



## Colofon

Opdrachtgever : gemeente Goirle  
Contactpersoon : Leanne van Tilborg-Spaan

Opgesteld door : Hans van Rijen  
Gecontroleerd door : Frank Immerzeel

Projectnummer : 14.1203-R03  
Status : definitief

Tilburg, 14 december 2015

## Een bereikbaar centrum Goirle

Studie naar de optimalisering van de  
bereikbaarheid, leefbaarheid & verkeersveiligheid

# INHOUDSOPGAVE

<b>1</b>	<b>INLEIDING</b>	<b>3</b>
1.1	AANLEIDING	3
1.2	DOEL	3
1.3	WERKWIJZE	3
1.4	LEESWIJZER	3
<b>2</b>	<b>DIALOOG</b>	<b>4</b>
2.1	GESPREKKEN	4
2.2	BELANGRIJKSTE BEVINDINGEN	4
<b>3</b>	<b>UITWERKING</b>	<b>5</b>
3.1	ONTSluitINGSMODELLEN	5
3.2	KNOOPPUNTEN	9
3.3	DWARSPROFIELEN	13
3.4	TOETSINGSKADER	17
<b>4</b>	<b>BEOORDELING</b>	<b>19</b>
4.1	ONTSluitINGSSTRUCTUUR	19
4.2	KNOOPPUNTEN	21
4.3	PROFIEL TILBURGSEWEG	23
4.4	KOSTEN	25
<b>5</b>	<b>CONCLUSIES</b>	<b>26</b>
5.1	CONSULTATIE	26
5.2	ADVIES	28
5.3	AANVULLENDE UITGANGSPUNTEN VOOR DE UITWERKING	31
<b>6</b>	<b>BIJLAGEN</b>	<b>32</b>
	RESULTATEN ENQUÊTE	33
	RESULTATEN DISCUSSIE GEMEENTELIJKE MEDEWERKERS EN KLANKBORD	40
	VOORRANGSKRUISPUNTEN TILBURGSEWEG RECHTDOOR MET MIDDENGELEIDER	42
	STANDAARD-ROTONDE	43
	RESULTATEN VERKEERSMODEL 2030	44
	TOETSINGSRESULTATEN	48

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

De bereikbaarheid van het centrum, met name aan de noordzijde wordt door de gemeente, bewoners, ondernemers en bezoekers als onvoldoende ervaren. De routing voor het autoverkeer is onduidelijk. Goirle wil maximaal gastvrij zijn voor ondernemers en bezoekers en wil daarop de centrumontsluiting afstemmen. Tegelijkertijd wil Goirle haar bewoners een leefbare en verkeersveilige omgeving bieden.

Het GVVP 2013 stelt dat voor de uitwerking van deze ambities nadere studie nodig is. Een studie die verschillende ontsluitingsalternatieven toetst door vooraf de verkeerskundige, ruimtelijke, economische en maatschappelijke consequenties vast te stellen.

## 1.2 Doel

Een haalbare voorkeurs-verkeerscirculatie voor een optimale bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid van het centrum, realiseerbaar binnen de planhorizon van het GVVP.

Dit rapport geeft een duidelijk kader voor de aansluitende actualisatie van het centrumplan. Het bevat randvoorwaarden en ideeën waarbinnen de verkeerscirculatie uitgewerkt moet worden, zonder terug te hoeven koppelen naar belanghebbenden. Er is immers al consensus bereikt. Het kader biedt wel een bandbreedte waarbinnen diverse invullingen mogelijk zijn. Hierdoor kan er bij een latere ontwerpfase ingespeeld worden op bijvoorbeeld materialen, inrichting en budget.

## 1.3 Werkwijze

De aanpak bestaat uit 3 stappen:

1. stap 1 - inventarisatie & dialoog: waarbij door overleg met diverse partijen in Goirle en een enquête een beeld geschetst is van de knelpunten en wensen;
2. stap 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. stap 3 – beoordeling: de ontsluitingsmodellen zijn doorgerekend en beoordeeld op hun effecten, verder verbeeld en voorgelegd aan een breder publiek om hun draagvlak te testen.

## 1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 geeft kort de resultaten van stap 1. Hoofdstuk 3 laat de gekozen ontsluitingsmodellen en toetsingskader zien. In hoofdstuk 3 is de verbeelding en toetsing opgenomen.

## 2 Dialoog

### 2.1 Gesprekken

De huidige situatie met betrekking tot de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid van het centrum is eerst geïnventariseerd. Hiervoor is:

1. gesproken met beleidsmedewerkers, wethouders en ambtenaren van de gemeente Goirle die wonen en/of werken in Goirle;
2. een enquête gehouden onder bewoners, bezoekers en ondernemers van Goirle
3. in drie sessies het oor te luister gelegd bij een klankbordgroep bestaande uit ondernemers, bewoners en vertegenwoordigers van VVN, ouderen en (visueel) minder-validen;
4. een inloopavond georganiseerd voor belangstellenden.

### 2.2 Belangrijkste bevindingen

Op basis van de stappen zijn de huidige knelpunten, wensen en niet-begaanbare paden met betrekking tot de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid van het centrum in beeld gebracht. In de bijlage zijn de resultaten in detail opgenomen. Hieronder zijn de belangrijkste bevindingen vermeld, zoals weergegeven door de klankbordgroep en bezoekers van het centrum:

- de knelpunten en wensen van gemeente, bewoners en bezoekers komen op hoofdlijnen overeen;
- Goirle is een boodschappencentrum: auto-bereikbaarheid is essentieel;
- relatief veel verkeer op de Tilburgseweg (noord) is te billijken en voor ondernemers aldaar zelfs essentieel;
- naast tweerichtingsverkeer is het enige alternatief voor een betere bereikbaarheid, de woonstraten aan de oost- en westzijde van de Tilburgseweg;
- het verbeteren van de auto-bereikbaarheid van het centrum zal er niet toe leiden dat bezoekers in plaats van op de fiets of te voet, met de auto zullen komen;
- parkeren op de Tilburgseweg is van levensbelang voor de ondernemers aldaar;
- fietsers op de Tilburgseweg kiezen regelmatig het alternatief via de Marijkestraat;
- het kruispunt Dorpsstraat-Tilburgseweg was en is een knelpunt, vooral voor fietsers;
- voetgangers waarderen de trottoirs in de Tilburgseweg, maar laken de oversteekbaarheid.
- blauwe zone bij voorkeur zo veel mogelijk inperken;
- parkeersituatie in het centrum is niet aantrekkelijk door de blauwe zone, de herkenbaarheid van de parkeerlocaties, de parkeerrouting en het gevoel dat parkeerplaatsen vaak vol staan;
- Jan van Besouw is in de huidige situatie vanuit het noorden niet goed vindbaar.

Echt tegengestelde bevindingen zijn tijdens de dialoog niet boven water gekomen. Als al een tegenstelling kan worden benoemd, kan alleen het verschil in benaming van de Tilburgseweg (noord) worden vermeld. Vanuit de gemeente bestaat de indruk dat er geen directe uitwisseling is tussen bezoekers van de Tilburgseweg (noord) en de Hovel: de Tilburgseweg (noord) is een aanloopstraat naar de Hovel, waar mensen snel een boodschap doen. Ondernemers geven echter duidelijk aan dat de Hovel en de Tilburgseweg (noord) bij elkaar horen. Voor deze studie bijten deze twee bevindingen elkaar echter niet: beiden gaan uit van een goede (auto) bereikbaarheid van het centrum.

## 3 Uitwerking

Een betere bereikbaarheid van het centrum van Goirle bestaat uit drie onderdelen:

### 1. Ontsluitingsmodellen Centrum Goirle-Noord

Dit onderdeel gaat in op de verkeersstructuur waarmee de bereikbaarheid van het centrum aan de noordzijde wordt verbeterd;

### 2. Vormgeving van de knooppunten

Logische aansluitingen op de aantakkingen van de Van Haestrechtstraat en de Dorpsstraat zijn van groot belang op de haalbaarheid en beleving van de ontsluiting. Dit onderdeel gaat in op de wijze waarin de belangrijkste aansluitingen vormgegeven kunnen worden;

### 3. Gevolgen voor de Tilburgseweg

Verkeersstromen veranderen en deze hebben gevolgen voor het noordelijk deel van de Tilburgseweg. Dit onderdeel gaat in op de basisvormgeving en het dwarsprofiel van de Tilburgseweg, in relatie tot bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid.

### Modulaire opbouw

De alternatieve ontsluitingsmodellen, knooppunten en dwarsprofielen zijn los met elkaar te combineren. Uitzondering daarop is dat dwarsprofielen die uitgaan van eenrichtingsverkeer uiteraard niet toepasbaar zijn op ontsluitingsmodellen die uitgaan van tweerichtingsverkeer. Ook de vormgeving van de knooppunten zal enigszins veranderen indien gekozen wordt voor eenrichtingsverkeer. Deze blijven in essentie echter wel hetzelfde.

### 3.1 Ontsluitingsmodellen

Op basis van de knelpunten en wensen uit de dialoog zijn drie ontsluitingsmodellen bepaald die voor een verbetering kunnen zorgen van de bereikbaarheid van het centrum. Deze drie modellen, die nader uitgewerkt en getoetst zijn, zijn weergegeven op de volgende pagina's en hebben de goedkeuring van de gemeentelijke projectgroep en de klankbordgroep.

In overleg met de klankbordgroep zijn de volgende modellen afgevalen voor verdere uitwerking en toetsing:

- éénrichtingsverkeer op de Tilburgseweg en verspreiding van het noordelijk ontsluitende verkeer over de "prinsessenstraatjes" en het Oranjeplein. Dit ontsluitingsmodel is door de projectgroep en de klankbordgroep nauwelijks realistisch geacht;
- fietsverkeer via een alternatieve route (Marijkestraat). Fietsverkeer is nauwelijks te sturen en fietsverkeer dient op de Tilburgseweg sowieso een goede infrastructuur aangeboden te worden.

### Model 1 – twee richtingsverkeer Tilburgseweg noord



#### Algemene kenmerken

- het centrum is vanaf de noordzijde bereikbaar en te verlaten via de Tilburgseweg;
- verkeer naar de Hovel kan zowel op de heen- als de terugweg de winkels aan Tilburgseweg noord bezoeken;
- het Jan van Besouw wordt over het algemeen via de Tilburgseweg en het Kloosterplein bereikt. Indien de parkeerplaats bij het Jan van Besouw echter vol is, zijn alternatieven zoals De Hovel niet goed bereikbaar en vindbaar. Hiervoor dient te worden omgereden via de Oude Kerkstraat en Dorpsstraat.

### Model 2 – twee richtingsverkeer Tilburgseweg noord + omgedraaide rijrichting Tilburgseweg ter hoogte van Kloosterplein en op Oude Kerkstraat



#### Algemene kenmerken

- het centrum is vanaf de noordzijde bereikbaar en te verlaten via de Tilburgseweg;
- verkeer naar de Hovel kan zowel op de heen- als de terugweg de winkels aan Tilburgseweg noord bezoeken;
- het Jan van Besouw is vanuit het noorden niet meer direct bereikbaar via de Tilburgseweg/Kloosterplein, maar via de Oude Kerkstraat (omdraaien rijrichting) en Thomas van Diessenstraat. Het Jan van Besouw geeft aan geen voorkeur te hebben of zij bereikbaar zijn via de Tilburgseweg of via de Oude Kerkstraat/Thomas van Diessenstraat. Voordeel van deze ontsluiting is dat indien de parkeerplaats bij het Jan van Besouw vol is, de parkeer alternatieven, zoals De Hovel direct en goed bereikbaar zijn via het Kloosterplein en de Tilburgseweg. Het Jan van Besouw geeft aan dit als voordeel te zien.

### Model 3 – eenrichtingscircuit Tilburgseweg noord > Marijkestraat



#### Algemene kenmerken

- het centrum is vanaf de noordzijde bereikbaar via de Tilburgseweg en wordt verlaten via de Marijkestraat;
- verkeer vanuit het centrum zal via een woonstraat (Marijkestraat) rijden;
- op het kruispunt Marijkestraat-Van Haestrechtstraat zijn geen extra ondersteunde maatregelen nodig om het extra verkeer vanuit de Marijkestraat te ontsluiten op de Van Haestrechtstraat;
- het eenrichtingsverkeer laat meer ruimte voor fiets en voetganger de mogelijke dwarsprofielen van de Tilburgseweg;
- aanvullende maatregelen zijn noodzakelijk om doorgaand verkeer door en parkeeroverlast in de andere "prinsessenstraatjes" te voorkomen;
- om de ontsluiting via de Marijkestraat mogelijk te maken is het noodzakelijk een doorsteek te maken van de Klaverstraat naar de Marijkestraat. Dit gaat ten koste van de bereikbaarheid van het zorgcentrum: geen parkeerplaatsen meer direct bij de ingang en bezoekers zullen de doorsteek (te voet) moeten oversteken;
- het Jan van Besouw wordt over het algemeen via de Tilburgseweg en het Kloosterplein bereikt. Indien de parkeerplaats bij het Jan van Besouw echter vol is, zijn alternatieven zoals De Hovel niet goed bereikbaar en vindbaar. Hiervoor dient te worden omgedreden via de Oude Kerkstraat en Dorpsstraat.



## 3.2 Knooppunten

Instellen van twee richtingsverkeer in de Tilburgseweg noord, betekent een andere belasting van de kruispunten Tilburgseweg-Dorpsstraat en Tilburgseweg-Van Haestrechtstraat. Daarnaast is uit de dialoog naar voren gekomen dat het kruispunt Tilburgseweg-Dorpsstraat onveilig en niet prettig is voor fietsers. Aanpassingen zullen daarom waarschijnlijk noodzakelijk zijn.

Op basis van de knelpunten en wensen uit de dialoog zijn twee kruispuntvormen bepaald die voor een verbetering kunnen zorgen. Deze twee kruispuntvormen, die nader uitgewerkt en getoetst zijn, zijn weergegeven op de volgende pagina's en hebben de goedkeuring van de gemeentelijke projectgroep en de klankbordgroep. Naast deze twee kruispuntvormen is ook de huidige situatie beoordeeld, zodat duidelijk wordt of maatregelen noodzakelijk zijn.

