

Netwerkanalyse TILBURG 2040

13 februari 2025

MOOI TILBURG

de bereikbare en aantrekkelijke
stad van morgen maken we samen

koepelnotitie periode 2020-2025



CONTEXT

Dit rapport is een eerste samenvatting van meerdere studies en ontwerpessies van de afgelopen 5 jaar die tezamen geleid hebben tot de Netwerkanalyse 2.0. Het is de resultante van het doorvertalen van zogenaamde stadse opgaves naar gebiedsgerichte maatregelen. Het betreft met name de resultaten van de studies voor het Kenniskwartier (Ruimtelijk Raamwerk en OER), mobiliteitspakket gebiedsvisie Noord, de Mobiliteitsaanpak Spoorzone, verkenning inpassing HOV en de studie verluwing Oud-Noord. Het is beeldend beschreven, is een koepelverhaal geworden.

INHOUD

1. Een nieuwe werkelijkheid	pg 5
2. Herbevestiging van de hoofdkeuzes	pg 12
3. Uitwerking van de Netwerkanalyse 2.0	pg 18
• Ringbaan-West kan een stadstraverse worden	
• Statenlaan voor langzaam verkeer en HOV	
• Verluwen Spoorlaan helpt HOV ambities	
• Autoruimte Gasthuisring maakt plaats voor Museumroute	
• Tilburg noord beter aanhechten aan de bestaande stad	
4. Aan de slag 2025-2040	pg 32

GERAADPLEEGDE BRONNEN

(2022) Mobiliteitsconcept Kenniskwartier

(2022) Afsprakenlijst Bestuurlijke Overleggen MIRT 2022 (Afspraken Rijk Kenniskwartier)

(2023) Verkeers- en mobiliteitsonderzoek Kenniskwartier

(2023) Afspraken Provincie OV (OV-Agenda uit 2023 met bijbehorende Motie 15-01 van 6 juli 2023)

(2023) Verkeersonderzoek Oud-Noord

(2024) OER en Ruimtelijk Raamwerk Kenniskwartier (in Q1 2025 vrijgegeven voor consultatie/participatie)

(2025) Samenhangende Mobiliteitsaanpak Spoorzone Oost en West (concept, nog lopende studie)

(2025) Verkeersstudie Tilburg Noord (concept, nog lopende studie)

HOOFDSTUK 1

Een nieuwe werkelijkheid

In november 2020 stelde de gemeenteraad de Netwerkanalyse Tilburg 2040 (NWA 1.0) vast. Nu, in 2025, is een actualisatie nodig vanwege de versnelling van verstedelijking, de voortgang van gebiedsontwikkelingen en afspraken met de Provincie Noord-Brabant over de nieuwe OV-Concessie 2026-2038. Tilburg heeft de afgelopen 5 jaar niet stil gestaan. Nieuwe inzichten vanuit de uitwerking van de Netwerkanalyse 2040 in verschillende gebieden leiden ertoe dat andere keuzes moeten worden gemaakt. Dit hoofdstuk beschrijft deze nieuwe werkelijkheid die dé aanleiding vormt voor een actualisatie van de Netwerkanalyse Tilburg 2040 (NWA 2.0).



De afgelopen 5 jaar...

Eerste gebiedsuitwerking: Parkring

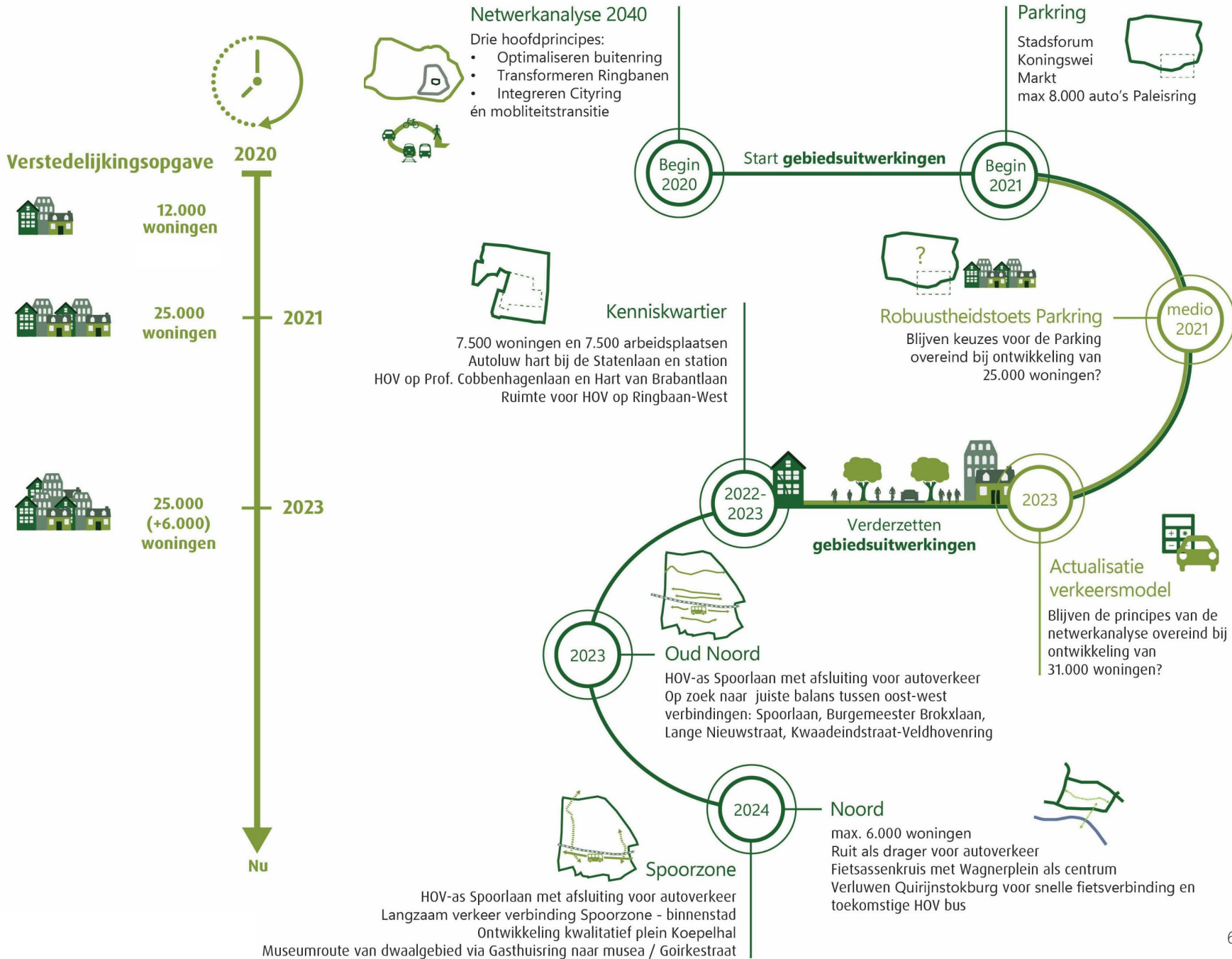
Na de Netwerkanalyse in 2020 begon de uitwerking van Cityring naar Parkring. Uitgebreide gesprekken met de stad leidden tot een oplossing die afweek van de oorspronkelijk bedachte plannen uit de Netwerkanalyse. Het doel was het realiseren van het Stadsforum, wat is gelukt met andere maatregelen dan aanvankelijk gedacht.

