

Raadsvoorstel

Agendapunt:

Onderwerp

studie centrumcirculatie Goirle

Datum voorstel

12 januari 2016

Datum raadsvergadering

8 maart 2016

Bijlagen

Ter inzage

Rapportage van bureau Exante
'Een bereikbaar centrum Goirle'
d.d. 14 december 2015

Aan de gemeenteraad,

0. Samenvatting

Uit het GVVP is duidelijk naar voren gekomen dat de ontsluiting van het centrum, met name aan de noordzijde, door ondernemers, bewoners en bezoekers als onvoldoende wordt ervaren. Op basis van deze conclusie heeft een studie plaatsgevonden met als doel de ontsluiting van het centrum te optimaliseren. De studie was opgebouwd uit drie stappen. Inventarisatie & dialoog, uitwerking en beoordeling. Op 9 juni 2015 heeft het college, op basis van stap één en twee de kaders voor de verdere uitwerking van de studie vastgelegd. Op basis van stap twee en drie wordt geadviseerd de raad voor te stellen te kiezen voor circulatiemodel 2 bestaande uit het instellen van twee richtingsverkeer Tilburgseweg noord (tussen de Kalverstraat en de Dorpsstraat) en het omdraaien van de rijrichting op de Tilburgseweg (ter hoogte van Kloosterplein) en de Oude Kerkstraat zodat een logische (parkeer)route ontstaat. Daarnaast wordt voorgesteld de verkeersintensiteit op de Hoogstraat (tussen Thomas van Diessenstraat en Doctor Ariensstraat) te monitoren en indien nodig ook hier de rijrichting om te draaien om sluijverkeer richting het zuiden te voorkomen. Verder wordt voorgesteld het kruispunt van Haestrechtstraat / Tilburgseweg ongewijzigd te laten en een mini rotonde te realiseren op het knooppunt Dorpsstraat-Tilburgseweg. Ten aanzien van het wegprofiel op de Tilburgseweg uit te gaan van profielvariant B. Hiermee ruimte te bieden aan extra verbreding van de trottoirs, voldoende ruimte voor parkeren en een helder en duidelijke verwachting aan alle weggebruikers te aanzien van het gezamenlijk gebruik van de rijbaan.

Met het vaststellen van de uitgangspunten is er nog geen concreet herinrichtingsplan. De resultaten van het onderzoek zijn input voor de verdere (technische) uitwerking van een ontwerp ten behoeve van de reeds voorziene herinrichting van de Tilburgseweg. Op basis van de rapportage en de consultatie van diverse partijen is een lijst met aandachtspunten opgenomen die tijdens de uitwerking moeten worden meegenomen.

1. Wat is de aanleiding / wat is het probleem?

Uit het GVVP is duidelijk naar voren gekomen dat de ontsluiting van het centrum, met name aan de noordzijde, door ondernemers, bewoners en bezoekers als onvoldoende wordt ervaren. Op basis van deze conclusie heeft een studie plaatsgevonden met als doel de ontsluiting van het centrum te optimaliseren. Hierbij was het uitgangspunt dat Goirle gastvrij wil zijn voor ondernemers en bezoekers. Tegelijkertijd willen wij onze bewoners een leefbare en verkeersveilige omgeving bieden.

Ambtelijke bijstand: Janke Bolt

Agendapunt:

In dit raadsvoorstel zijn de resultaten van de studie beschreven en wordt een voorstel gedaan voor de nieuwe verkeerscirculatie in het centrum van Goirle.

2. Wat willen we bereiken?

In februari 2015 is gestart met de studie naar de verkeerscirculatie in het centrum van Goirle. De studie was opgebouwd uit drie stappen.

1. inventarisatie & dialoog: waarbij door overleg met diverse partijen in Goirle en een enquête een beeld geschetst is van de knelpunten en wensen;
2. uitwerking: op basis van stap 1 zijn haalbare ontsluitingsmodellen opgesteld en is een concreet en objectief kader bepaald op basis waarvan de modellen beoordeeld worden;
3. beoordeling: de ontsluitingsmodellen zijn doorgerekend en beoordeeld op hun effecten, verder verbeeld en voorgelegd aan een breder publiek om hun draagvlak te testen.