In overleg met de klankbordgroep zijn de volgende kruispuntvormen afgevallen voor verdere uitwerking en toetsing:

- ondanks dat de klankbordgroep hiervoor een voorkeur heeft, is een voorrangskruispunt met een middengeleider, waarbij de Tilburgseweg voorrang heeft, niet realiseerbaar. Een dergelijke oplossing kent een te groot ruimtebeslag op zowel de Dorpsstraat als de Van Haestrechtstraat. Voor de beeldvorming zijn deze varianten in de bijlage opgenomen;
- het aanbrengen van rotondes met middeneiland (een "standaard rotonde") wordt niet mogelijk geacht, omdat deze ruimtelijk niet inpasbaar zijn. Voor de beeldvorming zijn deze varianten in de bijlage opgenomen.

### Napoleonsweg

Op de volgende pagina's wordt gesproken over een historische as. Reden hiervan is dat de Tilburgseweg zijn oorsprong vindt in de Napoleontische tijd. Begin 19<sup>e</sup> eeuw werd een hoofdwegennet aangelegd om belangrijke plaatsen met elkaar te verbinden. Vanuit militair oogpunt waren deze wegen kaarsrecht, met een eenduidig vormgegeven profiel. Ze waren breed, verhard en voorzien van schaduwrijke bomen. Een van deze wegen was de verbinding "Tilburg-Belgische grenzen (Turnhout)", via Goirle. De Tilburgseweg maakt hier onderdeel van uit.. De huidige strakke belijning en constante profielbreedte van de weg komen nog voort uit de oorspronkelijke functie van de weg. In deze studie, waar de Tilburgseweg een wezenlijk onderdeel van uitmaakt, is bovengenoemde cultuurhistorische context als een van de toetsingskaders meegenomen.

### Knooppunt 1 – huidige situatie



### Algemene kenmerken

- verkeer wordt door de voorrangssituatie naar de Dorpsstraat “gestuurd”;
- verkeer vanaf de Van Haestrechtstraat moet voorrang verlenen aan bestuurders op de Tilburgseweg;
- auto's uit de Van Haestrechtstraat en, indien twee richtingen verkeer op de Tilburgseweg noord, vanuit de Tilburgseweg noord, moeten in één keer beide rijrichtingen oversteken;
- de afbuigende voorrang geeft de entree van het centrum aan vanaf de Dorpsstraat
- fietsers die vanuit het noorden de Tilburgseweg noord willen inrijden voelen zich onveilig en kunnen worden klemgereden op de hoek Tilburgseweg-Dorpsstraat;
- alleen de afbuigende voorrang naar de Dorpsstraat werkt verstorend op de historische as.

### Knooppunt 2 – minirotondes



#### Algemene kenmerken

- alle bestuurders op de rotonde hebben voorrang; fietsers kunnen eenvoudiger oversteken;
- het middeneiland is volledig overrijdbaar voor vrachtverkeer. Personenauto's dienen wel om het middeneiland heen te rijden;
- vracht- en busverkeer worden vanuit de Van Haestrechtstraat geconfronteerd met een onlogische bocht indien men richting de Dorpsstraat rijdt. Arriva geeft aan deze zorgen te delen;
- de aanloopfunctie van de Tilburgseweg wordt door de vormgeving al gestart bij de Van Haestrechtstraat in plaats van bij de Dorpsstraat;
- voor realisatie is het noodzakelijk om gebruik te maken van delen particulier terrein;
- rotondes werken verstoring op de historische as Tilburgseweg;
- voor de aansluiting van de Dorpsstraat geeft Arriva aan geen voorkeur te hebben voor een rotonde of afbuigende voorrang.

### Knooppunt 3 – afbuigende voorrang met middengeleider



#### Algemene kenmerken

- bestuurders op de relaties Tilburgseweg – Van Haestrechtstraat en Tilburgseweg-Dorpsstraat hebben voorrang;
- "entree" centrum bij de Van Haestrechtstraat;
- middenberm 6 meter breed, waardoor personenauto's, fietsers en voetgangers in twee etappes kunnen oversteken;
- voor realisatie is het noodzakelijk om gebruik te maken van delen particulier terrein;
- de afbuigende voorrang werkt sterk verstorend op de historische as Tilburgseweg;
- voor de aansluiting van de Dorpsstraat geeft Arriva aan geen voorkeur te hebben voor een rotonde of afbuigende voorrang.

### 3.3 Dwarsprofielen

Het aanpassen van het ontsluitingsmodel van het centrum zal de verkeersstromen doen veranderen. Om bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid op de Tilburgseweg noord te garanderen zijn drie mogelijke dwarsprofielen opgesteld. Bij het bepalen van de dwarsprofielen zijn de volgende uitgangspunten vanuit de dialoog in acht genomen:

- het aantal parkeerplaatsen blijft minimaal gelijk, en neemt bij voorkeur toe;
- parkeren dient aan twee zijden plaats te vinden;
- voetgangersvoorzieningen zijn minimaal 1,50 meter breed;
- bij voorkeur een dubbele bomenrij;
- er dient voldoende ruimte te zijn voor laad en los plaatsen. Ondernemers binnen de klankbordgroep geven een minimum aan van 2 plaatsen;
- de exacte plaatsing van de laad en los plaatsen dienen te worden heroverwogen;
- er dient voldoende ruimte te zijn voor het plaatsen van fietsparkeervoorzieningen en reclame-uitingen.

De verschillen tussen de dwarsprofielen komen voort uit het maken van keuzes in de beperkt beschikbare ruimte (15 meter van gevel tot gevel): zo gaat het creëren van ruimte voor parkeren bijvoorbeeld ten koste van de mogelijkheden voor fietsvoorzieningen.

Op de volgende pagina's zijn drie mogelijke dwarsprofielen opgenomen.

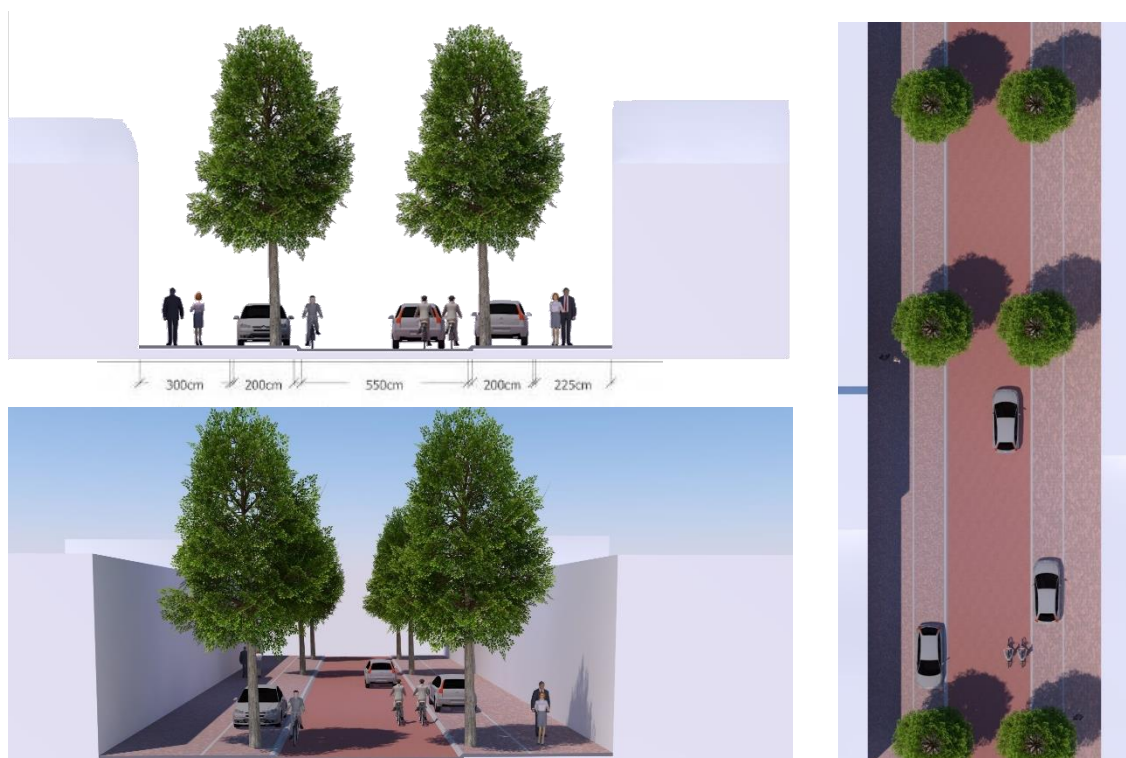
### Dwarsprofiel A – twee richtingen met aparte fietsvoorzieningen



#### Algemene kenmerken

- aanliggende, verhoogde fietsvoorzieningen van 1,50 meter. Dit is het minimum in het kader van het regionale fietsbeleidsplan, waarin de Tilburgseweg is opgenomen als primaire fietsroute;
- slechte aansluiting op de vormgeving van de Tilburgseweg ter hoogte van het Kloosterplein (geen fietsvoorzieningen);
- dubbele bomenrij, aansluitend op het historisch profiel van de Tilburgseweg;
- aan beide zijden parkeren: het aantal parkeerplaatsen blijft minimaal gelijk;
- minimale ruimte voor de voetganger: 1,50 meter;
- elkaar tegemoetkomend vrachtverkeer moet gebruik maken van de fietsvoorzieningen om elkaar te passeren. Dit maakt inbreuk op de verkeersveiligheid en comfort van de fietser;
- beperkte rijbaan, maar door aanliggende fietsvoorzieningen toch een relatief visueel breed profiel van bijna 8 meter.

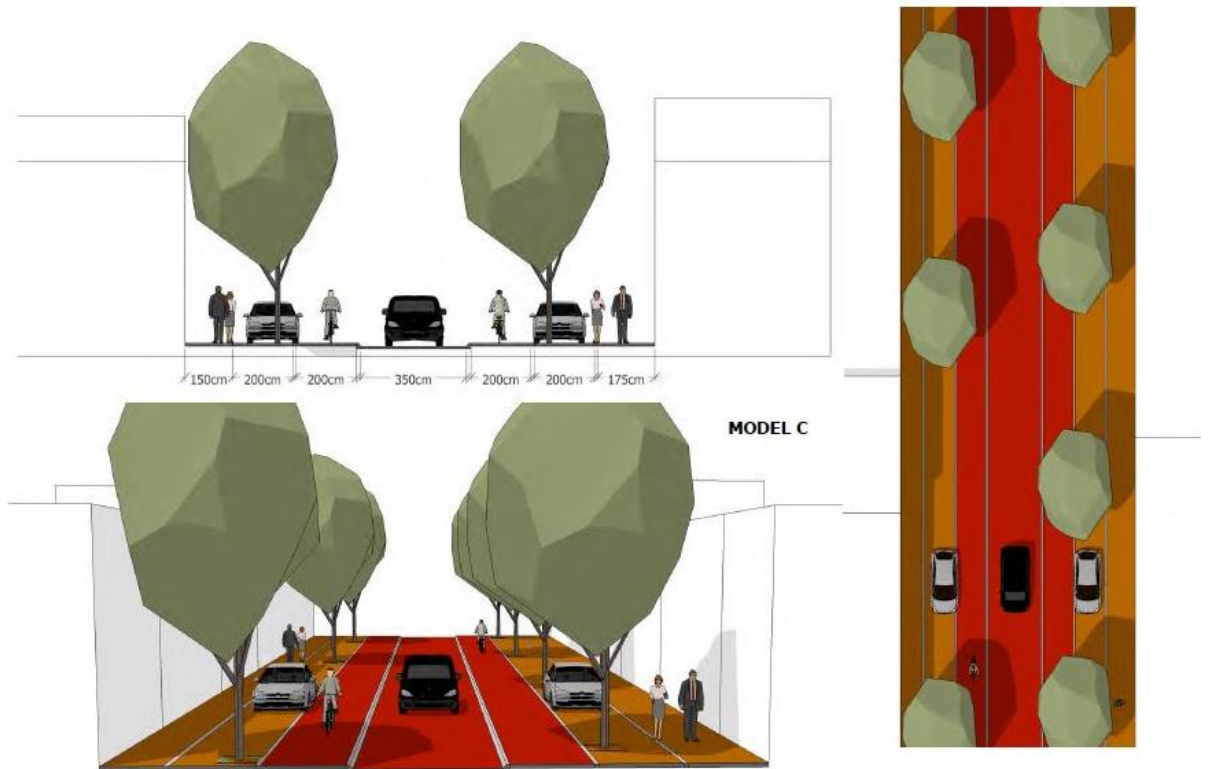
### Dwarsprofiel B – twee richtingen met fietsers op de rijbaan



#### Algemene kenmerken

- fietsers op de rijbaan, zonder middels belijning of afwijkende materialen aangegeven fietsstrook. Elkaar tegemoetkomende personenauto's kunnen elkaar passeren, zonder daarbij 2 naast elkaar rijdende fietsers te hinderen. Bij fietsers aan de andere zijde van de weg, moet één richting achter de fietsers blijven;
- fietsers op de rijbaan past niet bij uitgangspunten van het regionale fietsbeleidsplan, maar sluit wel aan bij het ontwerp van de Tilburgseweg ter hoogte van het Kloosterplein;
- dubbele bomenrij, aansluitend op het historisch profiel van de Tilburgseweg;
- aan beide zijden parkeren: het aantal parkeerplaatsen blijft minimaal gelijk;
- meer ruimte voor de voetganger: 2,25 tot 3,00 meter. Hierdoor ook meer ruimte voor het aanbrengen van fietsstallingen en mogelijkheden voor het gebruik van een deel van het trottoir voor bijvoorbeeld reclameborden of andere uitstalling van winkeliers;
- elkaar tegemoetkomend vrachtverkeer kan elkaar op de rijbaan stapvoets passeren;
- ruimere rijbaan, maar door het ontbreken van fietsvoorzieningen toch een relatief visueel smaller profiel van bijna 5,50 meter.

