

## FAQ

### **Waarom wordt de Tilburgseweg een tweerichtingsweg?**

De gemeente Goirle vindt het heel belangrijk dat het centrum met zowel de fiets als de auto goed bereikbaar is, zodat het economisch leefbaar blijft. Maar uit diverse onderzoeken blijkt dat dit nu niet het geval is: je komt er gemakkelijk in, maar er lastig uit. Daarom heeft de raad besloten dat de Tilburgseweg heringericht moet worden met een uitnodigende, laagdrempelige en gezellige entree.

### **Wat zijn de belangrijkste veranderingen?**

- De Tilburgseweg-Noord (tussen de Kalverstraat en Dorpsstraat) wordt een tweerichtingsweg.
- De rijrichting van de Tilburgseweg (ter hoogte van het Kloosterplein) en de Oude Kerkstraat wordt omgedraaid, zodat een logische (parkeer)route ontstaat.
- De rijbaan wordt smaller, zodat automobilisten bij tegemoetkomend verkeer worden gedwongen net zolang achter een fietser te blijven, tot de tegenligger gepasseerd is.
- Het huidige voorrangskruispunt Tilburgseweg-Dorpsstraat wordt verbeterd.

### **Waarom komt er geen minirotonde bij de Tilburgseweg-Dorpsstraat?**

Een rotonde had de voorkeur, omdat fietsers vanaf de Tilburgseweg-Noord dan beter zouden kunnen oversteken. Maar toen dit technisch werd uitgewerkt, bleek er geen ruimte te zijn voor een vrij liggende fietsstrook bij de rotonde. Fietsers zouden dus gebruik moeten maken van dezelfde rijbaan als de uitzwenkende vrachtwagens met hun ruime draaicirkel. Hierdoor zou de veiligheid van de fietsers er juist op achteruit gaan. Daarom is gekozen voor het verbeteren van de kruising, met een afgeschermd fietsstrook in de bocht aan de noordzijde. Dankzij de verhoging op de weg tussen de twee rijstroken (middeneiland) kan de fietser in twee fasen oversteken. Om deze ruimte te maken, heffen we het voetpad in de binnenbocht op. Voor voetgangers komen er twee extra zebra's, zodat ze veilig kunnen oversteken.

### **Is de weg niet te smal voor tweerichtingsverkeer, inclusief trottoir, parkeerstroken, ruimte voor de fietser en twee rijbanen?**

De weg wordt 5.60 m breed; deze breedte past bij een fietsstraat. Doordat de rijbaan smal is, heeft de fietser een sterke positie. Inhalen is alleen mogelijk wanneer er geen tegenliggend verkeer is. De automobilist moet dus wachten en is te gast. Zo wordt verkeer ontmoedigd dat niet in het centrum hoeft te zijn. Voor het vrachtverkeer komt er een routing met éénrichtingsverkeer. Twee vrachtwagens kunnen elkaar immers niet passeren op deze smalle eenrichtingsweg. Deze routing is afgestemd met de ondernemers, die ook afspraken gaan maken met hun toeleveranciers.

### **Waarom komt er niet een vrij liggend fietspad op de Tilburgseweg in het centrum?**

Daar zijn diverse redenen voor:

- Er is te weinig beschikbare ruimte voor een vrij liggend fietspad
- Het geeft teveel knelpunten voor alle weggebruikers als ze allemaal een aparte ruimte zouden gebruiken, want die ruimtes worden te smal. Dit levert dan onveilige situaties op.
- Omdat automobilisten en fietsers de weg delen, ontstaat er ruimte voor brede trottoirs, waardoor het goed toeven is op de Tilburgseweg.
- Fietsers en automobilisten delen al alle wegen in het centrum. Het is dus duidelijker om dit op de Tilburgseweg ook zo te doen.
- Op de Tilburgseweg ter hoogte van het Kloosterplein is ook geen fietsvoorziening; qua vormgeving zou het dus met een vrij liggend fietspad slecht op elkaar aansluiten.