Op 9 juni 2015 heeft het college de kaders voor de verdere uitwerking van de studie vastgelegd. De kaders bevatten de volgende punten:

- a) De uitwerking van drie circulatiemodellen
- b) De uitwerking van twee kruispuntoplossingen
- c) De uitwerking van drie dwarsprofielen
- d) Het toetsingskader op basis waarvan de modellen met elkaar worden vergeleken en afgewogen

Op basis van deze kaders is het vervolg onderzoek ingezet. Voor de volledigheid is het collegebesluit van 9 juni 2015 met bijbehorend voorstel als bijlage 1 bijgevoegd.

3. Wat gaan we daarvoor doen?

Op basis van het toetsingskader zijn de verschillende circulatiemodellen, kruispuntoplossingen en dwarsprofielen beoordeeld en afgewogen. Er is in dit voorstel gekozen om de conclusie en het advies direct inzichtelijk te maken. Vervolgens wordt per onderdeel een toelichting gegeven.

Conclusie en Advies

1. Kiezen voor circulatiemodel 2 bestaande uit:
 - a. het instellen van twee richtingsverkeer Tilburgseweg noord (tussen de Kalverstraat en de Dorpsstraat)
 - b. het omdraaien van de rijrichting op de Tilburgseweg (ter hoogte van Kloosterplein) en de Oude Kerkstraat zodat een logische (parkeer)route ontstaat.
2. Het kruispunt van Haestrechtstraat / Tilburgseweg ongewijzigd te laten en een mini rotonde te realiseren op het knooppunt Dorpsstraat-Tilburgseweg.
3. De verkeersintensiteit op de Hoogstraat (tussen Thomas van Diessenstraat en Doctor Ariensstraat) te monitoren en indien nodig ook hier de rijrichting om te draaien om sluipverkeer te voorkomen.
4. Ten aanzien van het wegprofiel op de Tilburgseweg uit te gaan van profielvariant B. Hiermee ruimte te bieden aan extra verbreding van de trottoirs, voldoende ruimte voor parkeren en een helder en duidelijke verwachting aan alle weggebruikers te aanzien van het gezamenlijk gebruik van de rijbaan.

Toelichting conclusie en advies

Verkeerscirculatie

Bij de afweging van de drie modellen is gekeken in welke mate het model een bijdrage levert aan de verbetering van de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid in het centrum. Om die vraag te beantwoorden zijn de varianten doorgerekend met een verkeersmodel. Voor een weergave van deze doorrekening verwijzen wij u naar pagina 20 van de rapportage. Op basis van de doorrekening komt duidelijk naar voren dat het instellen van twee richting verkeer op het noordelijk deel van de Tilburgseweg een grote meerwaarde heeft.

Model 1 en 2 zijn de modellen die sterk bijdragen aan het hoofddoel (verbeteren van de bereikbaarheid van het centrum). Beiden dragen ook bij aan het verbeteren van de leefbaarheid in woonstraten: beiden in lichte mate voor de Aabeekstraat. Model 2 levert in sterke mate een bijdrage aan de leefbaarheid voor de Oude Kerkstraat en heeft daarnaast het voordeel dat een logischere (parkeer)structuur ontstaat voor de bereikbaarheid van het Jan van Besouw.

Het verkeersmodel laat echter bij model 2 ook zien dat er een verhoging in de intensiteit kan ontstaan in de Hoogstraat. Uit nader onderzoek naar het verkeer dat in model 2 door de Hoogstraat rijdt, blijkt dit grotendeels doorgaand verkeer te zijn met een bestemming ten zuiden van het centrum. Dit verkeer dient te rijden via de Dorpsstraat en Van Hogendorpplein, Nieuwkerksedijk en Parallelweg. In de praktijk zal het echter de vraag zijn of deze routing daadwerkelijk ontstaat. Een mogelijke oplossing hiervoor is aanvullend de rijrichting om te draaien in de Hoogstraat, tussen de Thomas van Diessenstraat en Doctor Ariensstraat. Dit verkeer wordt daarmee gedwongen worden de route via het van Hogendorpplein te kiezen. Geadviseerd wordt om het verkeersintensiteit in de Hoogstraat te monitoren om te bepalen of het omdraaien van de rijrichting daadwerkelijk noodzakelijk is.