### Dwarsprofiel C – eenrichtingsverkeer met aparte fietsvoorzieningen



#### Algemene kenmerken

- aanliggende, verhoogde fietsvoorzieningen van 2,00 meter, conform het regionale fietsbeleidsplan, waarin de Tilburgseweg is opgenomen als primaire fietsroute;
- slechte aansluiting op de vormgeving van de Tilburgseweg ter hoogte van het Kloosterplein (geen fietsvoorzieningen);
- dubbele bomenrij, aansluitend op het historisch profiel van de Tilburgseweg;
- aan beide zijden parkeren: het aantal parkeerplaatsen blijft minimaal gelijk;
- beperkte ruimte voor de voetganger van 1,50 tot 1,75 meter;
- geen vrachtverkeer in tegengestelde richtingen, waardoor fietsvoorzieningen niet door vrachtverkeer gebruikt hoeft te worden;
- beperkte rijbaan, maar door de ruime fietsvoorzieningen toch een relatief visueel breed profiel van 7,50 meter;
- door de beperkte rijbaan en verkeer van maar één zijde, beter oversteekbaar voor voetgangers.



### 3.4 Toetsingskader

Om de ontsluitingsmodellen, knooppunten en dwarsprofielen te beoordelen, gebruiken we een toetsingskader: de meetlat waarlangs de alternatieven voor het verbeteren van de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid van het centrum van Goirle worden gelegd. Het toetsingskader bevat alleen criteria die worden beïnvloed door de alternatieven. Alle alternatieven gaan uit van de doelstelling een optimale bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid van het centrum te realiseren. Het toetsingskader gaat daarom ook niet alleen in op het verbeteren van de ontsluiting c.q. bereikbaarheid, maar ook op leefbaarheid en veiligheid.

Het toetsingskader bestaat uit vier categorieën. Deze categorieën zijn onderverdeeld in criteria:

- 1. Ontsluitingsstructuur Centrum Goirle-Noord**  
In welke mate levert de variant een bijdrage aan het verbeteren van de bereikbaarheid van het centrum aan de noordzijde?
- 2. Vormgeving van de knooppunten**  
Logische aansluitingen op de aantakkingen van de Van Haestrechtstraat en de Dorpsstraat zijn van groot belang op de haalbaarheid en beleving van de alternatieven. Op welke wijze kunnen de aansluitingen vormgegeven worden en hoe sluit dit aan bij de beleving van de Tilburgseweg?
- 3. Gevolgen voor de Tilburgseweg**  
Doordat verkeersstromen veranderen, heeft dit gevolgen voor het noordelijk deel van de Tilburgseweg. In deze categorie wordt ingegaan op de vraag in welke mate de vormgeving aansluit bij de gewenste kwaliteit van de Tilburgseweg, in relatie tot bereikbaarheid en verkeersveiligheid.
- 4. Kosten van de extra maatregelen**  
De laatste categorie gaat in op de extra kosten die worden gemaakt naast de herinrichting van het noordelijk deel van de Tilburgseweg.

Op de volgende pagina is het toetsingskader weergegeven.

	doel	criteria	
noordelijke ontsluiting centrum Goirle	directe ontsluiting van de Tilburgseweg / Hovel naar het noorden	rijtijd van (midden) Tilburgseweg tot aan kruispunt Tilburgseweg-Dorpsstraat	
	bereikbaarheid alternatieve parkeerplaats (Hovel) voor verkeer Jan van Besouw	ja/nee	
	leefbaarheid woonstraten		meer/minder dan 2000 mvt/etm tweerichtingen / 1000 mvt/etm éénrichting
			aandeel doorgaand / "wijkvreemd" verkeer
			directe toegang tot straten zonder parkeerregime (parkeeroverlast) noodzaak tot aanvullende maatregelen om doorgaand verkeer en parkeerders in andere woonstraten te voorkomen
	logische stedenbouwkundige structuur	ontsluitingsstructuur matcht met stedenbouwkundige structuur	
draagvlak in de samenleving	score van klankbord score uit inloopmarkt		
knooppunten	ruimtelijke inpasbaarheid	aantal m2 noodzakelijke aankoop gronden noodzakelijke bestemmingsplan aanpassingen	
	doorstroming openbaar vervoer	totaal mogelijke verliestijd van het openbaar vervoer	
	aansluiten op historie	mate van verstoring van het historisch lineair profiel Tilburgseweg	
	doorstroming auto verkeer		intensiteit/capaciteit verhouding Dorpsstraat-Tilburgseweg
			intensiteit/capaciteit verhouding Van Haestrechtstraat-Tilburgseweg
	goede oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers	CROW-classificatie oversteekbaarheid fietsers CROW-classificatie oversteekbaarheid voetgangers	
draagvlak in de samenleving	score van klankbord score uit inloopmarkt		
Tilburgseweg	bereikbaarheid detailhandel voor auto's	minder, gelijkblijvend of meer parkeerplaatsen dan in huidige situatie aantal en ligging van laad & losplaatsen	
	fietsvriendelijkheid		fiets-infra conform het regionaal fietsbeleidsplan (geen / 1,50m / 2,00m)
			duidelijke plaats voor de fiets: wel/geen onverwacht (vracht)verkeer op fietsvoorziening en aanwezigheid gevaarlijke verticale elementen
			eenduidige vormgeving Tilburgseweg: aansluiting op profiel Tilburgseweg ter hoogte van Kloosterplein ruimte voor fietsparkeerplaatsen
	aansluiten op historie	aansluiting op cultuurhistorische betekenis van de Tilburgseweg: wel/geen symmetrisch profiel	
	oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers	CROW-classificatie oversteekbaarheid fietsers (uit stilstand) CROW-classificatie oversteekbaarheid voetgangers (visueel gehandicapten)	
prettig verblijfsklimaat voor winkelend publiek	aanwezigheid van bomen 1 of 2 zijdig breedte van het trottoir		
draagvlak in de samenleving	score van klankbord score uit inloopmarkt		
<b>kosten</b>	€	(extra) kosten per alternatief (excl. Tilburgseweg no ord en ondergrondse infrastructuur)	

## 4 Beoordeling

In dit hoofdstuk is de toetsing aan de hand van het toetsingskader uit hoofdstuk 3 beschreven. Ingegaan is op de toetsing op basis van de 4 categorieën uit het toetsingskader. De scores van de verschillende modellen op alle punten uit het toetsingskader is in de bijlage opgenomen.

### 4.1 Ontsluitingsstructuur

- model 1: twee richtingsverkeer Tilburgseweg noord;
- model 2: twee richtingsverkeer Tilburgseweg noord + omgedraaide rijrichting Tilburgseweg ter hoogte van Kloosterplein en op Oude Kerkstraat;
- model 3: eenrichtingscircuit Tilburgseweg noord > Marijkestraat;

De bestaande situatie is niet beoordeeld, omdat deze per definitie niet bijdraagt aan het hoofddoel: verbeteren van de bereikbaarheid van het centrum. Wel is de bestaande situatie (doorgerekend naar 2030) in beeld gebracht om de modellen te kunnen beoordelen op hun effecten.

In welke mate levert het model een bijdrage aan de verbetering van de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid van het centrum?

#### Verkeersmodel

Om deze vraag te beantwoorden zijn de varianten doorgerekend met een verkeersmodel. Het regionale verkeersmodel heeft hiervoor als basis gediend. Dit verkeersmodel is op detailniveau aangepast, waarbij enkele straten in het centrum zijn toegevoegd. Daarnaast zijn rijrichtingen, de maximum snelheid en de kruispuntsoorten gedetailleerd. Vervolgens zijn per ontsluitingsvariant de toekomstige intensiteiten berekend voor 2030. De resultaten zijn weergegeven in de bijlage. In het figuur op de volgende pagina zijn de belangrijkste verkeersstromen in motorvoertuigen per etmaal door, van en naar het centrum weergegeven. Ten opzichte van de huidige situatie, zal de intensiteit op de Tilburgseweg noord bij het instellen van twee richtingen verkeer per definitie omhoog gaan met zo'n 1.500 tot 1.750 motorvoertuigen per etmaal.

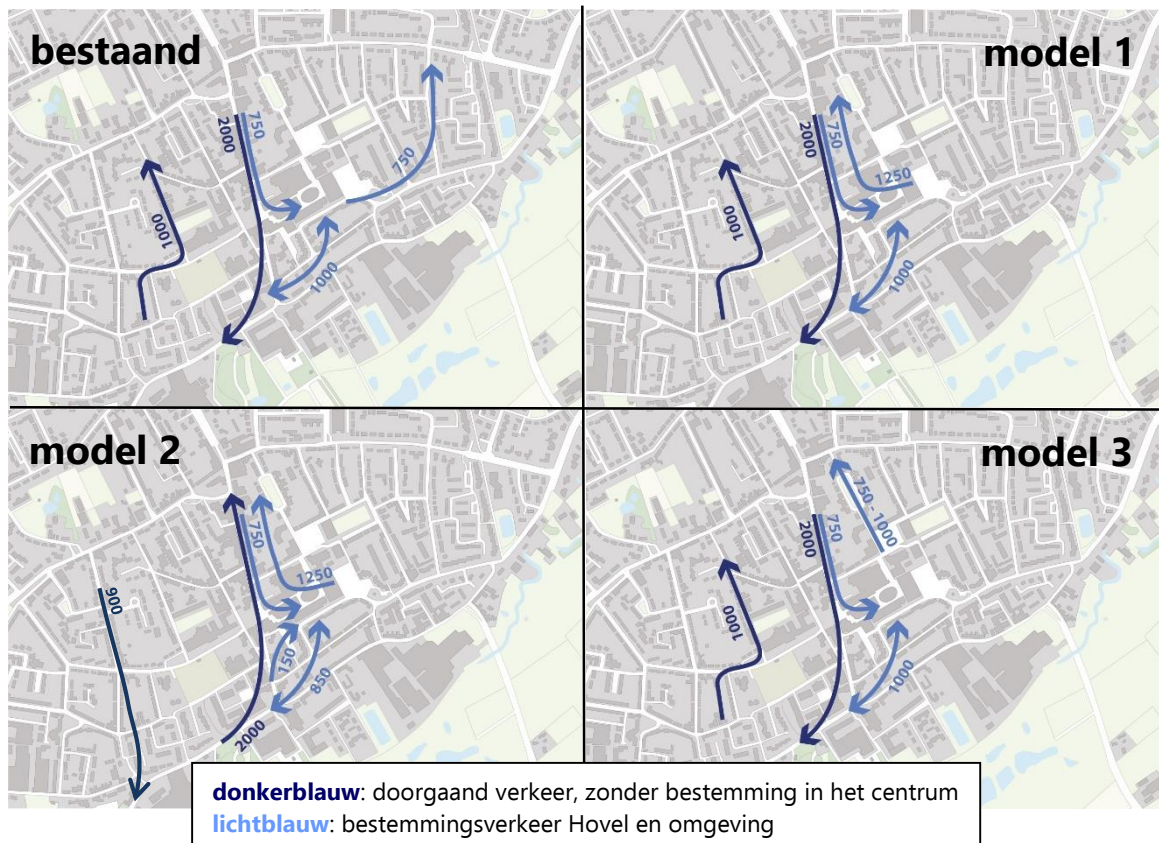
#### Toetsingsresultaten

De toetsingsresultaten zijn in de bijlage opgenomen. Per model gelden de volgende resultaten:

*Model 1 (twee richtingsverkeer Tilburgseweg noord):*

- meest directe verbinding naar knooppunten;
- logische stedenbouwkundige structuur;
- geen aantasting leefbaarheid woonstraten;
- lichte verbetering van de leefbaarheid in de Aabeekstraat.

Model 1 draagt sterk bij aan het hoofddoel (verbeteren bereikbaarheid centrum), terwijl de leefbaarheid in woonstraten niet wordt aangetast. Daarnaast levert het voor de Aabeekstraat een lichte verbetering op voor de leefbaarheid.



*Model 2 (twee richtingsverkeer Tilburgseweg noord + omgedraaide rijrichting Tilburgseweg ter hoogte van Kloosterplein en op Oude Kerkstraat):*

- meest directe verbinding naar knooppunten;
- directe verbinding tussen Jan van Besouw en parkeergarage Hovel, waardoor de bereikbaarheid van het Jan van Besouw verbetert;
- logische stedenbouwkundige structuur;
- leefbaarheid in Oude Kerkstraat verbeterd, doordat er 1.000 mvt/etmaal minder rijden;
- toename van 900 mvt/etmaal in zuidelijke richting in de Hoogstraat;
- geen aantasting leefbaarheid prinsessenstraatjes;
- lichte verbetering van de leefbaarheid in de Aabeekstraat.

Model 2 draagt sterk bij aan het hoofddoel (verbeteren bereikbaarheid centrum), terwijl de leefbaarheid in woonstraten niet wordt aangetast. Voor de Oude Kerkstraat levert het een sterke verbetering, en voor de Aabeekstraat een lichte verbetering op voor de leefbaarheid. Het voordeel voor de Oude Kerkstraat wordt teniet gedaan in de Hoogstraat.

*Model 3 (eenrichtingscircuit Tilburgseweg noord > Marijkestraat):*

- niet de meeste directe, maar wel directere verbinding naar knooppunten dan in huidige situatie
- onlogische stedenbouwkundige structuur
- aantasting leefbaarheid Marijkestraat e.o.:
  - niet veel, wel wijkvreemd verkeer in Marijkestraat
  - toename overloop blauwe zone in prinsessenstraatjes
  - aanvullende parkeermaatregelen noodzakelijk
- geen aantasting leefbaarheid Oude Kerkstraat
- lichte verbetering van de leefbaarheid in de Aabeekstraat

Model 3 draagt minder bij aan het hoofddoel (verbeteren bereikbaarheid centrum) en de leefbaarheid in de Marijkestraat (e.o.) loopt terug.

### Conclusie ontsluitingsstructuur

Het instellen van tweerichtingsverkeer op de Tilburgseweg-noord loont!

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. Dit wordt echter teniet gedaan door een afname in de Hoogstraat.

Model 2 heeft daarnaast het voordeel dat een logischere structuur ontstaat voor de bereikbaarheid van het Jan van Besouw.

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

Bovenstaande conclusies zijn onderschreven door de klankbordgroep.

## 4.2 Knooppunten

- bestaande situatie;
- model 1: mini-rotondes;
- model 2: afbuigende voorrang met verbrede middengeleider.

Op welke wijze kunnen de knooppunten Dorpsstraat en Van Haestrechtstraat vormgegeven worden en hoe sluit dit aan bij de beleving van de Tilburgseweg?

