

## **Motie: Ontwikkeling integrale visie op mobiliteit**

De Raad van de gemeente Goirle, in vergadering bijeen op 22 september 2020

Overwegende dat:

- De ontwikkeling van een nieuwe integrale visie op mobiliteit voor Goirle noodzakelijk is, vanwege onder andere ontwikkelingen van nieuwe wijken, wijzigende mobiliteitsvoorkeuren en reeds bestaande mobiliteitsproblemen;
- Goirle aan de vooravond staat van het ontwikkelen van een omgevingsvisie waarvan mobiliteit een belangrijk onderdeel uitmaakt;
- De uitdagingen in Goirle met betrekking tot mobiliteit groot en complex zijn;
- Recente voorstellen in het kader van mobiliteit, met name betreffende de verkeersafwikkeling van woningbouwlocaties, ad hoc tot stand lijken te zijn gekomen, zonder dat sprake is van een gemeentebreed mobiliteitsplan;

Roept het college van burgemeester en wethouders op om:

1. Een mobiliteitsplan op te stellen en dat te doen in een proces waarbij zowel de inwoners van Goirle en Riel als de raad een duidelijke plaats krijgen;
2. Dat proces te voorzien van een duidelijke tijdslijn waarvan de oplevering niet later dan eind december 2021 mag liggen.
3. De raad vóór eind december 2020 ter vaststelling een procesvoorstel voor de realisatie van het plan bedoeld onder 1. aan te bieden;
4. De ontwikkeling van het mobiliteitsplan toe te spitsen op de volgende 4 categorieën: 1. Voetgangers; 2. Fietzers; 3. Autogebruikers en 4. gebruikers van het openbaar vervoer, waarbij voor al deze categorieën duidelijk wordt hoe een en ander is ingericht;
5. Bij de totstandkoming van het procesvoorstel en het mobiliteitsplan de aangehechte toelichting te gebruiken

En gaat over tot de orde van de dag.

Henk Gabriëls  
Pro Actief Goirle

Stijn van den Brekel  
SP

Tess van de Wiel  
CDA

Mark Verhoeven  
Lijst Riel Goirle

## **Bijlage: toelichting**

Omdat de uitdagingen in Goirle met betrekking tot mobiliteit groot zijn willen we met deze motie alvast aandacht vragen voor en richting geven aan de wijze waarop we de mobiliteit in Goirle willen inrichten. Daarmee willen we voorkomen dat hap-snap beleid per bestemmingsplan leidt tot deeloplossingen die in de toekomst nog grotere problemen met zich mee brengen.

Dat na de ontwikkeling van zo'n plan niet alles per direct gerealiseerd kan worden spreekt voor zich maar op deze wijze krijgen we als Goirle een helder beeld van de wijze waarop de toekomstige inrichting van de verkeersafwikkeling, ook in en rond de nieuwe wijken gestalte kan krijgen.

Met betrekking tot het proces zien we de volgende stappen om tot het nieuwe mobiliteitsbeleid te komen:

1. Bepalen van de belangrijkste uitgangspunten voor het mobiliteitsbeleid in Goirle.
2. Een publiekscampagne om alle onvolkomenheden in de huidige inrichting van het wegennet voor voetgangers-, fiets- en autoverkeer te inventariseren met hulp van de Goirlese inwoners. Daarbij moeten voorbeelden gegeven worden van situaties waaraan gedacht kan worden.
3. Ambtelijke inventarisatie van de niet gerealiseerde punten uit de verkeers- en vervoersplannen van de lopende en de vorige periode.
4. Uitvoeren van uitgebreide verkeersstroom metingen op alle belangrijkste assen van Goirle voor zowel auto's als fietsers in spits en daluren. Op basis daarvan rekening houdend met een volledig ontwikkelde Zuidrand, Boschens en Bakertand berekenen van de toekomstige intensiteit op autowegen en fietspaden rekening houdend met veranderende voorkeuren qua vervoersmiddel voor de korte afstand.
5. Uitwerken van een plan dat zorg draagt voor een adequate ontsluiting van Goirle zowel met de auto als met de fiets, waarbij gelijktijdig de geïnventariseerde onvolkomenheden, voor zover nog aan de orde in de nieuwe opzet, worden verholpen. Daarbij aansluiten op het regionale snelle fietspaden netwerk richting Tilburg, Breda en Eindhoven.