Nieuwe verstedelijkingsopgave

Al in 2021 was er sprake van een hogere verstedelijkingsopgave dan voorzien in de Netwerkanalyse. De maatregelen voor de Parking werden bij wijze van robuustheidstoets al doorgerekend met 25.000 woningen. Het verkeersmodel werd daarna geüpdatet voor verdere toepassingen binnen diverse gebiedsuitwerkingen.

Gebiedsuitwerkingen Kenniskwartier, Oud-Noord, Spoorzone en Noord

De eerste nadere uitwerking, gestart in 2022, richtte zich op het Kenniskwartier, gevolgd door een verkeersstudie in Oud-Noord in 2023. In 2024 lag de focus meer op de Spoorzone en Tilburg Noord. Ook voor Ringbaan Zuid is het laatste verkeersmodel gebruikt. De geleerde lessen, keuzes en kaders uit de eerste studies dienen als input voor de daaropvolgende studies. Dit is een iteratief proces. Bij iedere gebiedsuitwerking wordt daardoor in samenhang gekeken: de ambitie binnen een specifiek gebied staat centraal, maar met oog voor de opgaven en ambities in de rest van de stad.



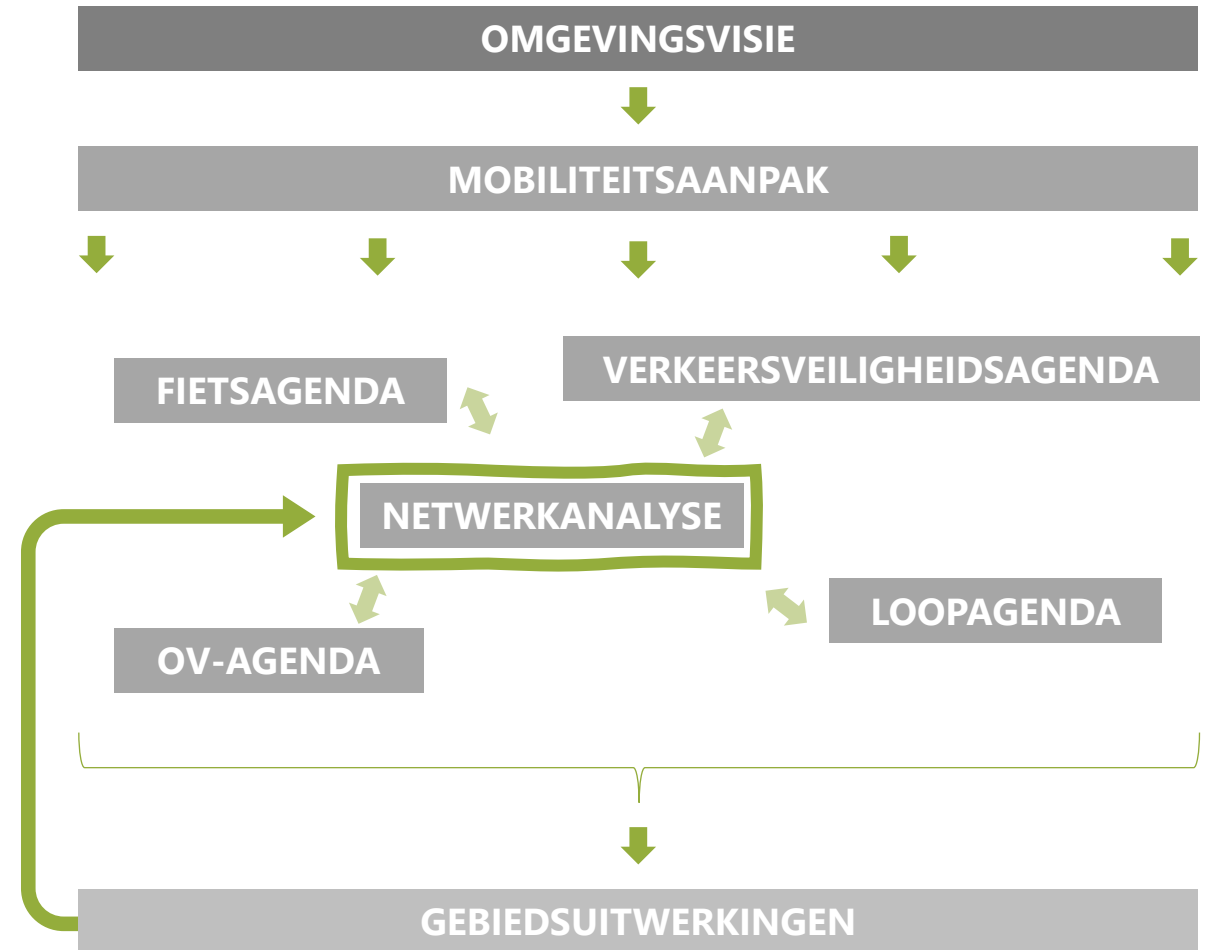
Wat is de Netwerkanalyse Tilburg 2040?

In de Omgevingsvisie Tilburg 2040 heeft de gemeenteraad vastgelegd wat de ruimtelijke hoofdkeuzes zijn voor de ontwikkeling van Tilburg tot 2040. In de Mobiliteitsaanpak Tilburg 2040 is daarnaast de hoofdrichting voor het bijpassende mobiliteitsbeleid vastgesteld. Deze kaderstellende nota is doorvertaald in verschillende samenhangende mobiliteitsagenda's die om de 2 à 3 jaar worden geactualiseerd. Denk aan het OV, de loop-, de fiets- en de verkeersveiligheidsagenda. De Netwerkanalyse is één van deze agenda's die een concrete uitwerkingsagenda bevat voor het autoverkeer in de stad. De keuzes uit deze agenda vormen kaders voor gebiedsuitwerkingen en worden hierin verder uitgewerkt.

In 2020 werd de eerste Netwerkanalyse 2040 in Tilburg uitgevoerd, de zogenaamde Netwerkanalyse 1.0, die een basis legde voor slimme mobiliteitsoplossingen. De Netwerkanalyse is een stresstest en toont wat nodig is om het autonetwerk voor te bereiden op de verwachte stedelijke groei met 12.000 nieuwe woningen en arbeidsplaatsen. De Netwerkanalyse maakte duidelijk dat binnenstedelijke verdichting alleen mogelijk is met een mobiliteitstransitie en door anders om te gaan met het beschikbare autonetwerk. De gemeenteraad stelde drie strategische ontwikkellijnen vast:

1. Verminderen van doorgaand gemotoriseerd verkeer in de binnenstad, van cityring naar parking.
2. Transformeren van de ringbanen tot een nieuwe binnenring als verdeler van het stedelijk gemotoriseerd verkeer.
3. Beter benutten van de tangenten als buitenring voor vrachtverkeer en doorgaand verkeer voor het verbinden van de ringbanen met onder andere de regio.

Dit rapport is feitelijk de Netwerkanalyse 2.0. Het is een actualisatie en uitwerking op onderdelen van de Netwerkanalyse Tilburg 2040 uit 2020. Het oorspronkelijke stuk uit 2020 blijft overeind, maar kan niet meer los worden gezien van deze actualisatieslag.