### Toetsingsresultaten

De knooppunten zijn met behulp van de resultaten uit het verkeersmodel (2030) getoetst. De toetsingsresultaten zijn in de bijlage opgenomen. Per model gelden de volgende resultaten:

*Model 0 (bestaande situatie):*

- beperkte wachttijden gemotoriseerd verkeer (korter dan 15 seconden);
- beperkte verliestijd voor het openbaar vervoer (15 seconden);
- de oversteekbaarheid voor fietsers is volgens het rekenmodel van de CROW beoordeeld als voldoende tot goed (tijd). De vormgeving geeft echter subjectieve onveiligheid voor fietsers. Aanvullende opstel mogelijkheden voor fietsers zijn daarom noodzakelijk in de noordwestelijke hoek Dorpsstraat-Tilburgseweg;
- de oversteekbaarheid voor voetgangers is volgens het rekenmodel van de CROW beoordeeld als redelijk op de Dorpsstraat en goed op de Van Haestrechtstraat;
- aanpassing in het bestemmingsplan en grondaankopen zijn noodzakelijk voor het realiseren van de opstel mogelijkheden voor fietsers;
- de historische as die de Tilburgseweg vormt, wordt in beperkte mate verstoord door de afbuigende voorrang van de aansluiting op de Dorpsstraat.

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 noodzakelijk. Hiervoor zal beperkte grondaankoop noodzakelijk zijn.

*Model 1 (mini-rotondes):*

- de wachttijden voor gemotoriseerd verkeer blijven beperkt (korter dan 15 seconden);
- de verliestijd voor het openbaar vervoer loopt zeer beperkt op, van 15 naar 20 seconden;
- ten opzichte van de huidige vormgeving verbetert de oversteekbaarheid voor fietsers volgens het rekenmodel van de CROW tot goed (tijd);
- ten opzichte van de huidige vormgeving blijft de oversteekbaarheid voor voetgangers volgens het rekenmodel van de CROW op de Dorpsstraat gelijk (goed) en verbetert het op de Van Haestrechtstraat tot goed;
- de historische as die de Tilburgseweg vormt, wordt verstoord door de rotondes op beide aansluitingen, echter in mindere mate dan bij model 2;
- er zijn aanpassingen in het bestemmingsplan en grondaankopen noodzakelijk.

Wat betreft capaciteit zijn de mini-rotondes vergelijkbaar aan de huidige vormgeving: voldoende. Mini-rotondes leveren een bijdrage aan de verbetering van de oversteekbaarheid voor fietsers. Hiervoor is echter wel grondaankoop noodzakelijk. De historische as wordt verder aangetast indien ook op de Van Haestrechtstraat een rotonde wordt aangebracht.

*Model 2 (afbuigende voorrang):*

- de wachttijden op de aansluiting van de Van Haestrechtstraat zijn onacceptabel (langer dan 20 seconden);
- de wachttijd op de aansluiting van de Dorpsstraat zijn beperkt (gelijk aan de huidige vormgeving: korter dan 15 seconden);
- de verliestijd voor het openbaar vervoer loopt op tot 50 seconden;
- ten opzichte van de huidige vormgeving verbetert de oversteekbaarheid voor fietsers volgens het rekenmodel van de CROW tot goed (tijd);
- ten opzichte van de huidige vormgeving blijft de oversteekbaarheid voor voetgangers volgens het rekenmodel van de CROW op de Dorpsstraat gelijk (goed) en verbetert het op de Van Haestrechtstraat tot goed;
- de historische as die de Tilburgseweg vormt, wordt verstoord door de afbuigende voorrang op beide aansluitingen;
- er zijn aanpassingen in het bestemmingsplan en grondaankopen noodzakelijk.

Op basis van de verwachte intensiteiten is een afbuigende voorrang op de Van Haestrechtstraat niet mogelijk. Een afbuigende voorrang, met een verbrede middengeleider op de aansluiting Dorpsstraat levert geen bijdrage aan de capaciteit van het kruispunt voor gemotoriseerd verkeer, en levert slechts een beperkte bijdrage aan oversteekbaarheid voor fietsers. De subjectieve onveiligheid voor fietsers bij de oversteek naar de Tilburgseweg-noord wordt in dit model niet expliciet opgelost. Naast grondaankopen voor het realiseren van de middengeleider, is extra grondaankoop nodig om opstelruimte te creëren.

## Conclusie knooppunten

Het aanpassen van het knooppunt Van Haestrechtstraat is niet noodzakelijk: 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.

Hetzelfde geldt voor het knooppunt Dorpsstraat, maar daar is het noodzakelijk de subjectieve onveiligheid voor naar de Tilburgseweg-noord overstekende fietsers te verbeteren. Het aanbrengen van een mini-rotonde heeft daarbij de voorkeur, omdat deze een bijdrage levert aan de oversteekbaarheid en herkenbaarheid van de verkeerssituatie en daarmee gevoel van de veiligheid voor fietsers.

Bovenstaande conclusies zijn onderschreven door de klankbordgroep.

### 4.3 Profiel Tilburgseweg

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

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

In welke mate sluit de vormgeving aan bij de gewenste kwaliteit van de Tilburgseweg, in relatie tot bereikbaarheid en verkeersveiligheid?

#### Toetsingsresultaten

De dwarsprofielen zijn met behulp van de resultaten uit het verkeersmodel (2030) getoetst. De toetsingsresultaten zijn in de bijlage opgenomen. Per model zijn de resultaten hierna weergegeven. Gerealiseerd dient te worden dat ten opzichte van de huidige situatie, de intensiteit op de Tilburgseweg noord bij het instellen van twee richtingen verkeer per definitie omhoog zal 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.

#### Model A:

- het aantal parkeer- en laad/los-plaatsen blijft minimaal gelijk ten opzichte van de huidige situatie;
- door de aparte fietsvoorzieningen wordt voldaan aan de minimale eisen uit het regionale fietsbeleid;
- geen herkenbare plaats voor de fiets: vrachtverkeer moet bij het passeren van andere vrachtverkeer gebruik maken van de verhoogde fietsvoorzieningen. Hetzelfde geldt voor autoverkeer om de parkeerplaatsen te bereiken;
- geen eenduidige vormgeving Tilburgseweg-Kloosterplein: op het Kloosterplein zijn geen aparte fietsvoorzieningen aanwezig;
- door de aparte fietsvoorzieningen resteert minder ruimte voor het trottoir. Hierdoor is daar nauwelijks plaats voor fietsparkeerplaatsen, zonder dat dit ten koste gaat van de toegankelijkheid van het trottoir;
- het symmetrische profiel, met behoud van bomen aan beide zijden, past bij de cultuur historie van de Tilburgseweg;
- de oversteekbaarheid voor fietsers blijft, ondanks een hogere intensiteit gelijk aan de huidige situatie: goed;
- de oversteekbaarheid voor voetgangers blijft gelijk aan de huidige situatie: slecht. Bij de verdere uitwerking is het noodzakelijk ondersteunende maatregelen in de Tilburgseweg op te nemen die de oversteekbaarheid op enkele plaatsen verbeteren;
- minder brede trottoirs (waardoor onder andere minimale ruimte voor uitstallingen winkeliers).

Het dwarsprofiel 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. Aanvullende maatregelen voor overstekende voetgangers zijn noodzakelijk.

*Model B:*

- het aantal parkeer- en laad/los-plaatsen blijft minimaal gelijk ten opzichte van de huidige situatie;
- door het ontbreken van aparte fietsvoorzieningen wordt niet voldaan aan de eisen uit het regionale fietsbeleid;
- herkenbare plaats voor de fiets: gemotoriseerd verkeer moet, bij tegenliggers achter fietsers blijven. Het is weggebruikers duidelijk wat er verwacht kan worden: fietsers en gemotoriseerd verkeer maken gebruik van dezelfde rijbaan;
- vergelijkbare vormgeving Tilburgseweg-Kloosterplein: geen aparte fietsvoorzieningen;
- er is meer ruimte voor het trottoir, waardoor voldoende fietsparkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd, zonder dat dit ten koste gaat van de toegankelijkheid van het trottoir;
- het symmetrische profiel, met behoud van bomen aan beide zijden, past bij de cultuur historie van de Tilburgseweg;
- de oversteekbaarheid voor fietsers blijft, ondanks een hogere intensiteit gelijk aan de huidige situatie: goed;
- de oversteekbaarheid voor voetgangers blijft gelijk: slecht. Bij de verdere uitwerking is het noodzakelijk ondersteunende maatregelen in de Tilburgseweg op te nemen die de oversteekbaarheid op enkele plaatsen verbeteren;
- brede trottoirs, waardoor ook ruimte voor uitstallingen van winkeliers mogelijk is.

Fietsers op de rijbaan geeft voor iedereen duidelijkheid wat hij of zij op de gehele Tilburgseweg in het centrum kan verwachten. Hierdoor ontstaat ruimte om brede trottoirs te realiseren, waardoor het verblijfsklimaat van de Tilburgseweg-noord wordt vergroot. Aanvullende maatregelen voor overstekende voetgangers zijn noodzakelijk.

### Conclusies Tilburgseweg

Het advies is te kiezen voor een duidelijke plaats voor iedereen: dwarsprofiel B:

- dwarsprofiel B betekent geen eigen ruimte voor fietsers, maar gebruik maken van de rijbaan. Hierdoor ontstaat duidelijkheid over de gehele Tilburgseweg, wat men kan verwachten in het dwarsprofiel. Door de smalle rijbaan zullen auto's, bij tegemoetkomend verkeer niet de neiging hebben fietsers in te halen;
- bij dwarsprofiel B ontstaat ruimte voor brede trottoirs, waardoor het verblijfsklimaat van de Tilburgseweg-noord wordt vergroot;
- aanvullende maatregelen voor overstekende voetgangers zijn noodzakelijk en het beperken van de snelheid zijn noodzakelijk.

Bovenstaande conclusies zijn onderschreven door de klankbordgroep.



## 4.4 Kosten

In het onderzoek zijn niet de uitvoeringskosten, maar het bereiken van het gestelde doel en een eerlijke, inhoudelijke beoordeling het uitgangspunt geweest. Kosten spelen natuurlijk wel een rol bij de haalbaarheid van de keuzes. In deze paragraaf is daarom kort ingegaan op de relatieve kosten.

- *ontsluitingsstructuur:*  
De kosten voor het realiseren van de ontsluitingsstructuur beperken zich tot het plaatsen van de juiste bebording en zijn daarmee minimaal. Uitzondering vormt model 3, waarbij een fysieke doorsteek gerealiseerd zal moeten worden tussen de Kalverstraat en de Marijkestraat en de Marijkestraat zal moeten worden heringericht. Aangezien model 3 minder bijdraagt aan het hoofddoel (verbeteren bereikbaarheid centrum), en de leefbaarheid in de Marijkestraat (e.o.) terugloopt, versterken de extra kosten om dit model te realiseren de conclusie ten aanzien van de ontsluitingsstructuur: kies voor verkeer in twee richtingen op de Tilburgseweg;
- *knooppunten:*  
Het verschil in kosten tussen mini-rotondes en een afbuigende voorrang (met verbrede middenberm) zal voornamelijk zitten in de oppervlakte van de aan te kopen gronden. Voor de realisatie van beide modellen is ongeveer hetzelfde aantal m<sup>2</sup> aankoop noodzakelijk. De keuze voor het model is daarmee niet afhankelijk van de kosten;
- *profiel Tilburgseweg:*  
De kosten voor herinrichting van de Tilburgseweg spelen geen rol in de keuze voor een dwarsprofiel. In alle gevallen dient de Tilburgseweg te worden heringericht. Aangezien de riolering dient te worden vervangen in de Tilburgseweg, kan een deel van deze kosten worden opgevangen door werk met werk te maken.

De kosten voor realisatie van de verschillende modellen zijn ongeveer gelijk. Daarmee zijn de kosten niet van invloed op de onderlinge keuze tussen de verschillende modellen.

Uitzondering hierop is het ontsluitingsmodel 3, waarbij extra kosten dienen te worden gemaakt voor het realiseren van een doorsteek tussen de Kalverstraat en de Marijkestraat en herinrichting van de Marijkestraat.

## 5 Conclusies

### 5.1 Consultatie

Het opstellen van de ontsluitingsmodellen, knooppunt oplossingen en dwarsprofielen is in samenspraak met een klankbordgroep gebeurd. De resultaten hiervan zijn terug te vinden in hoofdstuk 2. De beoordeling en de daaruit volgende conclusies zijn besproken met de klankbordgroep, Arriva, Jan van Besouw en belanghebbenden (inloopavond). De resultaten hiervan zijn hieronder opgenomen.

#### Arriva

In een overleg met Arriva zijn de resultaten besproken. Arriva heeft aangegeven dat een minimale extra verliestijd acceptabel is en dat de verkeersveiligheid prevaleert. Ten aanzien van de rotondeoplossing bij de van Haestrechtstraat heeft Arriva aangegeven dat het twijfelachtig is of de bus de draaicirkel kan maken. Waarbij het in ieder geval zo is dat de beweging vanuit de Van Haestrechtstraat naar het zuiden tegennatuurlijk is, omdat de rotonde niet precies in het midden van de kruising ligt. Zij geven er de voorkeur aan om op dit kruispunt de huidige vormgeving te behouden.

#### Jan van Besouw

In een telefonisch overleg zijn de resultaten besproken met het Jan van Besouw. Tijdens dit gesprek is door het Jan van Besouw aangegeven dat ten aanzien van de vindbaarheid het voor hen geen verschil maakt of de rijrichting in de Oude Kerkstraat wordt omgedraaid. De bezoekers zullen snel wennen aan de andere situatie. Zij achten het een voordeel dat de wijziging van de verkeerscirculatie bezoekers die moeten parkeren via een logische route naar de parkeergarage kunnen. Een echte voorkeur heeft het Jan van Besouw niet voor de varianten.