Model 3 valt af, omdat deze maar in beperkte mate bijdraagt aan het hoofddoel, en daarbij ook de leefbaarheid in de prinsessenstraatjes, en in het bijzonder de Marijkestraat aantast. In de verdere toetsing is dit model daarom ook niet meer meegenomen.

Knooppunten

Bij de afweging van de drie kruispunt opties is gekeken op welke wijze de knooppunten Dorpsstraat en Van Haestrechtstraat vormgegeven kunnen worden en hoe dit aansluit op de beleving van de Tilburgseweg. Uit de analyse van de verschillende kruispunt vormen komt naar voren dat het aanpassen van het knooppunt Van Haestrechtstraat niet noodzakelijk is. De huidige vormgeving heeft voldoende capaciteit. De historische as die de Tilburgseweg is, wordt door het behoud van de huidige vormgeving ook niet verder aangetast.

De verwachte intensiteiten maken het behoud van de huidige vormgeving mogelijk. Aanpassingen op de aansluiting Dorpsstraat ten gunste van de verkeersveiligheid voor naar de Tilburgseweg-noord overstekende fietsers zijn daarbij wel noodzakelijk. Het aanbrengen van een mini-rotonde heeft daarbij de voorkeur, omdat deze een bijdrage leveren aan de oversteekbaarheid en herkenbaarheid en daarmee gevoel van de veiligheid voor fietsers. Voor beide opties zal beperkte grondaankoop noodzakelijk zijn.

Agendapunt:

Wegprofiel

Bij de keuze voor een wegprofiel is gekeken in welke mate de vormgeving aansluit bij de gewenste functie en kwaliteit van de Tilburgseweg, in relatie tot bereikbaarheid en verkeersveiligheid. In de uiteindelijke afweging zijn twee wegprofielen afgewogen.

- Dwarsprofiel A: twee richtingen met aparte fietsvoorzieningen;
- Dwarsprofiel B: twee richtingen met fietsers op de rijbaan.

Model C, eenrichting met aparte fietsvoorzieningen, is afgefallen omdat eenrichtingsverkeer op de Tilburgseweg bij de beoordeling van de ontsluitingsmodellen onvoldoende bijdraagt aan de doelstelling.

De intensiteit op de Tilburgseweg noord zal bij het instellen van twee richtingen verkeer per definitie omhoog gaan met zo'n 1.500 tot 1.750 motorvoertuigen per etmaal. Deze intensiteiten op zich zijn acceptabel, ook op een 30 km/uur weg, mits deze door een juiste vormgeving goed en veilig over de Tilburgseweg worden geleid. De verhoogde intensiteiten zijn uiteraard wel meegewogen in de toetsing op de verschillende onderdelen.

Het dwarsprofiel A voorziet weliswaar in een aparte ruimte voor iedereen, maar dit leidt tot een profiel waarin alle ingrediënten op een minimale wijze zijn vertegenwoordigd. Dit leidt tot knelpunten op voor elke vervoerwijze. Bij dwarsprofiel B ontstaat ruimte voor extra verbreding van de trottoirs, waardoor het verblijfsklimaat van de Tilburgseweg-noord wordt vergroot. Door de fietsers op de rijbaan te laten ontstaat voor iedereen duidelijkheid wat hij of zij op de gehele Tilburgseweg in het centrum kan verwachten. Aanvullende maatregelen voor overstekende voetgangers zijn bij beide varianten noodzakelijk alsmede het beperken van de snelheid. De duidelijkheid over ieders positie op de weg zorgt er voor dat de voorkeur uit gaat naar dwarsprofiel B.

Aanvullende aandachtspunten

Met het vaststellen van de uitgangspunten is er nog geen concreet herinrichtingsplan. De resultaten van het onderzoek zijn input voor de verdere (technische) uitwerking van een ontwerp ten behoeve van de reeds voorziene herinrichting van de Tilburgseweg.

Op basis van de rapportage en de consultatie van diverse partijen is de onderstaande lijst met aandachtspunten die tijdens de uitwerking moeten worden meegenomen.

