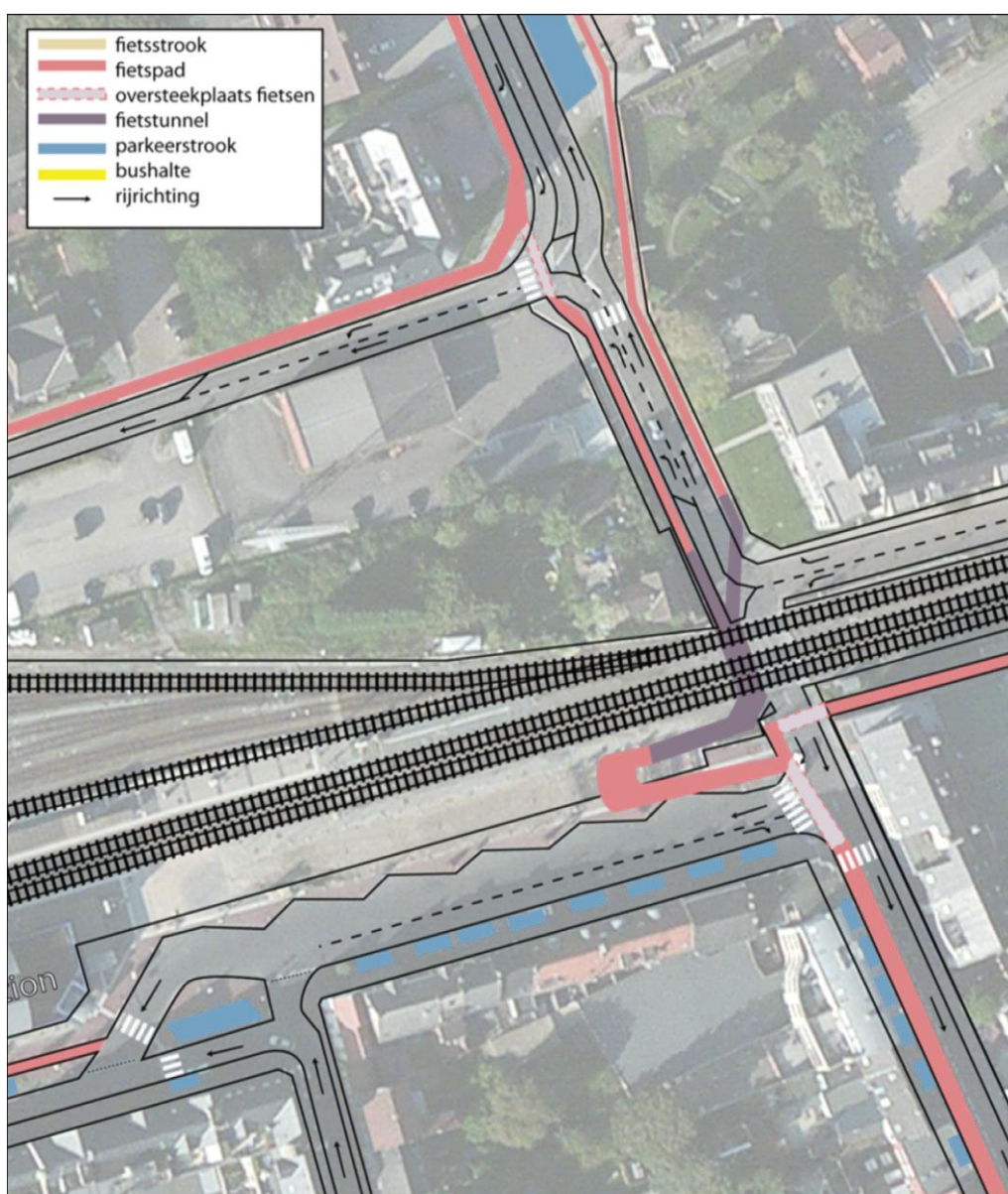
d. Kruispunt Leenhofstraat-Turnhoutsebaan-Keirlandse Zillen

Hier loopt de circulatielus van de Leenhofstraat, over een stukje Turnhoutsebaan, naar de Keirlandse Zillen. Om de doorstroming optimaal te laten verlopen, wordt het laatste deel van de Turnhoutsebaan eenrichtingsverkeer richting Statiestraat.

Verkeer met bestemming station kan aan de pendelparkings aan de Keirlandse Zillen terecht, en de pendelaars kunnen dan via de verlengde voetgangerstunnel naar het station of de perrons.