#### Klankbord

De klankbordgroep staat in grote meerderheid achter het voorstel. Wel zijn de volgende aandachtspunten meegegeven:

- in de nog uit te werken vormgeving van de Tilburgseweg moet expliciete elementen worden opgenomen die de maximum snelheid van het gemotoriseerd verkeer van 30 km/uur garandeert;
- daarnaast dienen herkenbare en fysieke oversteekpunten gecreëerd te worden, waarmee de oversteekbaarheid van de Tilburgseweg voor iedereen gegarandeerd kan worden;
- er dienen op, in overleg met de ondernemers te bepalen strategische locaties laad en los plaatsen te worden aangelegd. Het niet laden/lossen op deze plaatsen, dan wel het parkeren op de laad en los plaatsen dient door de politie en/of BOA's gehandhaafd te worden;
- het kruispunt Tilburgseweg-Kalverstraat dient, conform het gebruikelijke binnen een 30 km/uur zone gelijkwaardig te worden (verkeer van rechts voorrang). De 3 takken (2x Tilburgseweg en de Kalverstraat worden bij voorkeur daarbij ook zodanig aangesloten dat niet één van de routes als doorgaand kan worden geïnterpreteerd;
- combinaties van verschillende knooppunt-oplossingen, van de Van Haestrechtstraat en Dorpsstraat moeten mogelijk zijn;
- een keuze voor fietsers op de rijbaan op de Tilburgseweg kan leiden tot een gevoel van onveiligheid voor sommige fietsers. Hierbij dient te worden aangetekend dat fietsers altijd kunnen kiezen voor het alternatief via de Marijkestraat;
- de nog te bepalen exacte vormgeving ondersteunt het niet inhalen van fietsers, 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;
- het doorgaande verkeer op de Tilburgseweg wordt bij voorkeur eerder omgeleid, door te voorzien in bewegwijzering. Bij voorkeur wordt deze "omleidingsroute" ondersteund met fysieke maatregelen, zoals een afbuigende voorrang;

- een goede parkeerverwijzing en duidelijke handhaving van de blauwe zone zijn onlosmakelijk verbonden met een goede bereikbaarheid van het centrum. De huidige blauwe zone wordt bij voorkeur daarvoor geëvalueerd;
- in de nog uit te werken vormgeving van de Tilburgseweg worden zo min mogelijk hoogteverschillen aangebracht. Indien toch noodzakelijk dan dient aandacht uit te gaan naar de uitvoeringsvorm van de verhoogde randen. Verkeersonveiligheid voor fietsers of uitstappende automobilisten, bijvoorbeeld in het geval van sneeuw, dient te worden voorkomen;
- bij twee richtingen verkeer op de Tilburgseweg kunnen keerbewegingen ontstaan, door gemotoriseerd verkeer dat alleen de Tilburgseweg noord bezoekt en daarna in noordelijke richting het centrum weer wil verlaten. In dat geval kan na realisatie aanvullend eventueel het eenrichtingsverkeer in de Dwarsstraat worden omgedraaid. Hierdoor kan dit verkeer zonder te keren op de Tilburgseweg, via de Dwarsstraat richting de Dorpsstraat rijden en het centrum richting het noorden verlaten.

### Inloopavond

De resultaten en de eerste conclusies zijn tijdens een inloopavond gepresenteerd aan belangstellenden. Over het algemeen waren vooral positieve geluiden te horen tijdens de inloopavond. De volgende opmerkingen en aanvullingen zijn tijdens de inloopavond meegegeven. In  *cursief* is de opmerking becommentarieerd:

- beperk de parkeerduur op de Tilburgseweg tot 1 uur. Dit is ruim voldoende voor bezoekers en verhoogd de kans op een vrije parkeerplaats:  
*Het al dan niet beperken van de parkeerduur behoort niet tot doelstellingen van dit project. Wel past het beperken van de parkeerduur bij het beter bereikbaar maken van de winkels langs de Tilburgseweg. Deze opmerking dient als input bij de evaluatie van het parkeren in het centrum van Goirle;*
- de huidige bomen staan (te) kort op de gevels, waardoor de gevels vervuilen en het trottoir glad wordt. Bij voorkeur worden de bomen daarom in de nieuwe situatie verder van de gevels af geplaatst:  
*In de nog uit te werken vormgeving van de Tilburgseweg moet hiermee rekening worden gehouden. In het geadviseerde dwarsprofiel kunnen de bomen verder van de gevels worden geplaatst en worden vervangen door een andere soort. In het kader van de historie (Napoleonsweg) heeft het de voorkeur daarbij te kiezen voor het doorzetten van de bomenrij vergelijkbaar aan de Tilburgseweg ten noorden van de Van Haestrechtstraat;*
- stel eenrichtingsverkeer in voor vrachtverkeer. Dit komt ten goede aan het gevoel van verkeersveiligheid bij fietsers op de Tilburgseweg:  
*Het instellen van eenrichtingsverkeer voor vrachtverkeer kent geen verkeerskundige beperkingen en is door verkeersborden te regelen. Het is daarbij wel noodzakelijk een keuze in de rijrichting te maken in goed overleg met de ondernemers. Het instellen van eenrichtingsverkeer heeft geen effect op de scores en daarmee voorkeur voor één van de dwarsprofielen. Wel betekent het bij dwarsprofiel B dat het trottoir aan één zijde kan worden verbreed tot 3,00 meter. Daarnaast geldt dat een smallere rijbaan (4,75 meter) kan worden gerealiseerd. Een smallere rijbaan zal tot gevolg hebben dat de neiging tot harder rijden dan 30 km/uur zal worden beperkt. Wij adviseren daarom te kiezen voor een eenrichtingsverkeer voor vrachtverkeer, mits dit in overleg met de ondernemers haalbaar blijkt.*
- de oversteek voor fietsers vanuit de Van Haestrechtstraat wordt als onveilig wordt, omdat verkeer vanuit de Van Haestrechtstraat fietsers klemrijdt doordat er geen fysieke scheiding is tussen auto's en fietsers. De aanwezigheid van het tankstation speelt daarbij ook een rol, doordat verkeer dicht bij het kruispunt de inrit oprijdt of verlaat:  
*Dit punt heeft geen directe relatie met dit project, zeker omdat de conclusie is dat de vormgeving van het knooppunt niet voor de verbetering van de bereikbaarheid van het centrum hoeft te worden aangepast. Wij adviseren te onderzoeken of het haalbaar is een fysieke scheiding aan te brengen tussen de rijbaan en de fietsstrook.*

## 5.2 Advies

- twee richtingsverkeer Tilburgseweg noord, met omgedraaide rijrichting Tilburgseweg (ter hoogte van Kloosterplein), Oude Kerkstraat en Hoogstraat (tussen Thomas van Diessenstraat en Doctor Ariensstraat);
- eenrichtingsverkeer voor vrachtverkeer, te bepalen in overleg met de ondernemers;
- mini rotonde op het knooppunt Dorpsstraat-Tilburgseweg.

### Ontsluitingsmodel

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. Dit wordt echter teniet gedaan door een afname 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 Nieuwekerksedijk en Parallelweg. Door aanvullend de rijrichting om te draaien in de Hoogstraat, tussen de Thomas van Diessenstraat en Doctor Ariensstraat kan dit verkeer gedwongen worden deze route te kiezen. Hierdoor draagt model 2 sterker bij aan de leefbaarheid in de woonstraten.

Model 2 heeft daarnaast het voordeel dat een logischere structuur ontstaat voor de bereikbaarheid van het Jan van Besouw.

Model 3 valt af, omdat deze maar in beperkte mate bijdraagt aan het hoofddoel, maar daarbij wel 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

Het aanpassen van het knooppunt Van Haestrechtstraat is niet noodzakelijk: 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.

Hetzelfde geldt voor het knooppunt Dorpsstraat, maar daar is het noodzakelijk de subjectieve onveiligheid voor naar de Tilburgseweg-noord overstekende fietsers te verbeteren. 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.

### Profiel Tilburgseweg

Het advies is te kiezen voor een duidelijke plaats voor iedereen: dwarsprofiel B. Dwarsprofiel A zou een keuze betekenen voor een minimale ruimte voor iedereen, wat voor iedere gebruiker nadelen meegeeft. Dwarsprofiel B betekent weliswaar geen eigen ruimte voor fietsers, maar er ontstaat wel duidelijkheid over de gehele Tilburgseweg, wat men kan verwachten in het dwarsprofiel. Door de smalle rijbaan zullen auto's, bij tegemoetkomend verkeer niet de neiging hebben fietsers in te halen. Daarnaast ontstaat bij dwarsprofiel B ruimte voor brede trottoirs, waardoor het verblijfsklimaat van de Tilburgseweg noord wordt vergroot. Aanvullende maatregelen voor overstekende voetgangers en het beperken van de snelheid zijn, net als bij dwarsprofiel A en de huidige situatie noodzakelijk.

Aanvullend adviseren wij te kiezen voor een eenrichtingsverkeer voor vrachtverkeer op de Tilburgseweg, mits dit in overleg met de ondernemers haalbaar blijkt. Voordeel voor het dwarsprofiel is 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.

### Kosten

De kosten voor realisatie van de verschillende modellen zijn ongeveer gelijk. Daarmee zijn de kosten niet van invloed op de onderlinge keuze tussen de verschillende modellen.

Uitzondering hierop ontsluitingsmodel 3, waarbij extra kosten dienen te worden gemaakt voor het realiseren van een doorsteek tussen de Kalverstraat en de Marijkestraat en herinrichting van de Marijkestraat.



### 5.3 Aanvullende uitgangspunten voor de uitwerking

Mede op basis van consultatie van de klankbordgroep en belanghebbenden (inloopavond) adviseren wij de volgende uitgangspunten voor de uitwerking van de exacte vormgeving:

- de huidige bomen langs de Tilburgseweg noord vervangen en verder van de gevels plaatsen, passend bij het historische profiel van de Tilburgseweg als Napoleonsweg;
- voldoende fietsparkeerplaatsen aanbrengen langs de Tilburgseweg noord, tussen de parkeerplaatsen;
- 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 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;
- bij voorkeur, maar afhankelijk van de resultaten van de evaluatie van het parkeren in het centrum, inkorten van de parkeerduur op de Tilburgseweg;
- consequente handhaving van de blauwe zone;
- herkenbare en eenduidige parkeerverwijzing aanbrengen, die het ontsluitingsmodel van het centrum ondersteunt;
- zo min mogelijk hoogteverschillen aanbrengen in het dwarsprofiel van de Tilburgseweg noord. Indien noodzakelijk, dan dient aandacht uit te gaan naar de uitvoeringsvorm van de verhoogde randen;
- indien veel keerbewegingen ontstaan op de Tilburgseweg noord eventueel het eenrichtingsverkeer in de Dwarsstraat omdraaien, zodat zonder te keren op de Tilburgseweg, het verkeer dat alleen op de Tilburgseweg noord hoeft te zijn via de Dwarsstraat richting de Dorpsstraat kan rijden en het centrum richting het noorden kan verlaten;
- 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.

## 6 Bijlagen

- resultaten enquête
- resultaten input beleidsmedewerkers en klankbordgroep
- voorrangskruispunten Tilburgseweg rechtdoor met middengeleider
- standaard-rotonde
- resultaten verkeersmodel 2030
- toetsingsresultaten



## Resultaten enquête

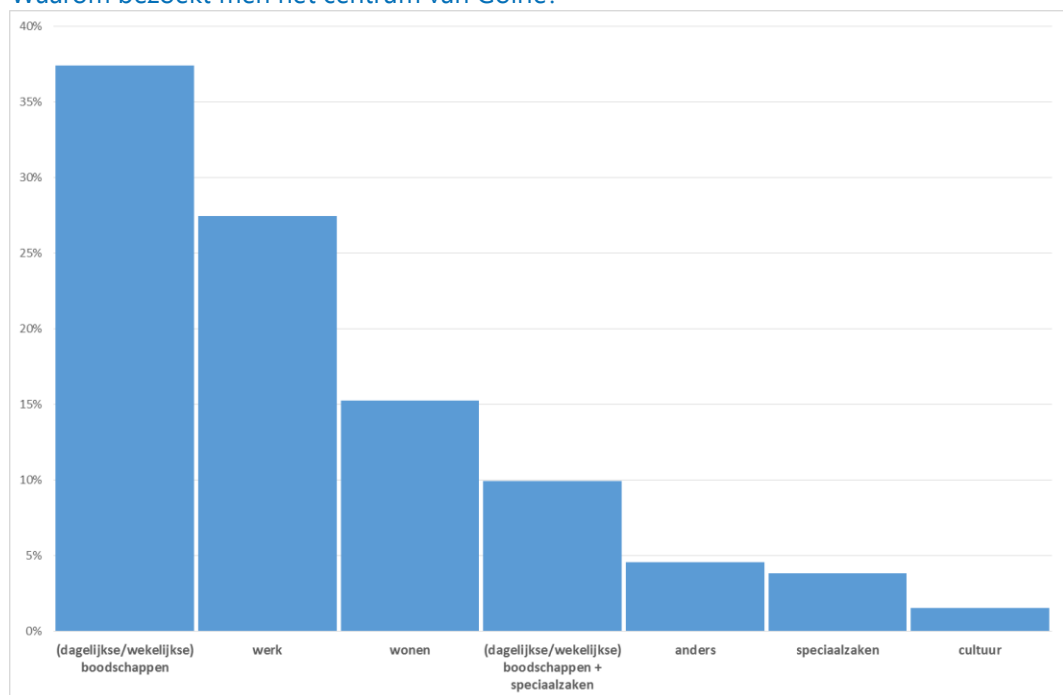
Er is gedurende 2 weken een online enquête uitgezet. Deze enquête is gecommuniceerd via:

- gemeentepagina
- Wij Goirlenaren
- flyer
- gemeentelijke Twitter en Facebook
- intern op het gemeentehuis

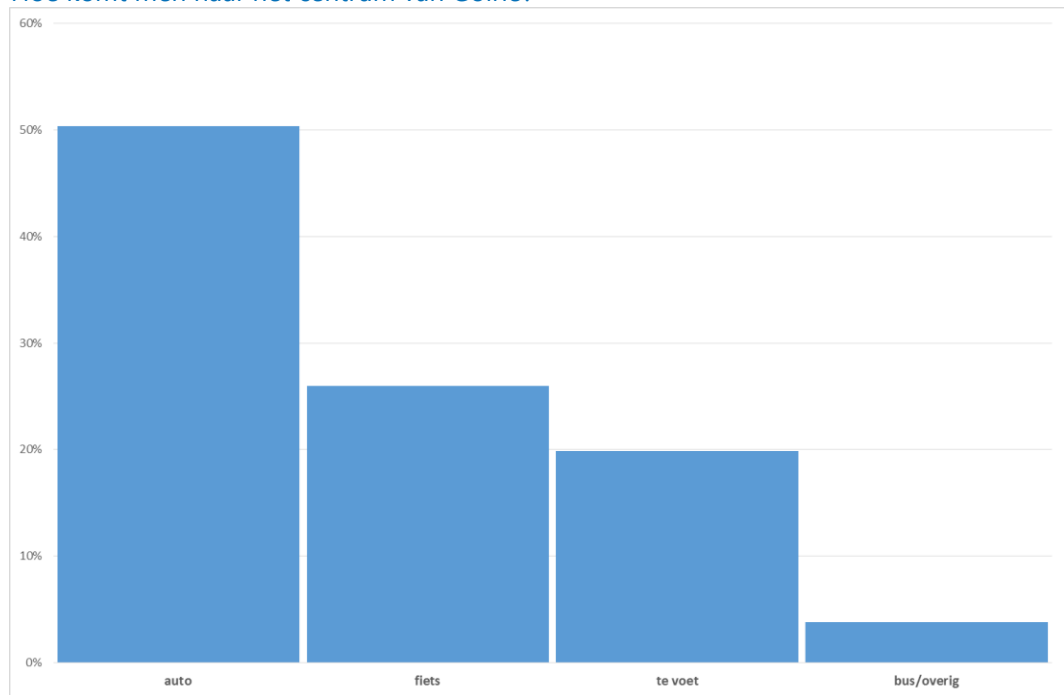
Daarnaast is regelmatig op straat geënquêteerd onder bezoekers van het centrum.