Als start voor de discussie over de belangrijkste uitgangspunten zien we onder andere de volgende stellingen:

1. Voor afstanden binnen Goirle en 5 km gerekend vanaf het centrum van Goirle is de fiets het voorkeursvervoermiddel.
2. Voor voetgangers en met name voor beperkt mobiele mensen moet er binnen de kernen voorzien worden in doorgaande paden of stoepen die waar nodig voorzien zijn van af- en opritten voor rolstoelen, rolstoelen e.d..
3. De kernen van Goirle en Riel moet goed bereikbaar zijn voor autoverkeer maar dat betekent niet dat er ook door de kernen gereden hoeft te worden. Het centrum kan als

eindpunt autoluw worden ingericht met adequate parkeergelegenheid voor zowel auto's als fietsers.

4. Goirle moet de neerwaartse spiraal in het openbaar vervoer keren door OV aan te bieden daar waar de potentiële gebruikers zich bevinden. Openbaar vervoer moet m.n. beschikbaar zijn binnen 400m van bejaardenwoningen en zorgcentra.
5. Er is een heldere en eenduidige route voor het transit verkeer langs Goirle met met verkeerstechnisch afdwingbare routing in de richtingen, Tilburg, Riel(Gilze & Alphen), Hilvarenbeek en Poppel.
6. Ontsluiting van Goirle met op termijn 30.000 inwoners moet erop gericht zijn congestie in de spits te voorkomen en onnodige kilometers en rijtijd te reduceren door te kiezen een adequate ontsluiting richting A58. Bij die ontsluiting moet voorkomen worden dat onnodig wordt omgereden door een substantieel deel van de Goirlese bevolking uit Goirle Oost.
7. De fietsvoorkeur voor de korte afstand vertaald zich ook in de weginrichting in het centrum van Goirle. Dat kan door het inrichten van fietsstraten. Drukke fietspaden worden aangepast aan de nieuwe drukte en de gemiddelde snelheid van E-bikes om de veiligheid te vergroten. Er moet daarbij gekozen worden voor een wegverharding die het fietsen maximaal faciliteert en drempels vermijdt.
8. Doorgaande snelfietsroutes krijgen binnen de gemeente overal voorrang op de auto. Dat geldt ook voor fietsverkeer op Rotondes.
9. Daar waar de combinatie auto en fietsverkeer qua intensiteit een bepaalde norm afhankelijk van het type weg overschrijdt wordt gekozen voor vrijliggende fietspaden. (bv. Goirle richting EZH)

Met betrekking tot de publiekscampagne rondom knelpunten zien we als voorbeelden die bij de inventarisatie mee gegeven kunnen worden aan onze inwoners:

1. Boschkens-West (straks nog uitgebreid met plan boschkens 4c). Gevaarlijke oversteek van ouders met kleuters en basisschooljeugd in en uit de wijk en op hetzelfde fietspad in tegengestelde richting Mill-Hillers.
2. Dat fietspad is ook het voetpad voor ouders met babywagens, waarbij met name de oversteek rillaersebaan is levensgevaarlijk voor voetgangers.
3. Dorpsstraat ter hoogte van de boerderijwinkel (laden en lossen op straat levert gevaarlijke situatie op)
4. Boschkens Oost. Slechts 1 uitweg, via "sterk Huis". Niet alleen woon-werk verkeer; ook schoolgaande kinderen van buiten de wijk.