### **Waarom is het niet voldoende om de bewegwijzering te verbeteren?**

Alleen de weg goed kunnen vinden, is onvoldoende. We willen een duidelijke, herkenbare en gemakkelijke route het centrum in en uit. Dat is goed voor de middenstand. Daarom heeft de raad

zich op 8 maart 2016 uitgesproken voor de wijziging in de verkeerscirculatie en de herinrichting van de Tilburgseweg.

**Rond 2000 moest het een eenrichtingsweg worden en nu moet het (gedeeltelijk) weer een tweerichtingsweg worden. Beide keren is onder andere veiligheid het argument. Hoe zit dat?**

De Tilburgseweg is een paar keer van inrichting veranderd. Dat heeft te maken met de intensiteit van het verkeer, veranderende verkeersinzichten en andere doelstellingen. De economische crisis ligt nu achter ons, maar heeft ons ervan doordrongen dat de bereikbaarheid en levensvatbaarheid van het centrum (de middens tand) essentieel zijn. 'Grenzoos welkom' kunnen we alleen waarmaken als het centrum goed ontsloten is.

**Hoe is de mening van de inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden in het ontwerp verwerkt?**

Voordat er een verkeerscirculatieplan voor het centrum is opgesteld, heeft de gemeente belanghebbenden betrokken bij het beleid:

- Ze konden een enquête invullen.
- Er is een klankbordgroep ingesteld met ondernemers, bewoners en vertegenwoordigers van VVN, ouderen (visueel) minder-validen; hiermee zijn drie sessies georganiseerd.
- Er is een inloopavond georganiseerd voor belangstellenden op 20 oktober 2015.
- Er is een inloopavond georganiseerd voor gemeenteraadsleden op 8 maart 2016, zodat ze hun inhoudelijke vragen konden stellen, voordat de raad een besluit ging nemen.
- Nadat de raad besloot dat de Tilburgseweg opnieuw ingericht moest worden, volgden nog diverse overleggen met VVN en het Platform Gehandicapten.
- Een informatieavond op 12 december 2016 over het schetsontwerp.
- Een inloopavond op 21 maart 2017 over het voorlopig ontwerp.

**Is VVN betrokken geweest bij de plannen voor de Tilburgseweg?**

VVN kan in een vroeg stadium haar kijk op de verkeersveiligheid aan de orde te stellen bij trajecten voor aanleg, herinrichting of reconstructie van de openbare ruimte, als hier inspraak aan gekoppeld is of eerder als dat vanuit het project gewenst is. Zo ook bij de herinrichting van de Tilburgseweg. VVN zat in de klankbordgroep voor de verkeerscirculatie. Ook is bij het maken van het ontwerp in iedere fase gesproken met VVN. Haar adviezen neemt de gemeente mee in de totale afweging. Het is immers aan de gemeente om de best mogelijke balans te vinden tussen de diverse belangen.

**Is het Platform Gehandicapten betrokken geweest bij de plannen voor de Tilburgseweg?**

De gemeente heeft het Platform Gehandicapten in een vroeg stadium betrokken bij de plannen. Ook is het uitgenodigd voor de informatieavonden. Samen met het platform zijn de algemene parkeerplaatsen en plaatsen voor laden en lossen vastgesteld. Met het Platform Gehandicapten is afgestemd dat de vormgeving van de oversteekvoorzieningen aansluit bij de behoeften van mensen met een visuele of lichamelijke beperking.

**Welke maatregelen worden genomen om de veiligheid te bevorderen?**

- Voetgangersvoorzieningen: op de Tilburgseweg komen oversteekvoorzieningen (brede stiksels) die op een verhoging in de weg liggen en de tegenover elkaar liggende trottoirs met elkaar verbinden. Door het omliggende groen zijn ze duidelijk herkenbaar. Om ze te laten opvallen, gebruiken we een andere kleur steen.
- Laden en lossen mag alleen op speciaal daarvoor aangelegde plaatsen en niet meer op de weg zelf. Voor grote vrachtwagens komt er een extra grote laad- en losplaats. De boas gaan hier ook daadwerkelijk op handhaven: als ze overtredingen constateren, dan volgt een boete.
- Voor vrachtwagens blijft eenrichtingsverkeer gelden; twee vrachtwagens hoeven elkaar dus nooit te passeren.