Resultaat zijn 131 reacties. Dit aantal reacties is statistisch onvoldoende om van een representatief resultaat te spreken. Het beeld dat uit de enquête naar voren kwam dient als schets van wat bewoners en bezoekers van het centrum vinden van de huidige bereikbaarheid van het centrum. De resultaten geven volgens de gemeentelijke medewerkers en de klankbordgroep een logisch beeld.

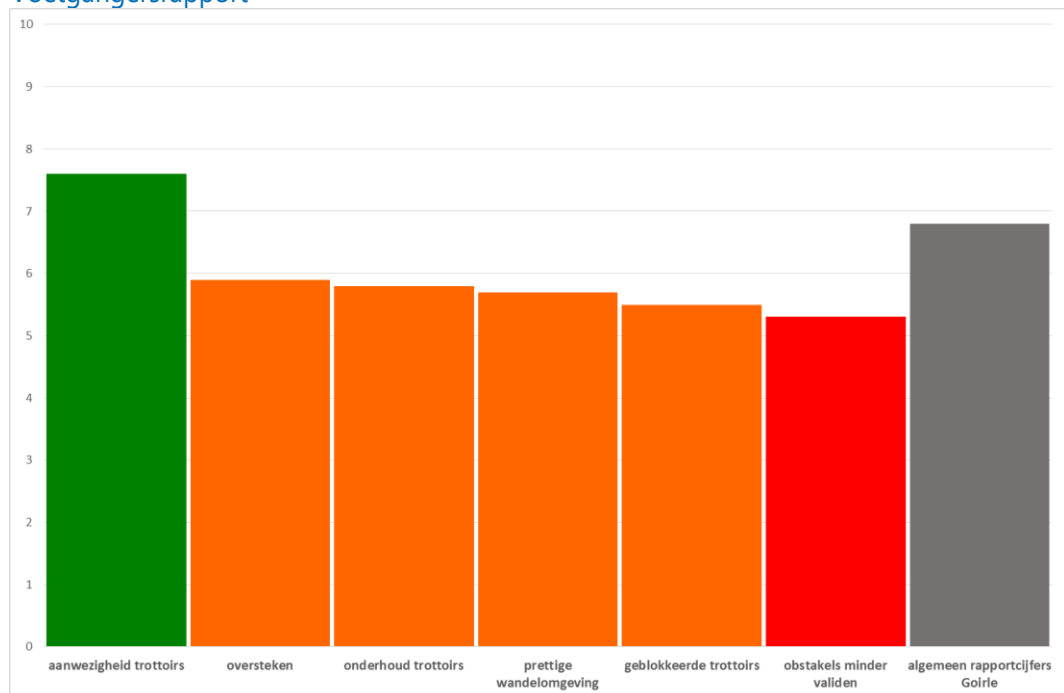
### Waarom bezoekt men het centrum van Goirle?



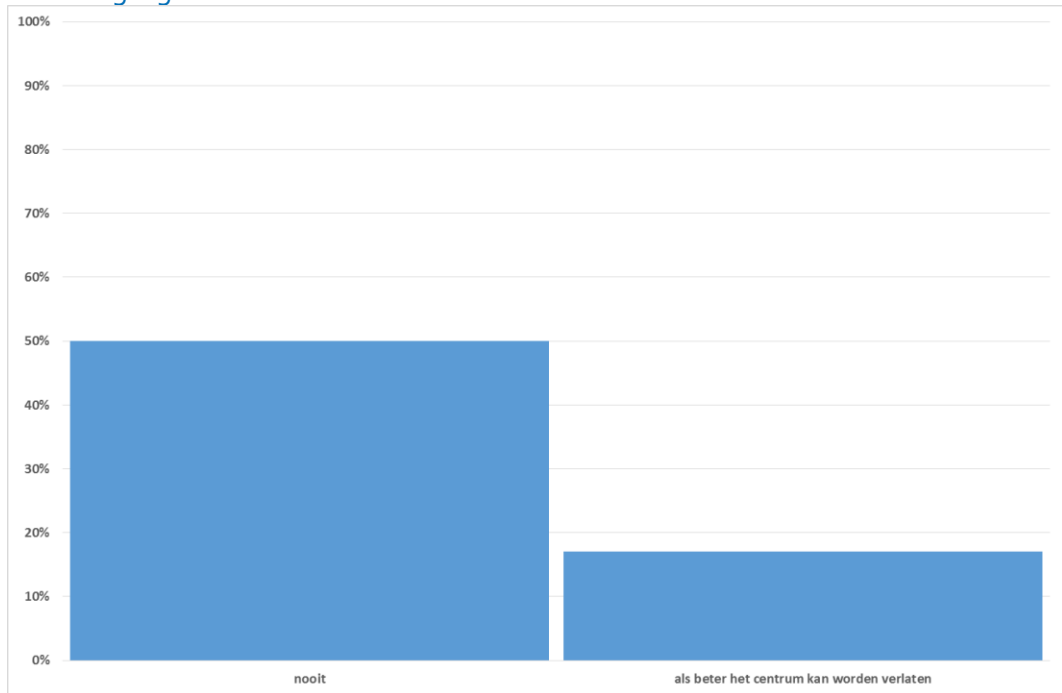
### Hoe komt men naar het centrum van Goirle?