Ontwikkellijnen van de Netwerkanalyse 1.0

Uit Netwerkanalyse 1.0 blijkt dat de drie ringen van Tilburg onvoldoende samenwerken, wat leidt tot een extra zware belasting van de ringbanen en meer dan voldoende onbenutte restcapaciteit op de tangenten. De netwerkmaatregelen uit de Netwerkanalyse zorgen er niet direct voor dat er minder auto's gaan rijden in Tilburg, maar wel dat ze op de plekken rijden waar dat passend is en wordt gefaciliteerd; er wordt gestuurd via zogenaamde voorkeursroutes. In de contramal ontstaat nu ruimte voor andere ambities, denk daarbij aan woningen, groen, voorzieningen et cetera. Het Stadsforum is daar een mooi voorbeeld van. En tegelijkertijd voorkomen we door deze keuzes een onbereikbare en onleefbare stad in 2040.

Integreren van de Cityring (nu Parkring)

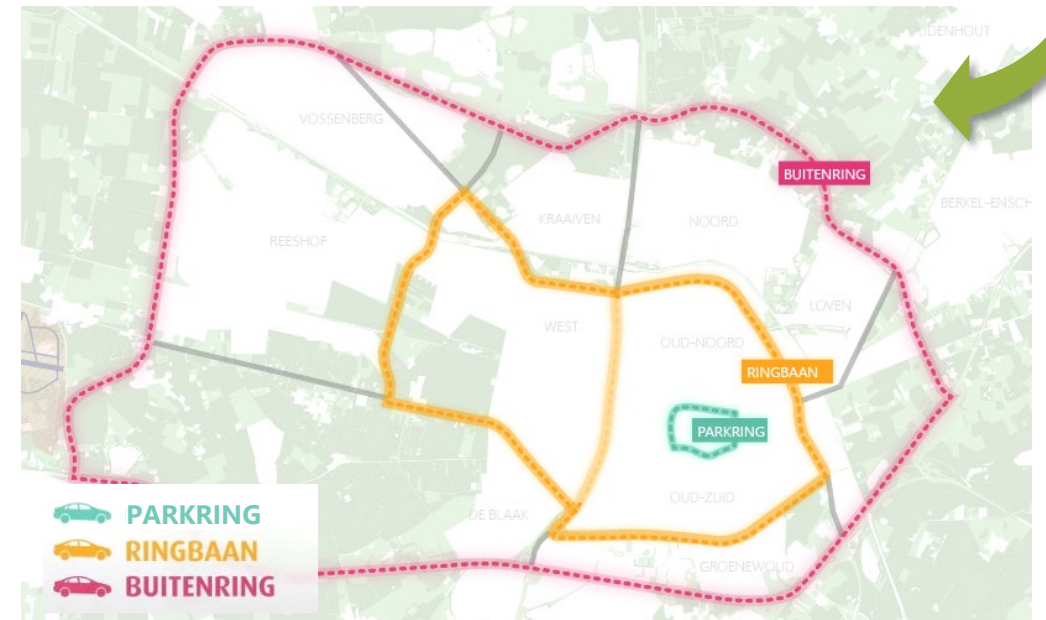
Op de Cityring rijdt alleen nog verkeer dat een bestemming heeft in de binnenstad. Doorgaand verkeer hoort hier niet thuis. Dit maakt het mogelijk om zowel de bereikbaarheid van de binnenstad te borgen alsook de Cityring (nu Parkring) te integreren in het stedelijke weefsel.

Transformeren van de ringbanen

De ringbanen in Tilburg functioneren goed, maar trekken naast bestemmingsverkeer ook doorgaand verkeer aan, vooral op de Ringbaan-West. Dit veroorzaakt hoge verkeersdruk en barrières. In de toekomst moeten de Ringbanen zich richten op hun oorspronkelijke functie: verkeer afwikkelen voor de stad en het ontsluiten van grootschalige verdichtingslocaties zoals het Kenniskwartier. Het 'oneigenlijk' gebruik wordt niet meer toegestaan. Zo ontstaat ruimte voor het slechten van de barrières en een bereikbare stad.

Optimaliseren van de buitenring

De tangenten moeten een aantrekkelijker en logischer alternatief worden voor met name de ringbanenstructuur. Deze voorkeursroutes moeten meer om de stad heen gaan lopen. De ruimte die op de ringbanenstructuur ontstaat is nodig voor interne en regionale autoritten.



Versnelling van de verstedelijkingsopgave

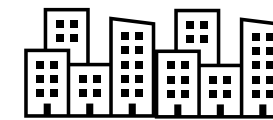
Met de vaststelling van de Stedelijke Ontwikkelingsstrategie Wonen is de woningbouwopgave vastgesteld op 25.000 tot maximaal 31.000 nieuwe woningen in 2040. Dat betekent een verhoging met tenminste 13.000 woningen ten opzichte van 2020. De extra woningen en arbeidsplaatsen die gebouwd moeten worden vormen een forse stedelijke inbreiding: je bouwt 1,5 maal de Reeshof in de bestaande stad.

Meer woningen, voorzieningen, arbeidsplekken en dus mensen toevoegen in een bestaande stad betekent onherroepelijk meer mobiliteitsbewegingen. Dit gaat gepaard met extra reizigers, extra parkeerplaatsen en extra voorzieningen zoals scholen en supermarkten. Daarnaast doen de energietransitie, de wateropgave en klimaatadaptieve maatregelen ook een claim op de openbare ruimte.

Een actualisatie van de Netwerkanalyse is nodig, waarbij we inzichtelijk maken hoe groot die opgave is qua (auto)mobiliteit. Dit geeft inzicht in de grenzen van infrastructuur en welke maatregelen nodig zijn om de diverse opgaven te kunnen faciliteren, zonder daarbij de brede welvaartsopgaven van de stad te vergeten. Tilburg is naast bereikbaar namelijk ook leefbaar, duurzaam, inclusief en gezond.



12.000 woningen
+ voorzieningen,
arbeidsplaatsen
+ brede
welvaartsopgaven



25-31.000 woningen
+ voorzieningen,
arbeidsplaatsen
+ brede
welvaartsopgaven

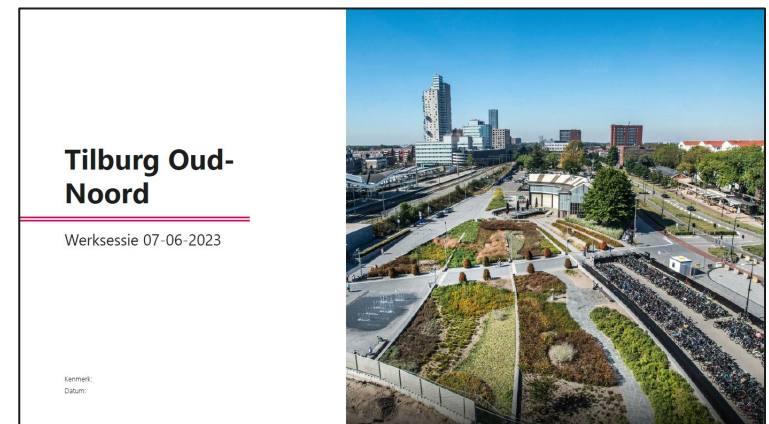


Nieuwe inzichten uit gebiedsuitwerkingen

Naast de nieuwe verstedelijkingsopgaven is er de afgelopen 5 jaar meer inzicht verkregen in de effecten van de 3 ontwikkellijnen uit de Netwerkanalyse 1.0 op ontwikkelingen zoals de Parkring, Oud-Noord, Spoorzone, het Kenniskwartier en Tilburg-Noord. De impact van stedelijke keuzes leidt tot aanpassingen binnen gebiedsopgaves, maar ook andersom.