- Alleen bes temmingsverkeer: auto verkeer dat niet in het centrum hoeft te zijn, wordt ontmoedigd. We willen aansluiten bij het principe van een fietsstraat. Dit betekent dat de weg smaller gemaakt wordt. Zo dwingen we automobilisten dus om net zo lang achter een fietser te blijven bij tegenliggers, tot die voorbij zijn en ze de fietser veilig kunnen passeren. De versmalling is zo gemaakt dat automobilisten niet meer twifelen of ze er langs kunnen bij tegemoetkomend verkeer: het kan gewoon niet. De auto is te gast.

### **Hoe wordt het laden en lossen geregeld?**

Het laden en lossen gebeurt gelijkvloers op 'matjes' en niet op straat. Hier zullen we intensief op handhaven. Deze 'matjes' zijn goed verdeeld over de straat en in overleg met de omwonenden en ondernemers bepaald. Er komt één laad- en losplaats voor grote vrachtwagens; meer zijn niet nodig omdat toeleveranciers er steeds vaker voor kiezen om de bevoorrading met kleinere auto's uit te voeren. Verder hoeft er niet meer binnen bepaalde tijden geladen en gelost te worden. Afsproken is dat ondernemers heldere afspraken maken met hun leveranciers over het laden en lossen.

### **Hoe wordt het parkeren geregeld?**

Auto's parkeren in clusters op 'matjes' die op dezelfde hoogte liggen als het trottoir. De gemeente zal intensief controleren en handhaven. Er komen tien parkeerplaatsen bij aan de Tilburgseweg. In overleg met het Platform Gehandicapten zijn de plaatsen van de algemene parkeerplaatsen voor gehandicapt en uitgekozen. In overleg met de politie is gekozen om ter hoogte van de pinautomaat aan het Kloosterplein twee parkeervakken te realiseren. Deze parkeervakken liggen in de rijrichting (rechts van de weg) en daarmee aan de zijde van Møzes. De vakken liggen binnen de blauwe zone maar krijgen gezien hun specifieke functie een afwijkende parkeerduur van 10 minuten. Op deze manier kunnen de gebruikers van de pinautomaat veilig gebruik maken van de pinautomaat.

### **Geldt voor het vrachtverkeer ook tweerichtingsverkeer?**

Voor het vrachtverkeer blijft eenrichtingsverkeer gelden. De ondernemers spreken met hun leveranciers een vaste route af. Alleen de winkels die ontsluiten via het terrein naast de hoek Tilburgseweg, waaronder de EMTE, rijden in noordelijke richting door tot aan de bestaande bevoorradingroute achter de winkels. Hierbij ontsluit vrachtverkeer vanaf de Tilburgseweg en de richting Kloosterplein beide via de Kalverstraat in de richting van de Molenstraat.

### **Komt er een zebra bij woonzorgcentrum Elizabeth?**

Nee, er komt geen zebra, maar een plateau op het kruispunt Tilburgseweg-Molenstraat om de snelheid te remmen van gemotoriseerd verkeer. Voetgangers kunnen op dit plateau gelijkvloers met het trottoir veilig oversteken richting het centrum. De oversteek voor minder-validen wordt zo sterk verbeterd.

### **Welke aanpassingen doet de gemeente op de Oude Kerkstraat?**

Hier moet het kruispunt met het Koudepad worden aangepast en de bebording. Toen de straat is heringericht, is er rekening mee gehouden dat de rijrichting in deze straat omgedraaid zou kunnen worden, als dit voor de centrumcirculatie nodig was. De bewoners hadden bij de herinrichting ook geen uitgesproken voorkeur voor de rijrichting. De bewoners van de Oude Kerkstraat worden nu natuurlijk geïnformeerd over de wijzigingen.

### **Wat kost de herinrichting van de Tilburgseweg?**

De kosten voor de herinrichting van de Tilburgseweg zijn geraamd op € 1.591.000,00, waarvan een deel uit bestaande budgetten voor wegonderhoud komt.