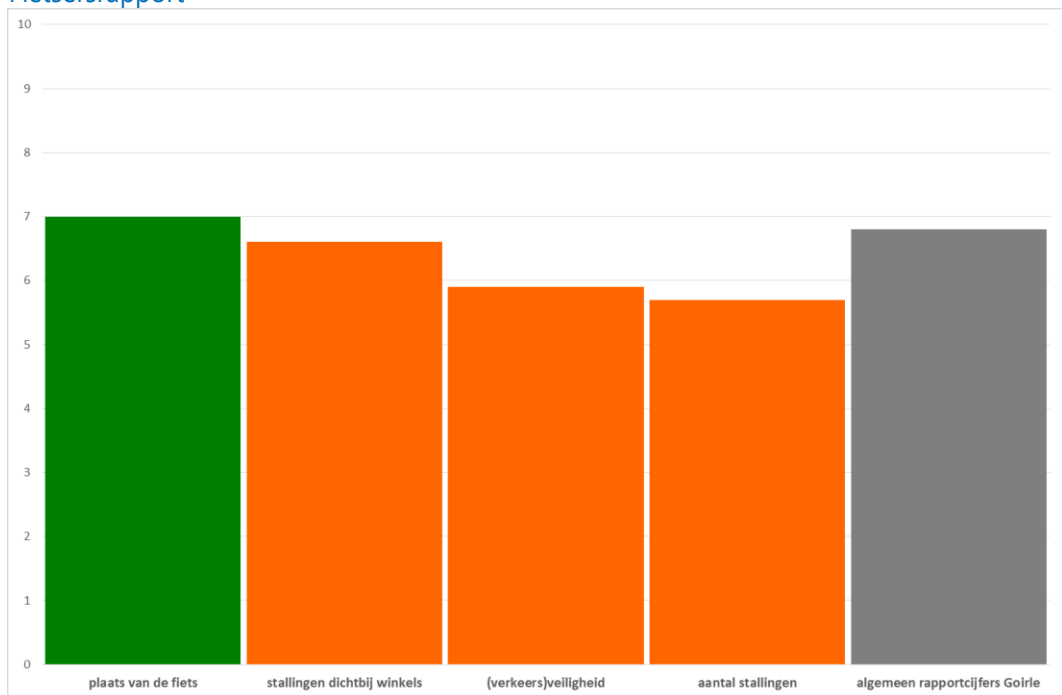
### Voetgangersrapport



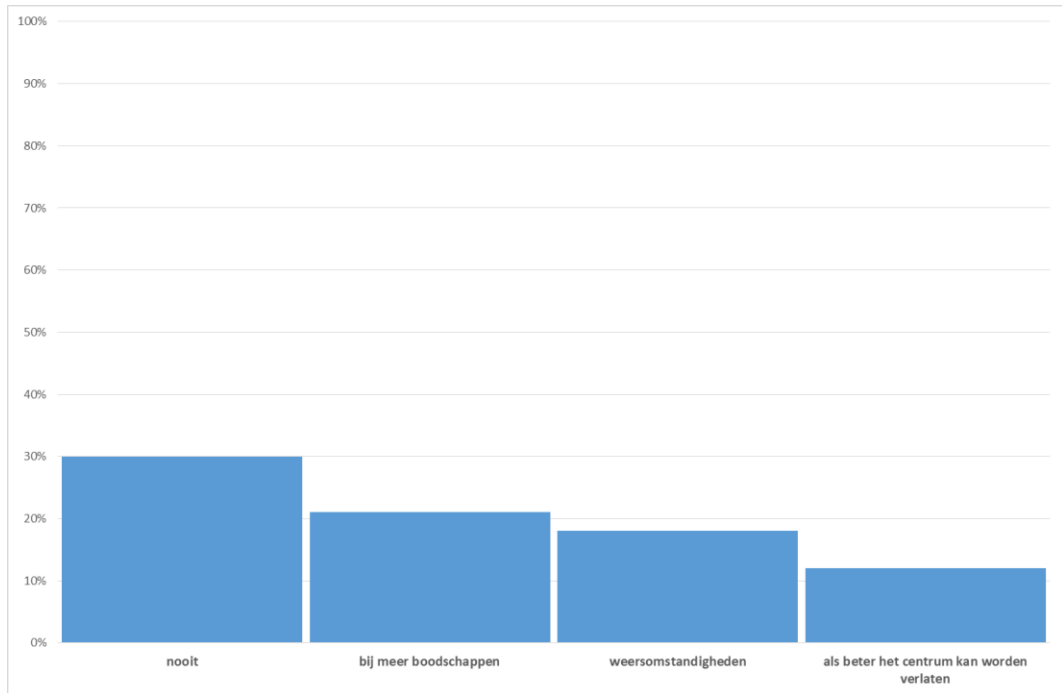
### Van voetganger naar automobilist



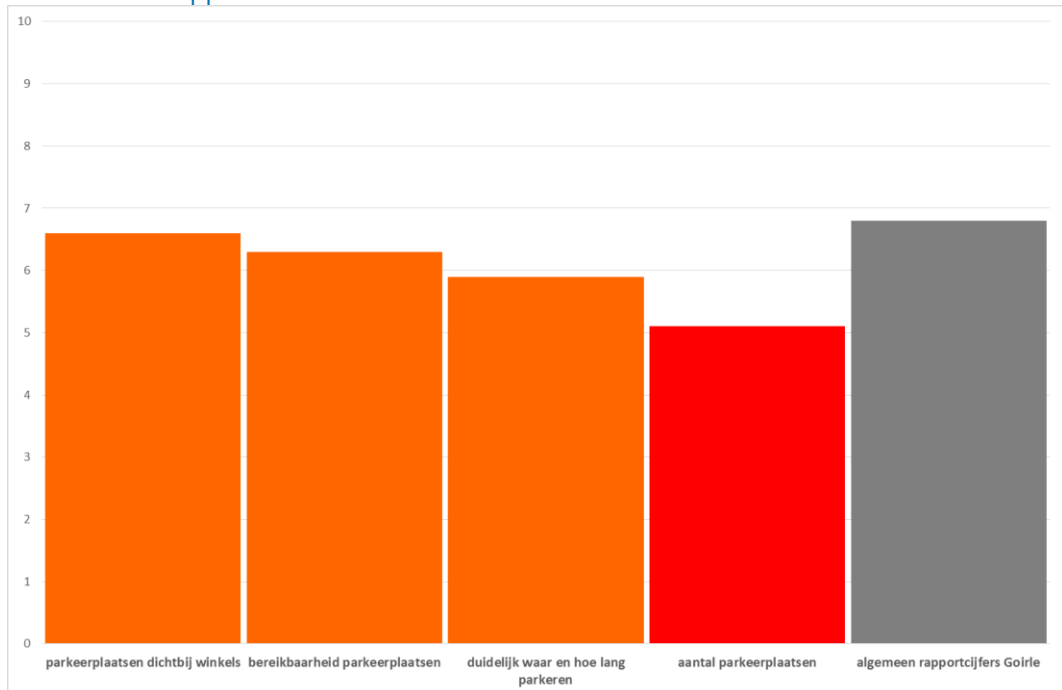
### Fietsersrapport



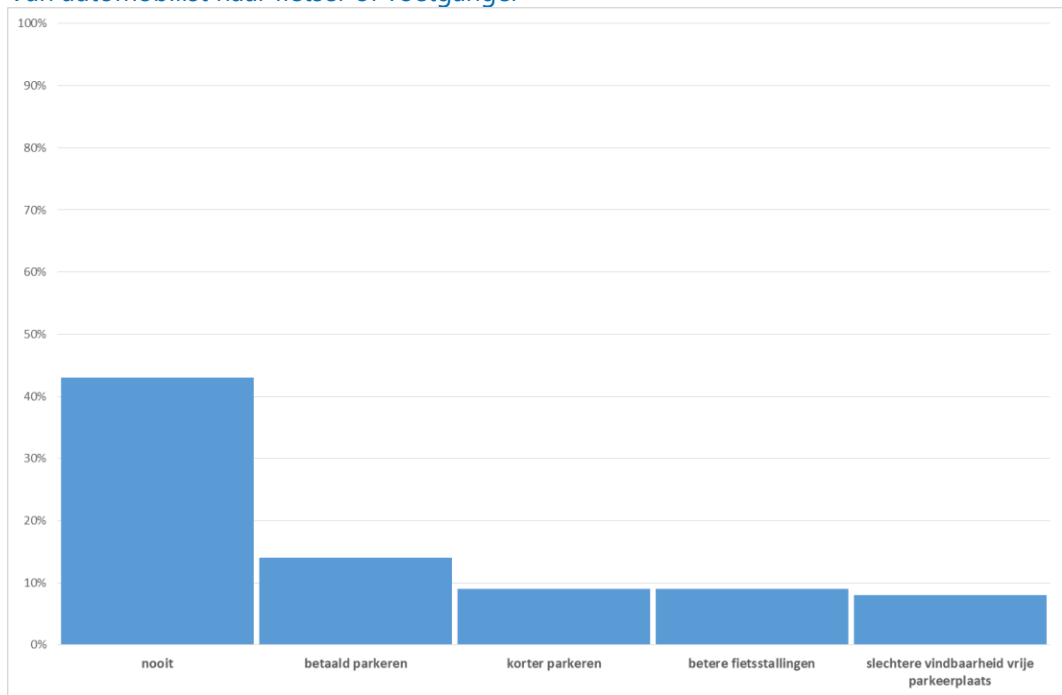
### Van fietser naar automobilist



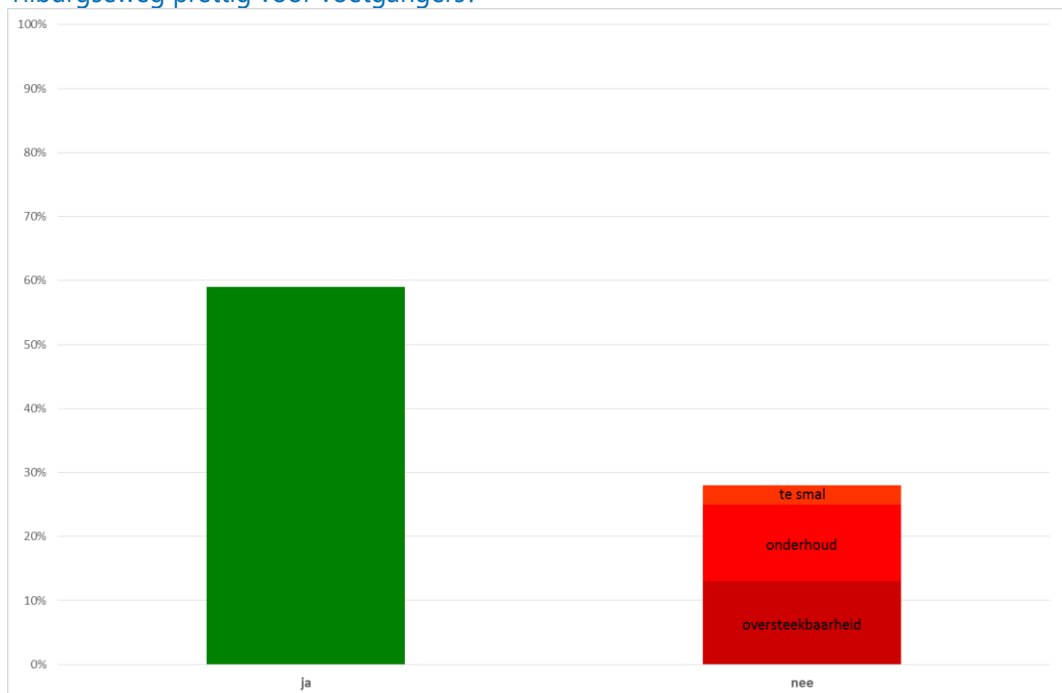
### Automobilist rapport



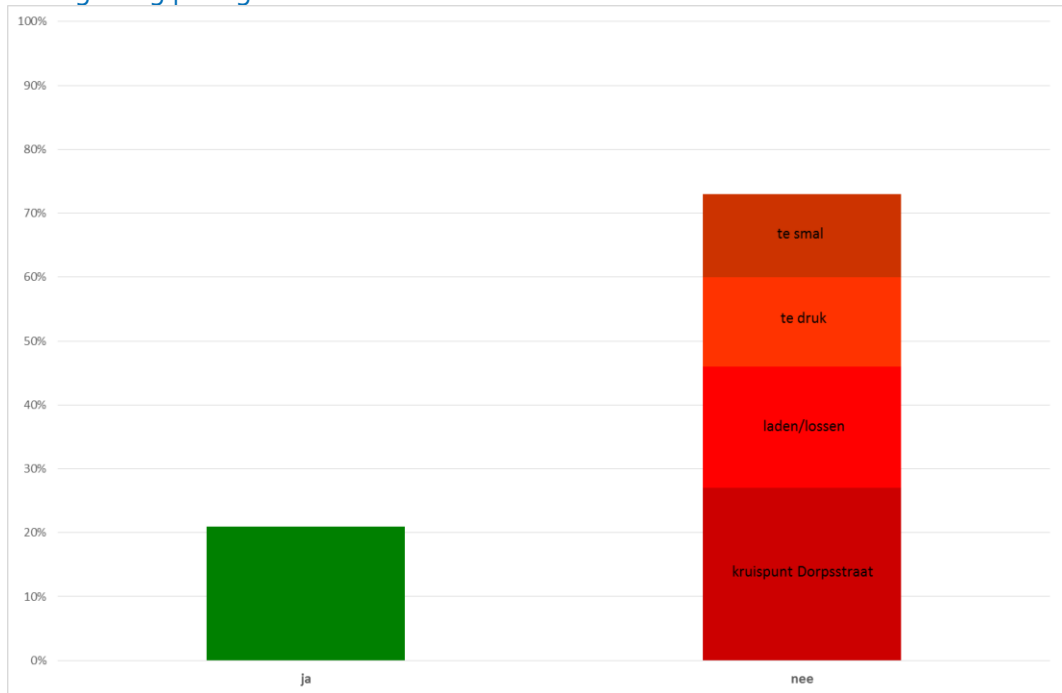
### Van automobilist naar fietser of voetganger



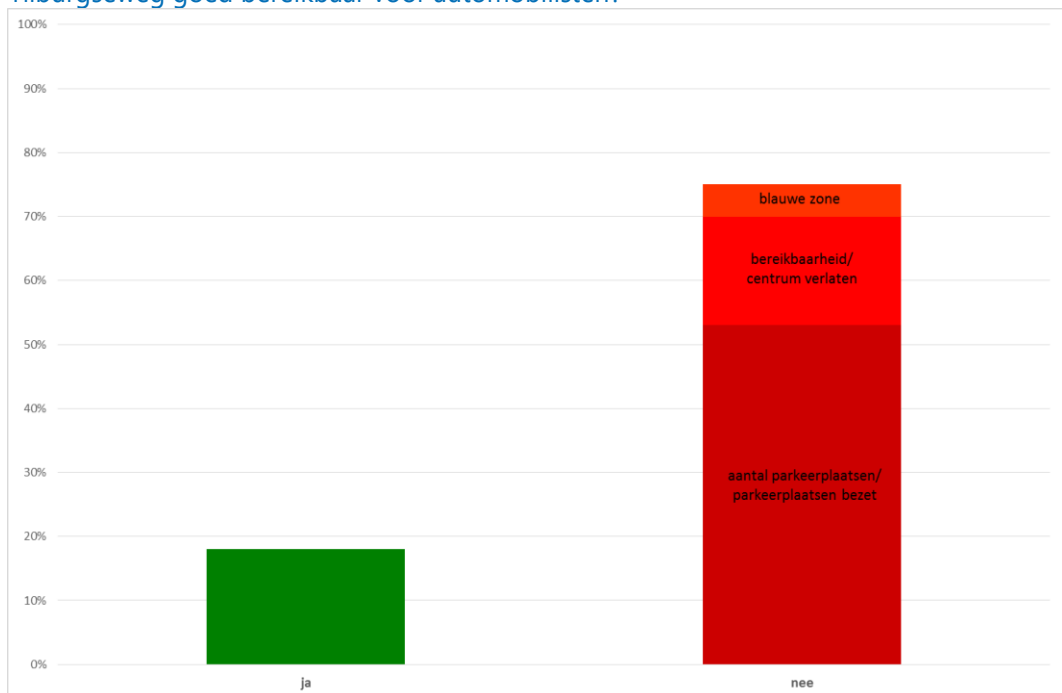
### Tilburgseweg prettig voor voetgangers?



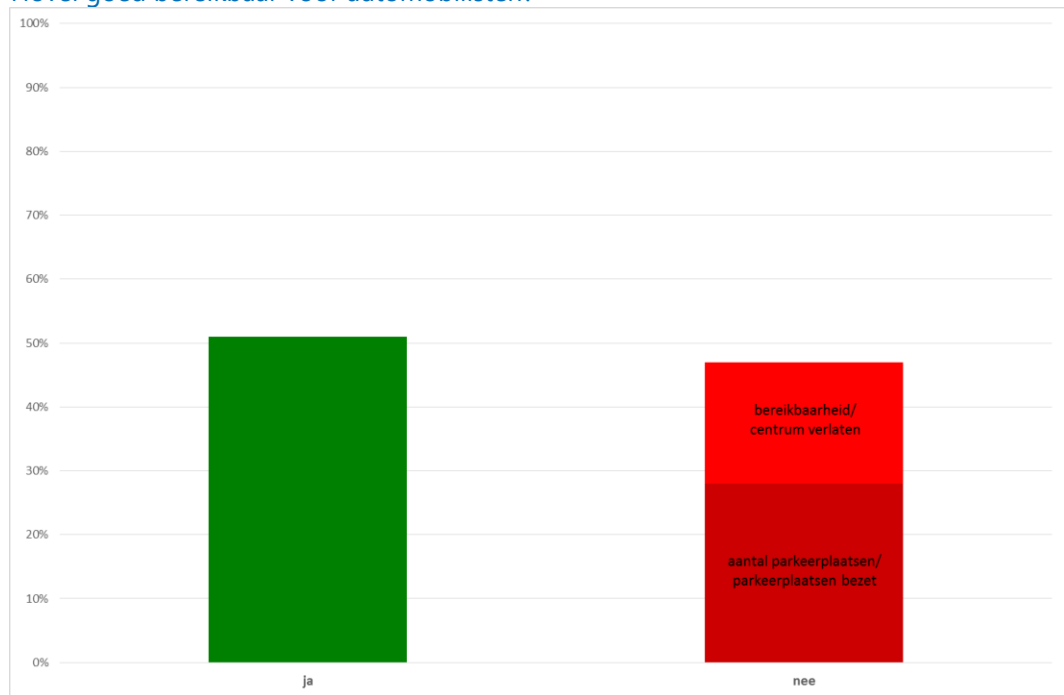
### Tilburgseweg prettig voor fietsers?



### Tilburgseweg goed bereikbaar voor automobilisten?



### Hovel goed bereikbaar voor automobilisten?



## Resultaten discussie gemeentelijke medewerkers en klankbord

Aan de hand van de volgende prikkelende stellingen is een, afzonderlijk van elkaar een discussie gevoerd met gemeentelijk medewerkers en een klankbordgroep:

1. de Tilburgseweg is een ontsluitingsweg van en naar het kernwinkelgebied;
2. de "prinsessenstraatjes" lenen zich goed om het uitgaande verkeer van het kernwinkelgebied af te wikkelen;
3. het is logisch dat de Dorpsstraat met voorrang de Tilburgseweg volgt;
4. voor de bezoeker van het kernwinkelgebied is het parkeerregime helder.

De resultaten zijn weergegeven op de volgende pagina. In groen zijn de reacties weergegeven die overeenkomen met elkaar. In rood degenen die conflicterend zijn.