Op dit moment komen enkele ontwikkelingen en trajecten samen: het Rijk heeft subsidie toegekend voor mobiliteitsmaatregelen om woningbouw in het Kenniskwartier en de binnenstad te realiseren en te versnellen, de provincie heeft onze OV-ambities vertaald in de voorwaarden van de nieuwe OV-concessie die in 2026 ingaat, en met de noodzakelijke herbouw van het viaduct Ringbaan-West over het spoor benutten we een kans om de weg structureel duurzaam in te richten met meerwaarde voor de verstedelijkingsambities.

Deze detailuitwerkingen inclusief de nieuwe ambities en kansen én recente afspraken met het Rijk en de Provincie zorgen ervoor dat het uitvoeringsprogramma van de Netwerkanalyse uitgebreid en bijgesteld moet worden voor de korte termijn (< 2030) alsook voor de lange termijn (2030 – 2040).



Grotere en bredere opgaven vragen om een versnelling in de mobiliteitstransitie

Met een versnelling van de verstedelijkingsopgaven verwachten we dat ook de mobiliteitstransitie in de versnellingsmodus gaat. Om die reden is een transitieparagraaf opgesteld die beleidsmatig invulling geeft aan deze opgave en handvatten geeft voor de Mobiliteitsaanpak en daarmee onderliggende agenda's. Centraal staan drie hoofdoelstellingen: de verbreding van bereikbaarheid naar brede welvaart als afwegingskader voor maatregelen en keuzes; de vergroting van de woningbouwopgave van 12.000 woningen naar maximaal 31.000 woningen en meer sturen op nabijheid om zo de groei van verplaatsingen te beperken. Dit alles moet binnen de ruimtelijke planning integraal worden afgewogen.

Met name de laatste twee opgaven zijn van belang voor de nieuwe Netwerkanalyse 2.0.

Om invulling te geven aan de drie opgaven zijn vier werkprincipes opgesteld waarmee sneller en adaptiever vormgegeven kan worden aan de mobiliteitstransitie:

1. We zien mobiliteit vanuit bredere maatschappelijke doelen en i.s.m. andere opgaven.
2. Mobiliteit is hierbij niet alleen een ruimteclaim, maar vooral ook een ruimtemaker.
3. We zijn in gebiedsprocessen sturend vanuit mobiliteit en denken aan de voorkant mee over de te maken afwegingen.
4. We stappen af van een uniforme en gelijktijdige uitwerking over de gehele stad in de realisatie van de mobiliteitstransitie.

Deze principes worden in gebiedsuitwerkingen meegenomen, waarbij de Netwerkanalyse 2.0 vervolgens als inhoudelijk kader dient.

Drie x anders: waarom een mobiliteitstransitie nodig is.

Ten opzichte van de opgaven die ten tijde van de MAT 2040 (in 2016) benoemd zijn, herkennen we drie grote nieuwe opgaven die maken dat we een hernieuwde blik hebben op de Mobiliteitsaanpak 2040 waarbij we deze aanpak aanscherpen en accenten gaan verschuiven.



1 Sociale uitdaging waar Tilburg voor staat.

Tilburg wil een inclusieve stad worden; we willen graag dat iedere Tilburger kan genieten van zijn of haar stad. Hier hebben we oog voor elkaar en voor kwetsbare mensen. Hier moet iedereen gelukkig en gezond oud kunnen worden in een prettige omgeving. Daarom zetten we de mens centraal in de mobiliteitsopgaven en niet het systeem zelf. Willen we bijvoorbeeld meer ruimte voor ontmoeting, beweging en spelende kinderen of vinden we snellere aankomsttijden door een extra rijbaan belangrijker?

Opgave is dus om niet alleen technisch en systematisch naar mobiliteitsopgaven en -oplossingen te kijken, maar ook meer te verdiepen in de doelgroep: voor wie doen we het en wat hebben deze mensen nodig? Dat vraagt om zowel een kwantitatieve als ook veel meer een kwalitatieve benadering van de opgaven waaraan we werken.

2 Ruimtelijke opgaven die op Tilburg afkomen.

Met name de 30.000 extra woningen en 30.000 arbeidsplaatsen die gebouwd moeten worden komende decennia vragen veel fysieke ruimte. Dit gaat gepaard met extra reizigers, extra parkeerplaatsen en extra voorzieningen zoals scholen en supermarkten. Naast de bouwopgave doen de energietransitie, de wateropgave en klimaatadaptieve maatregelen ook een claim op de openbare ruimte.

Er is simpelweg niet genoeg ruimte om al deze opgaven te tackelen met gebruikelijke oplossingen. De ruimteclaim is te groot. We vragen ons af of mobiliteit, in al haar vormen, niet te veel ruimte in heeft genomen ten opzichte van andere belangrijke aspecten zoals groen, ontmoeten en klimaatmitigatie. Om tot nieuwe, beter passende oplossingen te komen stellen we onszelf andere vragen: Hoe kunnen we slimmer met onze ruimte omgaan? En hoe kunnen we, met behoud van bereikbaarheid, de benodigde ruimte creëren voor alle opgaven?

3 'Netcongestie' huidige mobiliteitsnetwerken.

Het huidige mobiliteitssysteem loopt tegen haar grenzen aan. De drie 'knoppen' waaraan gedraaid kan worden (locatie, netwerk en programma) om Tilburg bereikbaar te houden staan maximaal aan en lopen -in het licht van de verdere verstedelijkingsopgaven- verder vast. We hebben tot nu toe alleen aan de netwerkknoop gedraaid en (te) lang het principe van 'predict and provide' gehanteerd. We kunnen onszelf nu ook de vraag stellen als: welke ruimte willen we dat mobiliteit inneemt en welke ruimte geven we aan welk vervoermiddel?

We moeten een andere werkwijze gaan hanteren, meer gericht op het voorkomen en verkorten van verplaatsingen niet sec het faciliteren van verplaatsingen. De relatie met de andere twee knoppen (locatie en programma) dient dus versterkt te worden. Onder meer in de gebiedsvisies.

HOOFDSTUK 2

Herbevestigen van de hoofdkeuzes

De verstedelijkingsopgave is de afgelopen jaren toegenomen en de 3 ontwikkelijnen uit de Netwerkanalyse 1.0 zijn daarmee niet minder relevant geworden. Dit hoofdstuk toont aan dat het des te belangrijker wordt dat auto's op de juiste plekken -de voorkeursroutes- rijden én dat daarnaast de mobiliteitstransitie randvoorwaardelijk blijft en om meer inspanning vraagt.



Auto's op de juiste plek blijft actueel, helpend en noodzakelijk!

De Netwerkanalyse 1.0 toonde aan dat de 'drie ringen' van Tilburg onvoldoende samenwerken. De 3 ontwikkellijnen moeten ervoor zorgen dat die samenwerking optimaal wordt. Als we niets doen, blijven de tangenten onderbenut en worden de knelpunten op de ringbanen, met name Ringbaan-West alleen maar groter. De drie ontwikkellijnen zorgen voor een betere verdeling van de capaciteiten over het netwerk én er wordt ruimte gemaakt op plekken waar dat nodig is.