Verkeer met bestemming Statiestraat kan een ommetje maken via Kapellestraat en Leenhofstraat, of via de Hangarstraat.

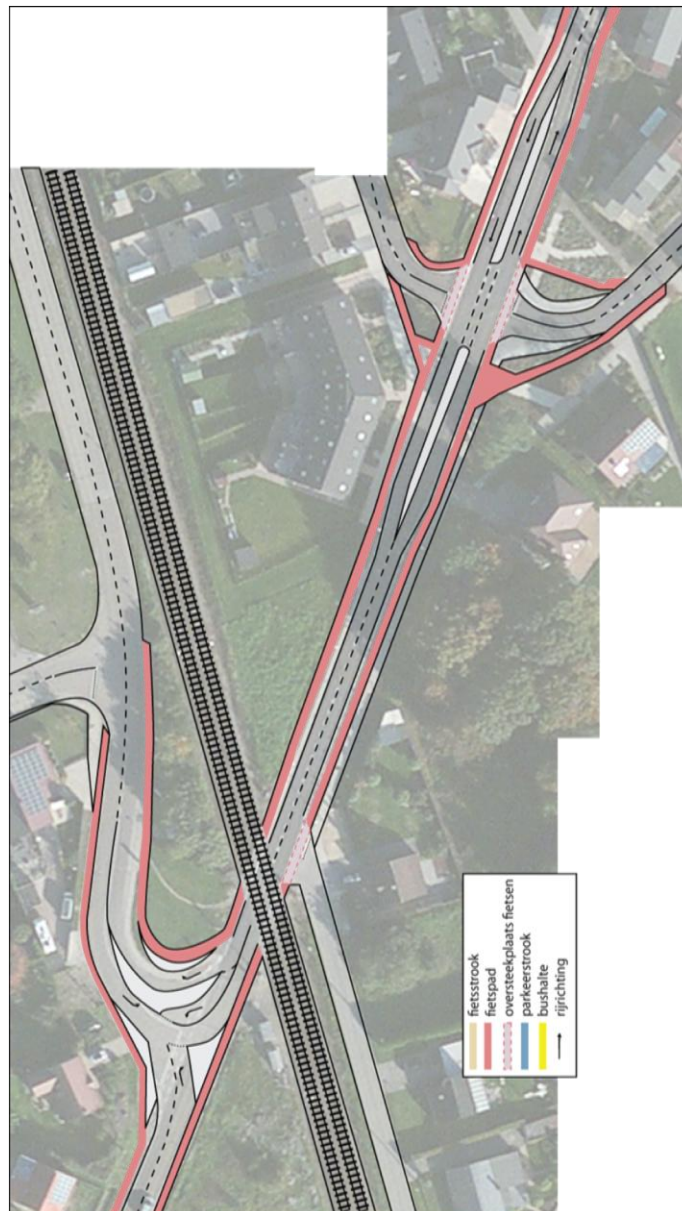
Om de doortocht van de honderden fietsende scholieren veilig te laten gebeuren wil N-VA Mol onderzoeken of er een nieuwe fietstunnel aangelegd kan worden die zowel onder de circulatielus als onder de spoorweg loopt. Plan B kan zijn om de bestaande tunnel terug fietsvriendelijk te maken (minder steile hellingen,...)



e. Kruispunt Nijverheidsstraat-Martelarenstraat-Hofstede

Om ervoor te zorgen dat de circulatielus hier niet tot stilstand komt, moet het kruispunt Nijverheidsstraat-Hofstede heraangelegd worden zodat het verkeer op de lus steeds voorrang heeft.

De Martelarenstraat blijft tot aan de Jacob Smitslaan tweerichtingsverkeer, zodat er voldoende ontsluitingscapaciteit blijft vanuit Mol-centrum richting Millegem en Achterbos.



f. Kruispunt Martelarenstraat-Markt

Door het einde van de Martelarenstraat en de Markt eenrichtingsverkeer te maken, wordt een belangrijke, onveilige verkeersknoop weggewerkt. Het verkeer van de circulatielus kan nu zonder probleem van de Martelarenstraat de Markt opdraaien, of afslaan richting Ginderbroek.

Bijkomend voordeel van het eenrichtingsverkeer op de Markt is dat er voldoende ruimte vrijkomt een veilig, dubbelrichtingsfietspad aan te leggen dat helemaal doorloopt tot aan de Gompelbaan.