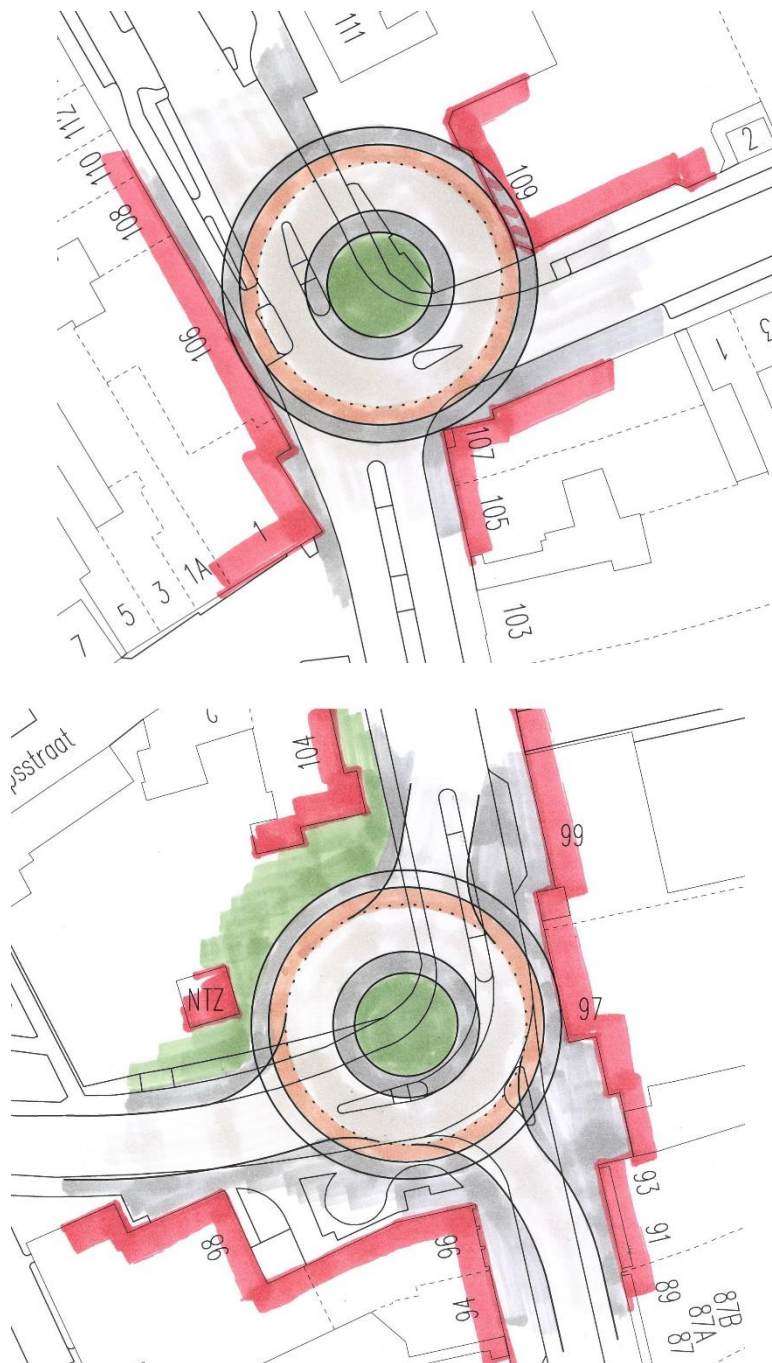
	Ambtelijk & politiek	klankbord
functie & gebruik Tilburgseweg	doorgaand verkeer op Tilburgseweg voorkomen	
	twee richtingen op Tilburgseweg is een must voor ondernemers daar (auto boodschappen winkels)	twee richtingen op Tilburgseweg is een must voor ondernemers daar (auto boodschappen winkels) verkeer kan beter langs winkels rijden, dan langs woningen
		Tilburgseweg niet continu druk. Het zijn duidelijke piekmomenten (zaterdag/eind van de middagen)
	ontsluiting via Marijkestraat is onrealistisch qua uitvoering en draagvlak	er zijn geen ontsluitingsalternatieven voor de Tilburgseweg
	ontsluiting over meerdere straatjes een optie?	bij ontsluiting via prinsessenstraatjes: beter spreiden dan concentreren op bv Marijkestraat
	aansluiting Haestrechtstraat is problematisch: zicht en capaciteit	
	fiets op Tilburgseweg is serieus probleem	
	fietsers op Tilburgseweg zijn boodschappers en schoolgaande jeugd fietsende schoolgaande jeugd rijdt 's morgens via Marijkestraat	Tilburgseweg is geen doorgaande fietsroute. Kloosterstraat en Marijkestraat zijn de alternatieven
	oversteekbaarheid Tilburgseweg is een probleem. Vooral als gevolg van de ligging van de parkeerplaatsen en het ontbreken van logische oversteekpunten	
	routing vrachtverkeer naar Middenstraat is problematisch	
	in huidige situatie zijn venstertijden tot 11:00 uur. Hier houdt men zich niet aan	
vormgeving	Tilburgseweg is onderdeel van centrum	Tilburgseweg is onderdeel van centrum
	er is geen uitwisseling tussen Tilburgseweg en Hovel	Hovel en Tilburgseweg horen bij elkaar
	Tilburgseweg is geen kernwinkelgebied	
	bomen op Tilburgseweg hoeven niet behouden te blijven. Wel terugbrengen	
		Onvoldoende aandacht voor toegankelijkheid Tilburgseweg voor ouderen en bewoners
		rekening houden met de Ronde van Goirle
kp Dorpsstraat	kruispunt Dorpsstraat-Tilburgseweg is gevaarlijk voor fietsers	kruispunt Dorpsstraat-Tilburgseweg is gevaarlijk voor fietsers
	huidige ontwerp ingegeven voor bus: lastig sturen/te weinig ruimte	huidige ontwerp ingegeven voor bus: lastig sturen/te weinig ruimte
	hoeveelheid verkeer op Dorpsstraat verminderen?	
	kruispunt Dorpsstraat-Tilburgseweg speelt al 40 jaar. Oplossing tot nu toe altijd binnen eigendomsgrenzen gezocht	kruispunt staat al jaren bovenaan als onveilig ervaren kruispunten
parkeren & routing	blauwe zone op Tilburgseweg heeft door huidige ontheffingen geen nut	
	ondernemers willen geen blauwe zone, uitgezonderd op de Tilburgseweg	blauwe zone onvriendelijk voor bezoekers (parkeerschijf nodig & niet langer dan 2 uur winkelen)
	indruk is dat het onduidelijk is waar en hoe te parkeren. Gratis? Hoe lang? Waar?	
	blauwe zone bij gezondheidscentrum op Oranjeplein is noodzakelijk	
	parkeerduur is te lang	huidige parkeerregime is het beste van slechtste, mede door langparkeren tussen de blauwe zones
	routing is het probleem niet, want er is geen schaarste	in huidige routing: als je parkeerplaats voorbij bent kun je er nauwelijks nog terugkomen
		circulatie Tilburgseweg omdraaien, zodat vanuit het zuiden de Hovel bereikbaar is
	parkeerplaats Hovel te vol voor bezoekers	
	parkeerplaats Hovel is niet handig voor winkelend publiek Hovel en Tilburgseweg	
overig	vindbaarheid Jan van Besouw vanuit noorden is problematisch	
	leefbaarheidsprobleem Oude Kerkstraat	
		evenementen leggen te vaak beslag op de openbare ruimte
		aansluitingen Oranjeplein aan noordzijde zijn onveilig: fietsers schieten zo de straat op

## Vorrangskruispunten Tilburgseweg rechtdoor met middengeleider



- Tilburgseweg voorrang op Van Haestrechtstraat en Dorpsstraat;
- middenberm 6 meter: personenauto's, fietsers en voetgangers kunnen in twee etappes oversteken;
- kruispuntvorm past op kruispunt met Van Haestrechtstraat niet tussen bebouwing (zuidoost zijde);
- kruispuntvorm past op kruispunt met Dorpsstraat net tussen bebouwing, maar hiervoor is een grote ingreep op particulier terrein noodzakelijk en zorgt de aansluiting op de Dorpsstraat er voor dat ook het parkeerterrein aan de noordzijde van de Dorpsstraat (deels) verloren gaat;
- past goed binnen het historische profiele van de Tilburgseweg.

### standaard-rotonde



- “standaard” rotonde met diameter 18 meter;
- niet overrijdbaar middeneiland;
- fietsers op de rotonde, in de voorrang;
- kruispuntvorm past op kruispunt met Van Haestrechtstraat niet binnen grenzen van aanwezige bebouwing. Daarnaast kunnen de aansluitende wegen niet op een verantwoorde wijze worden aangesloten;
- kruispuntvorm past op kruispunt met Dorpsstraat binnen grenzen van aanwezige bebouwing, maar zorgt daarbij wel voor een grote ingreep op particulier terrein (noordwest zijde);
- rotondes komen uit de as van de Tilburgseweg te liggen, waardoor het historische profiel sterk onderbroken wordt.

## Resultaten verkeersmodel 2030

### Huidige ontsluiting 2030



Variant 1 – 2030



Variant 2 – 2030



Variant 3 – 2030



## Toetsingsresultaten

	model			
	0	1	2	3
<b>Samenvatting toets</b>				
TOTAAL bereikbaarheid centrum	-1	+7	+11	-2
TOTAAL knooppunten	-1	-1	-5	-2
huidige vormgeving afbugend middengeleider			+2	
mini rotonde			-2	
TOTAAL Tilburgseweg	-2	+1	0	-2
huidige vormgeving			-3	
dwarsprofiel A			0	+1
dwarsprofiel B			-4	-3
dwarsprofiel C			0	-1
(extra) kosten (excl. Tilburgseweg noord en ondergrondse infrastructuur)				

	model			
	0	1	2	3
<b>doel</b>				
directe ontsluiting van de Tilburgseweg / Hovel naar het noorden	0	+++	+++	+
bereikbaarheid alternatieve parkeerplaats (Hovel) voor verkeer Jan van Besou	0	0	-2	+++
<b>criterium</b>				
rijtijd van (midden) Tilburgseweg tot aan kruispunt Tilburgseweg-Dorpsstraat afstand in meters	0	0	0	0
meer/minder dan 2000 mvv/etm tweerichtingen / 1000 mvv/etm éénrichting	Marijkestraat	0	0	0
	Oude Kerkestraat	0	0	+++
	Aabeekstraat	0	0	0
	Hoogstraat	0	0	---
	subTOTAAL	0	0	0
aandeel doorgaand / "wijkvreed" verkeer	Marijkestraat	0	0	---
	Oude Kerkestraat	0	0	++
	Aabeekstraat	0	+	+
directe toegang tot straten zonder parkeerregime (parkeeroverlast) noodzaak aanvullende maatregelen doorgaand verkeer en parkeren in woonstraten	Hoogstraat	0	0	0
	subTOTAAL	0	+	+
		0	0	+
subTOTAAL leefbaarheid woonstraten	0	0	-	-
logische stedenbouwkundige structuur	0	+	+	-
draagvlak in de samenleving	0	++	+++	-
<b>voordopig TOTAAL noordelijke ontsluiting</b>				
score van klantbeoordeling	-	+	+	-
score van planmakers	-	+	+	-
subTOTAAL draagvlak samenleving	-	+	+	-
<b>voordopig TOTAAL noordelijke ontsluiting</b>	-1	+7	+11	-2



doel	criterium	knooppunt	model				
			0	1	2	3	
ruimtelijke inpasbaarheid	aantal m2 noodzakelijke aanloopgronden noodzakelijke bestemmingsplan aanpassingen	huidige vormgeving	0				
		afbuigend middengeleider mini rotonde	-				
	doorstroming openbaar vervoer	huidige vormgeving	0				
		afbuigend middengeleider mini rotonde	-				
	aansluiten op historie	huidige vormgeving	0				
		afbuigend middengeleider mini rotonde	-				
	doorstroming auto verkeer	intensiteit/capaciteit verhouding Dorpsstraat-Tilburgseweg	huidige vormgeving	0			
			afbuigend middengeleider mini rotonde	0			
		intensiteit/capaciteit verhouding Van Haestrechtstraat-Tilburgseweg	huidige vormgeving	0			
			afbuigend middengeleider mini rotonde	-			
subTOTAAL doorstroming auto verkeer		huidige vormgeving	0				
		afbuigend middengeleider mini rotonde	-				
goede oversteeikbaarheid voor fietsers en voetgangers		GROW-classificatie oversteeikbaarheid fietsers (uit stilstand) Dorpsstraat	huidige vormgeving	0	+	0	
			afbuigend middengeleider mini rotonde	+			
		GROW-classificatie oversteeikbaarheid fietsers (uit stilstand) Van Haestrechtstraat	huidige vormgeving	0			
			afbuigend middengeleider mini rotonde	0			
	GROW-classificatie oversteeikbaarheid voetgangers (ouderen, reactie 2s)	huidige vormgeving	0				
		afbuigend middengeleider mini rotonde	0				
	subTOTAAL oversteeikbaarheid	huidige vormgeving	0				
		afbuigend middengeleider mini rotonde	+				
	draagvlak in de samenleving	score van klankbord	huidige vormgeving	+			
			afbuigend middengeleider mini rotonde	+			
score uit inloopmarkt		huidige vormgeving	+				
		afbuigend middengeleider mini rotonde	+				
subTOTAAL draagvlak samenleving	huidige vormgeving	-					
	afbuigend middengeleider mini rotonde	+					
<b>voorlopig TOTAAL knooppunten</b>		<b>huidige vormgeving</b>	<b>-1</b>			<b>-2</b>	
		<b>afbuigend middengeleider mini rotonde</b>	<b>-5</b>			<b>+2</b>	

		model					
		0	1	2	3		
Tilburgseweg	<b>doel</b>	<b>criterium</b>	<b>dwarsprofiel</b>	<b>score</b>			
	bereikbaarheid detailhandel voor auto's	minder, gelijkblijvend of meer parkeerplaatsen dan in huidige situatie	huidige vormgeving	0			
			A	0			
			B	0			
		aantal en ligging van laad & losplaatsen	huidige vormgeving	0			
			A	0			
			B	0			
		subTOTAAL bereikbaarheid	huidige vormgeving	0			
			A	0			
			B	0			
		fietsvriendelijkheid	fiets-infra conform het regionaal fietsbeleidsplan (geen / 1,50m / 2,00m)	huidige vormgeving	0		
				A	+		
				B	0		
	duidelijke plaats voor de fiets: wel/geen onverwacht (vracht)verkeer op fietsvoorziening en aanwezigheid gevaarlijke verticale elementen		huidige vormgeving	0			
			A	-			
			B	+			
	eenduidige vormgeving Tilburgseweg: aansluiting op profiel Tilburgseweg ter hoogte van Kloosterplein		huidige vormgeving	0			
			A	-			
			B	0			
	ruimte voor fietsparkeerplaatsen		huidige vormgeving	0			
			A	-			
			B	0			
	subTOTAAL fietsvriendelijkheid	huidige vormgeving	0				
		A	-				
		B	0				
	aansluiten op historie	aansluiting op cultuurhistorische betekenis van de Tilburgseweg: wel/geen sym	huidige vormgeving	0			
			A	0			
			B	0			
	oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers	CROW-classificatie oversteekbaarheid fietsers (uit stilstand)	huidige vormgeving	0			
			A	0			
			B	0			
		CROW-classificatie oversteekbaarheid voetgangers (visueel gehandicapten)	huidige vormgeving	0	--	0	
			A	--			
			B	0	--	0	
		subTOTAAL oversteekbaarheid	huidige vormgeving	0			
			A	0	-	0	
			B	0	-	0	
		prettig verblijfsklimaat voor winkelend publiek	aanwezigheid van bomen 1 of 2 zijdig	huidige vormgeving	0		
				A	0		
				B	0		
	breedte van het trottoir		huidige vormgeving	0			
			A	--			
			B	+			
	subTOTAAL verblijfsklimaat		huidige vormgeving	0			
			A	-			
			B	0			
	draagvlak in de samenleving		score van klankbord	huidige vormgeving	--		
				A	0		
				B	+		
		score uit inloopmarkt	huidige vormgeving	--			
			A	0			
			B	+			
		subTOTAAL draagvlak samenleving	huidige vormgeving	--			
			A	0			
			B	+			
		<b>voorlopig TOTAAL Tilburgseweg</b>		<b>huidige vormgeving</b>	<b>-2</b>		
				A	-2	-3	-2
				B	+1	0	+1
			C	-3	-4	-3	