Van Cityring naar Parkring

De Netwerkanalyse werkt. Het realiseren van het stadsforum is een belangrijke stap in het integreren van de Cityring (nu: Parkring). De Parkring is slechts gedeeltelijk heringericht en nu al rijden er tussen de 8.000 en 10.000 voertuigen per dag *minder* overheen. De verwachting is dat na volledige herinrichting er minder dan 8.000 auto's over de Parkring rijden. De auto's die er anno 2025 nog rijden, hebben steeds vaker alleen een bestemming in de binnenstad; het aandeel doorgaand autoverkeer is al afgenomen van 50% naar circa 30%.

De monitoring loopt vanaf 2019. In meer dan 95% van de tijd is de verkeersafwikkeling meer dan voldoende. Tijdens de winkelpiek is er in combinatie met de weekmarkt nog een opgave. De oversteekbaarheid en verkeersveiligheid zijn fors verbeterd. De bezoeker aan de binnenstad is positief over bereikbaarheid en de omzet van de detailhandel en horeca leidt niet onder de nieuwe inrichting. In april vindt op de Paleisring het tweede belevingsonderzoek plaats en weten we wat de gebruiker van het nieuwe Stadsforum vindt.

(bron: monitoring Cityring)

Autoverkeer meer sturen op de kruispunten en verleiden met voorkeursroutes

We gaan anders nadenken over de manier waarop we het autoverkeer sturen op kruispunten. De tangenten -de buitenring- moeten goed doorstromen, zodat doorgaand en regionaal verkeer er meer gebruik van maken. Het lijkt op omrijden maar de reistijd over de tangenten is vaak korter dan een route door de stad heen.

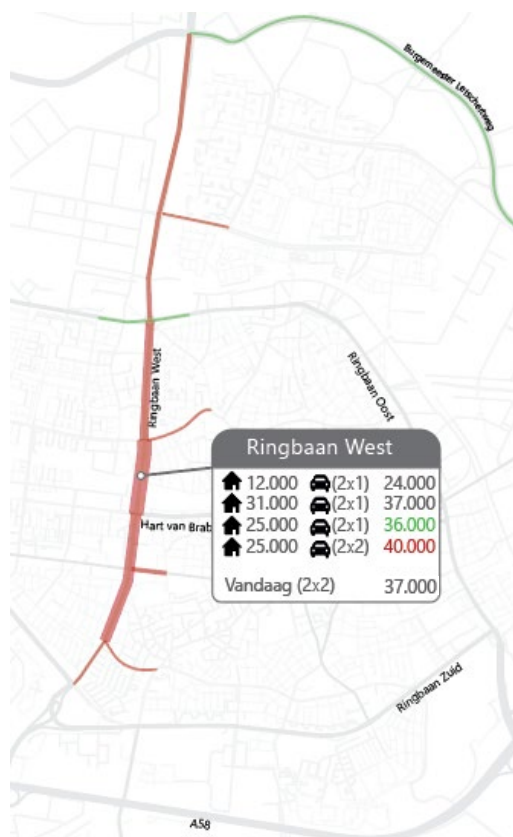
Op de ringbanen is de doorgaande stroom minder relevant. Dé functie van deze binnenring is het verdelen van verkeer over de stad en het goed bereikbaar houden van de verschillende wijken. Het accent ligt hier op het interne en het regionale autoverkeer. Tijdens de spitsmomenten accepteren we hier een gecontroleerde mate van vertraging (weerstand). Dit om ervoor te zorgen dat de voorkeursroutes over de tangenten aantrekkelijker worden. Met lengtes van opstelvakken, herprioriteren van richtingen, doseren, andere groen- en cyclustijden wordt meer gestuurd. Nog meer infrastructuur aanleggen om deze incidentele vertraging te voorkomen vinden we niet mogelijk. Die ruimte is nodig om stedelijke relaties te herstellen, te vergroenen maar ook om ruimte te maken voor busdoorstroming en prioriteit te kunnen geven aan stedelijke snelfietsroutes.

Ringbaan-West werkt té goed

De Ringbanenstructuur ontsluit de stad op de tangenten en wikkelt verkeer met een bestemming in de stad af. Meer woningen betekent meer druk op Ringbaan-West. Door de ligging in het netwerk vervult Ringbaan-West vandaag ook een rol waar die niet voor bedoelt is, namelijk doorgaand verkeer faciliteren van noord naar zuid en omgekeerd.

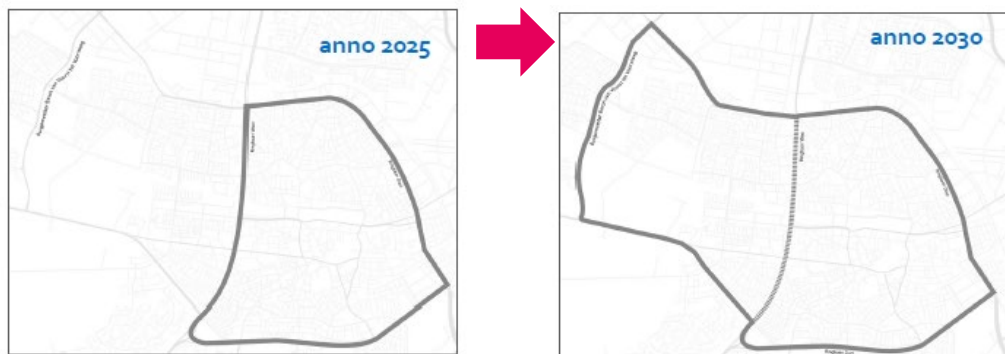
Groot deel van het programma hangt aan Ringbaan-West

60% van het nieuw stedelijk programma wordt ontsloten via Ringbaan-West. In het Kenniskwartier en Tilburg-West plannen we 10.000 woningen, met bijhorende voorzieningen en ook kennis gerelateerde arbeidsplaatsen. In Tilburg-Noord houden we rekening met max. 6.000 extra woningen. Beide grote ontwikkellocaties zorgen voor extra autoverkeer op Ringbaan-West. Het functioneren van Ringbaan-West is dus cruciaal voor deze binnenstedelijke verdichtingslocaties. Zonder ingrijpen groeit Ringbaan-West door totdat de maximale capaciteit is bereikt en dat is bij circa 40.000 tot 44.000 auto's per dag. De Ringbaan-West is nu al een barrière, dat zal alleen maar toenemen. Zo blijft het een verkeersader die Tilburg-West afsnijdt van de rest van Tilburg waar het gedurende de hele dag druk is.