- Binnen de uitwerking van het ontwerp in beeld brengen op welke wijze een duurzame en toekomstbestendige groene laan gerealiseerd kan worden. De huidige bomen langs de Tilburgseweg zijn minder geschikt voor een winkelstraat. Het is wenselijk de huidige bomen te vervangen en zo mogelijk verder van de gevels te plaatsen, passend bij het historische profiel van de Tilburgseweg;
- Aandacht voor de oversteekbaarheid van de Tilburgseweg ter hoogte van het Kloosterplein. Binnen de uitwerking van het ontwerp zal opnieuw worden afgewogen of het wenselijk en mogelijk is om aanvullende oversteekvoorzieningen te realiseren op deze locatie.
- Binnen de uitwerking van het ontwerp aandacht hebben voor de problematiek ten aanzien van het parkeren op het Kloosterplein ten behoeve van de daar aanwezige pinautomaat.
- Aandacht voor het aantal en de locatie van fietsparkeerplaatsen langs de Tilburgseweg;
- Binnen de uitwerking van het ontwerp streven naar behoud van minimaal het zelfde aantal parkeerplaatsen op de Tilburgseweg-noord;

Agendapunt:

- Op de Tilburgseweg noord expliciete elementen opnemen, die de maximum snelheid van het gemotoriseerd verkeer van 30 km/uur garandeert en de oversteekbaarheid voor voetgangers verbetert;
- In overleg met de ondernemers minimaal 2 à 3 laad- en los havens strategisch in de Tilburgseweg noord plaatsen;
- Strikt handhaven op de venstertijden voor laden en lossen, het laden en lossen op de rijbaan en het parkeren op de laad- en los plaatsen;
- Het kruispunt Tilburgseweg-Kalverstraat gelijkwaardig uitvoeren, waarbij door de vormgeving geen van de routes over het kruispunt als doorgaand kan worden geïnterpreteerd;
- Doorgaand verkeer daar waar mogelijk eerder om het centrum heen leiden: door bewegwijzering, bij voorkeur daar waar mogelijk ondersteunt met fysieke maatregelen, zoals een afbuigende voorrang;
- Herkenbare en eenduidige parkeerwijzing aanbrengen, die het ontsluitingsmodel van het centrum ondersteunt;
- Monitoren of er veel keerbewegingen ontstaan op de Tilburgseweg noord waardoor de verkeersveiligheid kan worden geschaad. Het omdraaien van het eenrichtingsverkeer in de Dwarsstraat is hiervoor een mogelijke oplossing. Op deze manier kan zonder te keren op de Tilburgseweg, het verkeer dat alleen op de Tilburgseweg noord hoeft te zijn via de Dwarsstraat, de Koudepad en de Kerkstraat richting de Dorpsstraat rijden en op deze manier het centrum richting het noorden verlaten;

Naast de bovenstaande punten zijn bij de uitwerking van een ontwerp ruimtelijke en technische aspecten van groot belang. De sfeer en uitstraling die een straat moet krijgen is cruciaal in de uitwerking van de onderstaande punten die ook zijn ingebracht als aandachtspunt.

- In verband met de toegankelijkheid en de ruimtelijke kwaliteit zo min mogelijk hoogteverschillen aanbrengen in het dwarsprofiel van de Tilburgseweg. Indien deze technisch of juridisch noodzakelijk, dan dient aandacht uit te gaan naar de uitvoeringsvorm van de verhoogde randen;
- Door de vormgeving van de rijbaan van de Tilburgseweg noord het niet inhalen van fietsers ondersteunen, door bijvoorbeeld aan te haken bij het ontwerp van een fietsstraat. Vaak wordt daarbij een overrijdbare middengeleider aangebracht, om het inhalen van fietsers te beperken. Ook kan daarmee de illusie van een brede fietssuggestiestrook worden gewekt wat de positie van de fietsers versterkt.
- Bij de uitwerking te onderzoeken of eenrichtingsverkeer voor vrachtverkeer op de Tilburgseweg haalbaar is. Wanneer het instellen van eenrichtingsverkeer voor vrachtwagens verkeerskundig, technisch en wenselijk is kan de breedte van het wegprofiel worden terug gedrongen. Voordeel voor het dwarsprofiel is dat er meer ruimte is voor een breed trottoir van 3,00 meter aan beide zijden (in plaats van aan één zijde) en een smallere rijbaan (4,75 meter), waardoor de neiging tot harder rijden dan 30 km/uur verder wordt ingeperkt.