### **Houdt de gemeente ook rekening met de eventuele ontwikkeling van het Kloosterplein?**

Op 6 juni 2017 heeft de raad besloten dat er geen groot Kloosterplein komt. Om werk met werk te maken en vanwege de eenheid in het ontwerp is het toegevoegd aan het project Herinrichting

Tilburgseweg. Het ontwerp van het plein bij het Heilig Hartbeeld sluit aan op de stijl van Kloosterplein, zodat het een mooi geheel wordt.

### **Wordt de handhaving g ntensiveerd?**

Leveranciers mogen niet meer op de rijbaan laden en lossen. Daarom zijn in samenspraak met de ondernemers verschillende laad- en losplaatsen ingericht. Zodra de nieuwe situatie van kracht wordt, zal actief worden handhaven om het juiste gedrag direct af te dwingen (inzet BOA 200 uur). Het handhavingstraject bestaat uit drie stappen.

1. *Communicatie*: voordat de nieuwe situatie klaar is, communiceren ondernemers (met ondersteuning van gemeente) met hun leveranciers over de nieuwe situatie en de bijbehorende regels.
2. *Waarschuwen*: wanneer de nieuwe situatie in werking treedt, zal de BOA actief waarschuwen, maar nog niet bekeuren.
3. *Handhaving*: na het waarschuwen gaat de BOA een periode intensief toezicht houden en handhaven, waarna dit afgebouwd wordt.

### **Houdt de gemeente ook rekening met mogelijk nieuwe ontwikkelingen op de hoek Tilburgseweg/Kalverstraat, waar nu 'De Tuin' te vinden is?**

'De Tuin' is een tijdelijke oplossing voor het braakliggende terrein van Leystromen. Inmiddels liggen er kansen voor deze hoek, want Keurslagerij Van Hest heeft hier plannen voor een 'belevingswinkel'.

Op dit moment wordt onderzocht of Leystromen hierboven 23 koop- en huurappartementen kan realiseren. In dit onderzoek wordt ook een uitbreiding van parkeergarage De Hovel meegenomen, inclusief een voetgangersuitgang richting de Tilburgseweg, net als extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Dit om te voldoen aan de gemeentelijke parkeernorm.

In het definitieve ontwerp zijn deze ontwikkelingen zoveel mogelijk meegenomen, omdat ze bijdragen aan een aantrekkelijk en levendig centrum en dus passen in de visie van het college. Op basis van het onderzoek kan echter ook besloten worden dat een deel van de nu geplande herinrichting nog niet gerealiseerd kan worden.

### **Welke varianten voor de herinrichting zijn bekeken?**

Het college heeft drie varianten uitgewerkt:

- Variant A, integraal, dus in een keer alle onderdelen van de Tilburgseweg herinrichten, maatregelen voor tweerichtingsverkeer, het herontwikkelingsplan Centrum Goirle en het geplande onderhoud uitvoeren. Deze variant sluit het best aan bij het toekomstperspectief dat de raad heeft vastgesteld en geeft de minste overlast. Kosten € 1.591.000,00,-.
- Variant B, hergebruik. Dit is hetzelfde ontwerp, maar met gebruik van bestaande en goedkopere materialen. Deze variant is € 142.000,00 goedkoper dan A.
- Variant C, sober. In deze variant verandert niets aan het aantal oversteekplaatsen, parkeervakken en het groen. Verder worden bestaande en goedkopere materialen gebruikt. Wel wordt de weg versmald. Deze variant is € 365.000,- goedkoper dan variant A, maar minder veilig en levert in op ruimtelijke kwaliteit.

De voorkeur van het college was variant A en de raad is hier op 12 december 2017 akkoord meegegaan.

### **Is het niet beter om het project in fasen aan te pakken?**

Vanwege de mogelijke bouwontwikkeling op de hoek Kalverstraat-Tilburgseweg is de herinrichting van de Tilburgseweg in twee fasen geknipt.

- Fase 1: van 23 juli t/m 26 oktober 2018 en van 7 januari t/m 15 februari 2019.
- Fase 2: gaat medio 2021 van start.

Anders zou het bouwverkeer de nieuw aangelegde bestrating stuk rijden en er weer moeten worden herstraat.