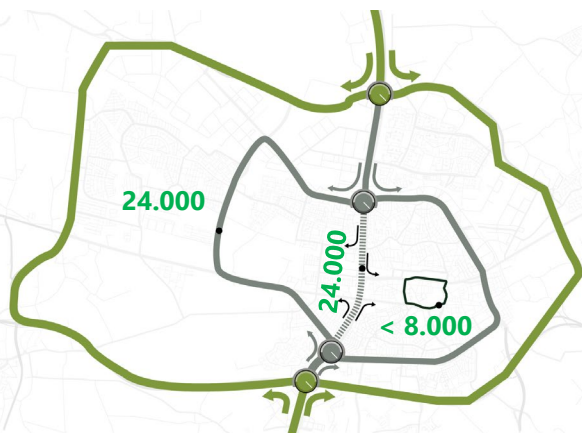


De Burgemeester Baron van Voorst tot Voorstweg (BBVV-weg), de Rueckertbaan en de Baroniebaan vormen samen een nieuwe Ringbaan-West

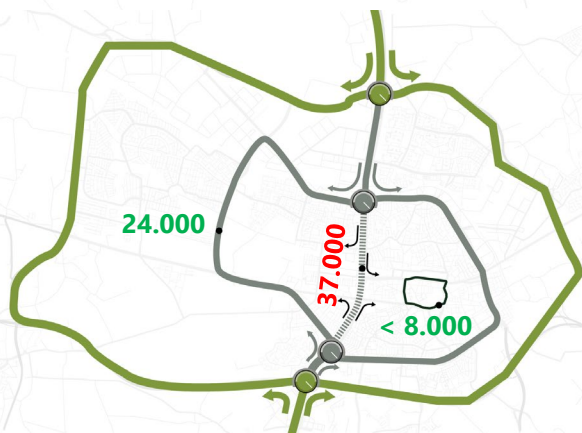
De combinatie van veel ruimtelijk programma en oneigenlijk gebruik leiden ertoe dat er overbelasting ontstaat op Ringbaan-West. De tangenten liggen aan de westkant te ver weg om oplossing te bieden als alternatieve route. Door de ringbanenstructuur uit te breiden naar het westen neemt de maaswijdte af en ontstaat er een Ringbaan-West waar nog voldoende restcapaciteit is om de vraag op te kunnen vangen. De nieuwe westelijke ontsluiting is voor een deel van het verkeer een prima alternatief voor Ringbaan-West. We spreiden het interne en regionale verkeer nu beter over het netwerk en door goede koppelingen naar de tangenten toe, zorgen we voor goede voorkeursroutes die per definitie sneller, comfortabeler en veiliger zijn dan de 'oude' route door de stad. Voor een deel van dit verkeer blijft Ringbaan-West natuurlijk beschikbaar. Het blijft een belangrijke as voor autoverkeer in de stad maar in tegenstelling tot niets doen, is de barrièrewerking aanzienlijk minder. De verkeersveiligheid en omgevingskwaliteit verbeteren hierdoor aanzienlijk.



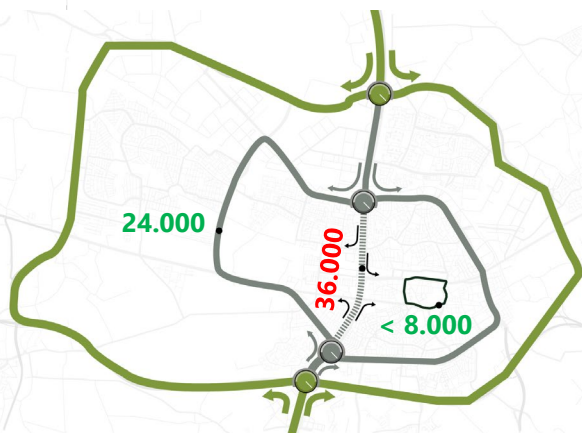
Netwerkanalyse 1.0 12.000 woningen



Netwerkanalyse 2.0 31.000 woningen



Netwerkanalyse 2.0 25.000 woningen



Netwerkanalyse 1.0, 12.000 woningen

Het maatregelenpakket uit 2020 zorgt ervoor dat het Stadsforum mogelijk wordt. Op de Paleisring rijden op termijn minder dan de taakstellende 8.000 auto's per dag. Volgens de berekeningen kan Ringbaan-West uitkomen op circa 24.000 voertuigen. Dit past met een 2x1-indeling waardoor er ruimte ontstaat voor vrijliggende busbanen op het viaduct. De tangenten en de Burg. Baron van Voorst tot Voorstweg pakken een sterkere rol maar er blijft nog steeds extra capaciteit beschikbaar.

Netwerkanalyse 2.0, 31.000 woningen

Het maatregelenpakket uit de NWA 2.0 met maximaal 31.000 woningen laat zien dat de Parkring geen last heeft van de toename aan woningen. De maatregelen blijven werken. De tangenten vangen meer van de nieuwe ritten op en de nieuwe ringbanenstructuur wordt beter benut maar heeft nog geen capaciteitsgrens bereikt. De Ringbaan-West blijft als noord-zuid-as fungeren, wordt druk en raakt het doorgaande autoverkeer onvoldoende kwijt. Minder rijstroken zijn dan niet mogelijk en inpassing van vrije busbanen wordt problematisch. Belangrijker nog, de oost-west relaties in de stad worden blijvend verstoord.

Netwerkanalyse 2.0, 25.000 woningen

De ondergrens van de verstedelijkingsopgave biedt weinig oplossing en ruimte op de Ringbaan-West. De intensiteit daalt lichtjes. De ruimte die vrij wordt gespeeld wordt direct weer ingevuld door ander (doorgaand) verkeer. Het effect van de ligging was ook de conclusie bij het functioneren de Cityring. Wil Tilburg haar ruimtelijke ambities halen dan is het –in lijn met de Cityring- nodig om een taakstellende opgave te definiëren voor Ringbaan-West.

De grenzen van de Netwerkanalyse zijn bereikt

We bereiken met deze verstedelijkingsopgave de grenzen van de netwerkanalyse. Het realiseren van meer dan 31.000 woningen vraagt om een herbezinning van de netwerkanalyse. Naar verwachting is een andere, meer sturende hoofdstructuur nodig, waarbij we de drie ontwikkellijnen herzien.

Mobiliteitstransitie blijft hard nodig

Ambitie: meer woningen, maar niet meer autoritten

De mobiliteitstransitie zorgt ervoor dat het totaal aantal autoritten als gevolg van meer woningen, voorzieningen en arbeidsplaatsen niet noemenswaardig toeneemt. Er is wel sprake van een nuance. Er is een stijging van de ritten van en naar bestemmingen buiten het centrum en daar is ruimte voor. Korte centrumgerichte autoritten in de stad vanuit met name de nieuwe woningen kunnen worden beperkt door nabijheid van voorzieningen en door een beter alternatief te bieden met het OV en de fiets. De mobiliteitstransitie is een balans tussen lange en korte ritten.