4. Wat mag het kosten?

Een besluit over een wijziging in de verkeerscirculatie in het centrum is de eerste stap in de definitieve herinrichting van de Tilburgseweg. Voor deze herinrichting zijn financiële middelen gereserveerd in de begroting. In de reserve overgehevelde budgetten is een bedrag gereserveerd van € 483.030,00. Binnen dit bedrag is de reconstructie van de Tilburgseweg opgenomen exclusief de aansluitingen met de Bergstraat en de Dorpsstraat en het deel ter hoogte van het Kloosterplein wat reeds opnieuw is ingericht.

Agendapunt:

Echter het College heeft besloten in haar vergadering van 12 maart 2014 om een gedeelte van dit bedrag aan te wenden voor de reconstructie van de Muldersweg en de Molenstraat omdat het oorspronkelijk gevoteerde krediet niet toereikend was. Van het bedrag ad € 483.030,00 is € 154.000,00 hiervoor aangewend zodat er nog een bedrag resteert van € 329.030,00 en dat is verwerkt in het Financieel Tussenbericht van december 2014. Daarnaast is bij de invulling van het Infraplan 2013 voor het onderdeel riolering een bedrag voor rioleringswerkzaamheden gereserveerd van € 129.000,00 hetgeen in de Burap 2014 is verwerkt.

Met de realisatie van dit voorstel zullen daarom aanvullende kosten gemaakt moeten worden. Op dit moment worden de volgende posten verwacht:

- a) Aanleg minirotonde kruispunt Dorpstraat - Tilburgseweg
- b) Aankoop grond ten behoeve van de realisatie van de minirotonde
- c) Minimale aanpassingen ten behoeve van het omdraaien van het éénrichtingsverkeer in de Oude Kerkstraat
- d) Aanpassingen in de huidige (parkeer)verwijzing
- e) Mogelijke aanpassingen huidige Kloosterplein in verband met de oversteekbaarheid en parkeren
- f) Aanpassing kruispunt Bergstraat / Tilburgseweg / Molenstraat/ Bergstraat inclusief 30km poort

Voor de wegwerkzaamheden is dus een bedrag beschikbaar van € 329.030,00 wat naar verwachting ontoereikend is. Eventuele extra middelen dienen gevonden te worden binnen het Infraplan dan wel dienen de extra middelen geactiveerd te worden en die kapitaallasten betekenen een verslechtering van de budgettaire positie.

5. Communicatie en participatie / inspraak

In het proces tot nu toe hebben, naast de vakinhoudelijke ambtenaren, zowel de bewoners als ondernemers en VVN de gelegenheid gehad om input te leveren op het onderzoek. Hieronder is kort weergegeven welke communicatie middelen en momenten er zijn ingezet tijdens het proces.

- Er is gesproken met beleidsmedewerkers, wethouders en ambtenaren van de gemeente Goirle die wonen en/of werken in Goirle;
- Er is een enquête gehouden onder bewoners, bezoekers en ondernemers van Goirle
- Er hebben drie sessies plaatsgevonden met een klankbordgroep bestaande uit ondernemers, bewoners en vertegenwoordigers van VVN, ouderen en (visueel) minder-validen;
- Er is een inloopavond georganiseerd voor belangstellenden.

De adviezen die in dit voorstel worden gedaan zijn besproken met de klankbordgroep en worden door hen ook onderschreven. Binnen de aanvullende aandachtspunten zijn ook andere wensen en ideeën vanuit de klankbordgroep en de inloopavond meegenomen. Na besluitvorming door het college zal door middel van een artikel in het Goirles belang worden gecommuniceerd over de voortgang van het proces.

6. Vervolgtraject besluitvorming

Na besluitvorming door de gemeenteraad over de voorstellen worden door de afdeling R&B de voorgestelde vervolgstappen ten behoeve van de uitwerking opgestart. Een van de onderdelen hiervan is het opstellen van een projectplanning, waarop onder meer het moment van uitvoering wordt bepaald. Uiteraard vindt daartoe overleg plaats met de betrokken ondernemers. Met name de komende periode staan een aantal grote

Agendapunt:

infrastructurele projecten op de planning. Hierdoor is de beschikbare capaciteit ook een bepalende factor voor de projectplanning.