De transitie wordt groter en moet sneller

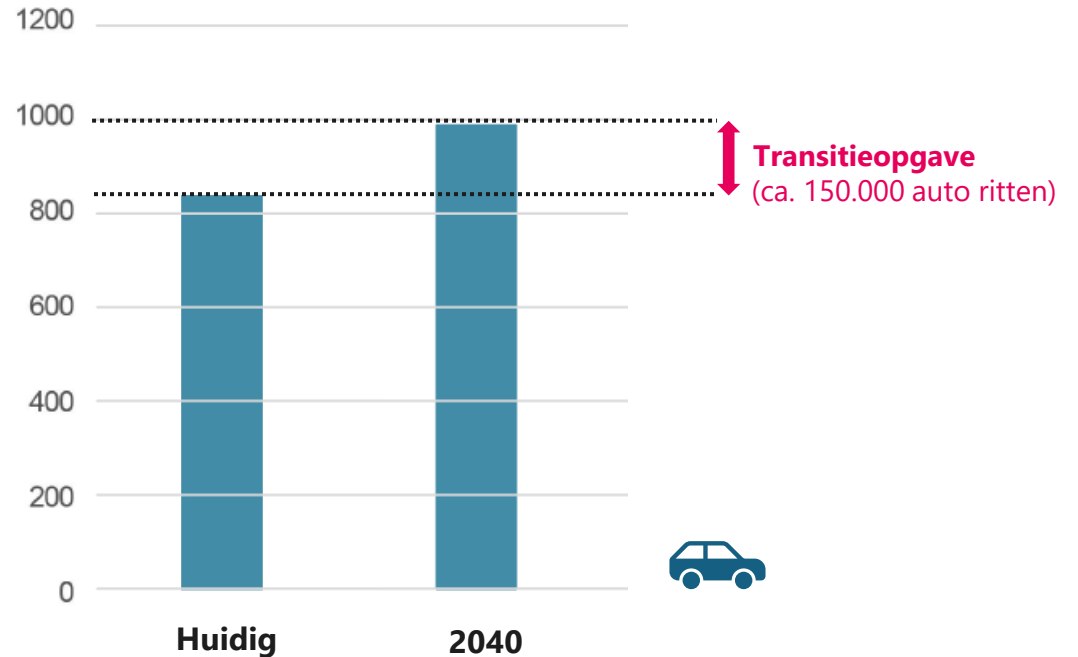
De transitieopgave van Tilburg wordt groter en moet sneller gerealiseerd worden dan in de Netwerkanalyse 1.0 werd aangenomen. De opgave is groter omdat er meer woningen worden gebouwd; en meer woningen en meer arbeidsplaatsen zorgen voor meer autoritten. In de Netwerkanalyse 1.0 zouden er 73.000 extra autoritten bijkomen. Met maximaal 31.000 nieuwe woningen zijn dat er 150.000 per dag. De mobiliteitstransitie moet ook sneller omdat we binnen hetzelfde tijdspad tot 2040 een sterkere ombuiging moeten maken.

De transitie vertaalt zich in meer en vaker lopen, fietsen en OV

De ingezette schaa sprong OV (OV-agenda uit 2023) voorziet in een factor 3 tot 4 meer busritten. De schaa sprong fiets wordt opgevangen door een nieuw netwerk van voorkeursfietsroutes en extra fietstunnels onder de ringbanen door.

Aantal autoritten gemeente Tilburg

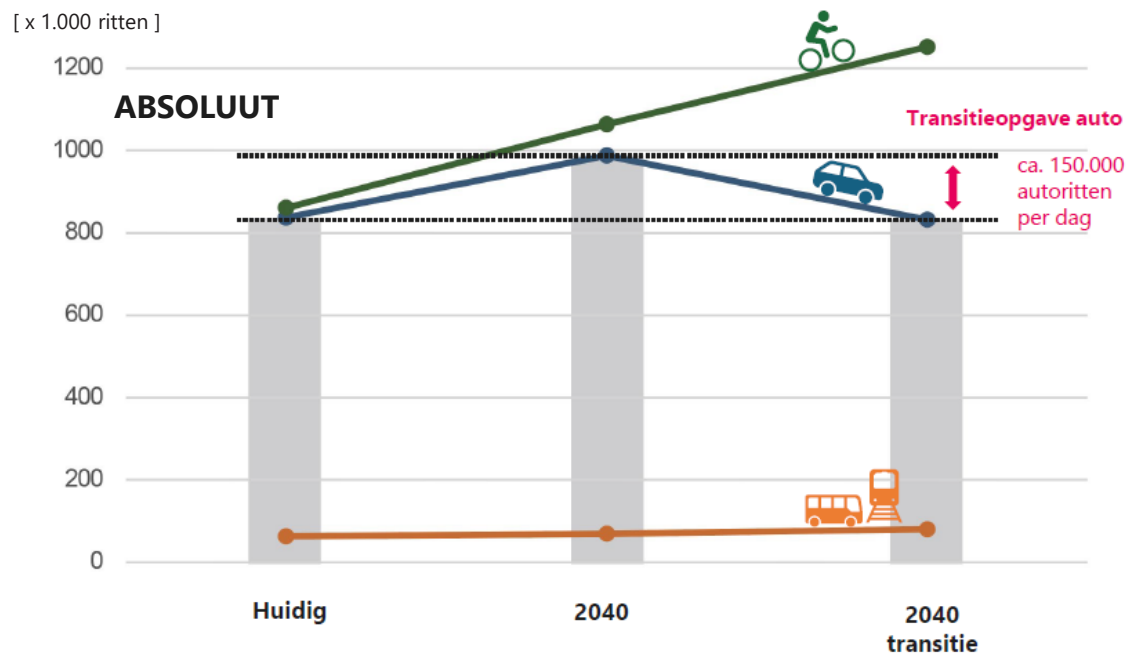
[x 1.000]



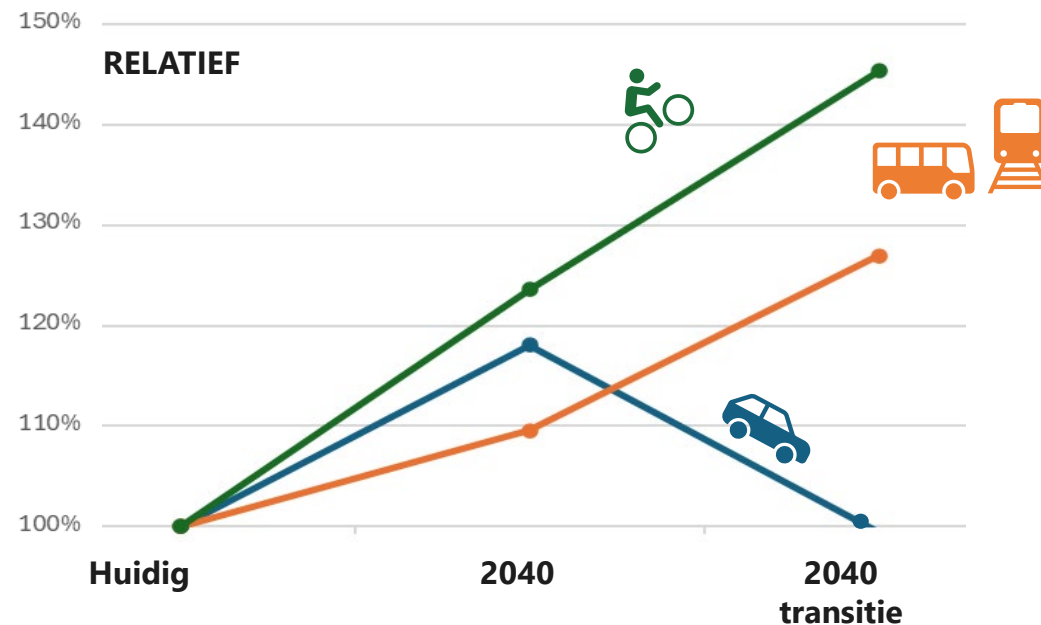
Opgave voor fiets en OV: schaalsprong nodig