In verband met de veiligheid en duidelijkheid van de weggebruikers is het niet wenselijk om uitvoering te geven aan het instellen van tweerichtingsverkeer voordat de reconstructie heeft plaatsgevonden. Dit men name van wege de aanpassingen die benodigd zijn aan het kruispunt met de Dorpsstraat. De benodigde grondaankoop voor deze aanpassing is hierbij cruciaal. Wanneer om ruimte technische redenen een minirotonde geen uitvoering zou kunnen krijgen zal de huidige vormgeving blijven bestaan en worden geoptimaliseerd.

7. Fatale beslisdatum

Er is in dit project geen sprake van een juridische fatale termijn. Echter de problematiek rond de bereikbaarheid en ontsluiting van het centrum is actueel en vraagt om concrete actie op korte termijn.

8. Voorstel

1. Kiezen voor circulatiemodel 2 bestaande uit:
 - a. het instellen van twee richtingsverkeer Tilburgseweg noord (Tussen de Kalverstraat en de Dorpsstraat)
 - b. Het omdraaien van de rijrichting op de Tilburgseweg (ter hoogte van Kloosterplein) en de Oude Kerkstraat zodat een logische (parkeer)route ontstaat.
2. Het kruispunt van Haestrechtstraat / Tilburgseweg ongewijzigd te laten en een mini rotonde te realiseren op het knooppunt Dorpsstraat-Tilburgseweg.
3. De verkeersintensiteit op de Hoogstraat (tussen Thomas van Diessenstraat en Doctor Ariensstraat) te monitoren en indien nodig ook hier de rijrichting om te draaien om sluipverkeer in noordelijke richting te voorkomen.
4. Ten aanzien van het wegprofiel op de Tilburgseweg uit te gaan van profielvariant B. Hiermee ruimte te bieden aan brede trottoirs, voldoende ruimte voor parkeren en een helder en duidelijke verwachting aan alle weggebruikers te aanzien van het gezamenlijk gebruik van de rijbaan.
5. Bovenstaande besluiten alsmede de aanvullende aandachtspunten als kader mee te geven voor de verdere uitwerking van het ontwerp.

burgemeester en wethouders van Goirle

Machteld Rijsdorp, burgemeester
Michel Tromp, secretaris

Agendapunt:

De raad van de gemeente Goirle;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 12-01-2016;

gelezen het advies van de commissie Ruimte d.d. 15-02-2016;

gelet op de Gemeentewet;

b e s l u i t :

1. Kiezen voor circulatiemodel 2 bestaande uit:
 - a. het instellen van twee richtingsverkeer Tilburgseweg noord (Tussen de Kalverstraat en de Dorpsstraat)
 - b. Het omdraaien van de rijrichting op de Tilburgseweg (ter hoogte van Kloosterplein) en de Oude Kerkstraat zodat een logische (parkeer)route ontstaat.
2. Het kruispunt van Haestrechtstraat / Tilburgseweg ongewijzigd te laten en een mini rotonde te realiseren op het knooppunt Dorpsstraat-Tilburgseweg.
3. De verkeersintensiteit op de Hoogstraat (tussen Thomas van Diessenstraat en Doctor Ariensstraat) te monitoren en indien nodig ook hier de rijrichting om te draaien om sluipverkeer in noordelijke richting te voorkomen.
4. Ten aanzien van het wegprofiel op de Tilburgseweg uit te gaan van profielvariant B. Hiermee ruimte te bieden aan brede trottoirs, voldoende ruimte voor parkeren en een helder en duidelijke verwachting aan alle weggebruikers te aanzien van het gezamenlijk gebruik van de rijbaan.
5. Bovenstaande besluiten alsmede de aanvullende aandachtspunten als kader mee te geven voor de verdere uitwerking van het ontwerp.

Aldus besloten door de raad van de gemeente Goirle in zijn vergadering van 08-03-2016.

, de voorzitter

, de griffier