Een modal shift is nodig om de binnenstedelijke verdichting in te kunnen passen. Tilburg gaat nieuwe en bestaande inwoners meer keuzes aanbieden dan alleen de auto. Naar gelang het weer, het reismotief of de fysieke gesteldheid heeft de reiziger vanaf 2030 de keuze uit een netwerk van snelfietsroutes, hoogwaardiger, betrouwbaar en frequenter openbaar vervoer en meer mogelijkheden om prettig te kunnen lopen. Het verkeersmodel 'voorspelt' dat het aantal fietsritten zal stijgen met bijna 50%, van ongeveer 850.000 ritten naar 1.250.000 ritten per dag. De stijging zal vooral zichtbaar zijn in de nieuwe gebiedsontwikkelingen, zoals de binnenstad, de spoorzone, het westen en het noorden van de stad, maar er zijn stadsbrede effecten te verwachten. Wat betreft het openbaar vervoer, lijkt de stijging in absolute aantallen misschien klein, maar is zeker niet te onderschatten. Het gaat om een toename van 27%, van ongeveer 60.000 ritten naar 80.000 ritten per dag. Onze verwachting is dat het verkeersmodel hier een ondergrens voorspelt. De ambitie van Tilburg ligt hoger. Berekeningen uit de OV-agenda laten zien dat er meer potentie is dan het verkeersmodel nu voorspelt.

absolute toe- en afname van auto, fiets en OV-ritten gemeente Tilburg



relatieve toe- en afname van auto, fiets en OV-ritten gemeente Tilburg



HOOFDSTUK 3

Uitwerking van de Netwerkanalyse 2.0

Hoewel de hoofdkeuzes van de Netwerkanalyse 1.0 stand houden, hebben studies en gebiedsuitwerkingen het eerdere maatregelenpakket aangescherpt en gebiedspecifiek uitgebreid. Dit is de eerste batch van maatregelen die omwille van afspraken, voortgang gebiedsontwikkelingen en ambities nader uitgewerkt is. Voor andere onderdelen van het maatregelenpakket worden vervolgvorstellen gedaan.



3.1. Ringbaan-West kan een stadstraverse worden

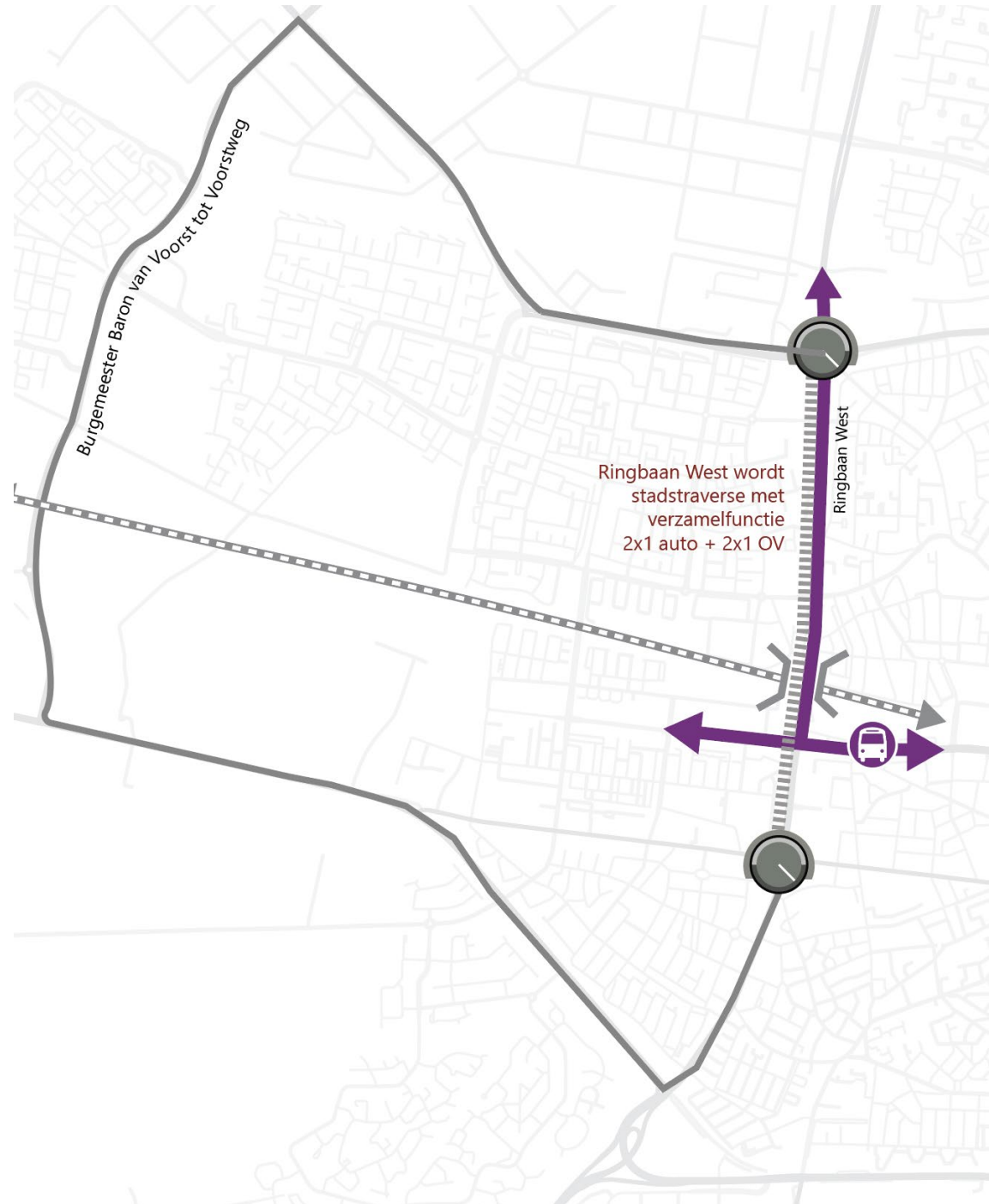
De ambitie is hoog: max. 22.000 auto's

De Ringbaan-West loopt over door diverse ambities, waaronder de ontwikkeling van het Kenniskwartier en Tilburg-Noord. De hoeveelheid auto's is dusdanig groot dat er niet alleen gedurende de spits maar dat het gedurende de gehele dag druk is. Zo druk dat de oost west verbindingen voor langzaam verkeer en OV onder druk komen te staan. Feitelijk neemt de omgevingskwaliteit en de ruimtelijke kwaliteit in grote delen van de stad af. De nieuwe ringbanenstructuur is de oplossing voor Ringbaan-West. De nieuwe westflank kan het extra verkeer verwerken en met een passend flankerende maatregelen om verkeer te sturen over juiste routes is dit ook realiseerbaar.

De vraag is groter dan het aanbod en net zoals bij de Cityring is het nodig om een taakstellende opgave voor Ringbaan-West te definiëren. Belangrijk daarbij is dat aan de aanbodkant gestuurd moet worden. Gezien de OV-ambities van Tilburg en de rol daarin van het traject Spoorlaan-Hart van Brabantlaan-Ringbaan-West is het voorstelbaar om de verkeersruimte op te delen, namelijk twee rijstroken voor de auto en twee rijstroken voor het openbaar vervoer. Twee rijstroken kunnen zowel op kruispuntniveau als op wegvakniveau in stedelijk gebied comfortabel ca 22.000 auto's per dag afwikkelen (landelijke ervaringsgegevens).

Er is nú een momentum om het anders te doen

Het spoorviaduct over Ringbaan-West wordt vernieuwd en is binnenkort voor 1,5 jaar afgesloten. Dit is te beschouwen als een unieke mogelijkheid waarbij over een periode van 1.5 jaar afsluiting, het autoverkeer geleerd kan worden anders te rijden en te reizen en waarmee het viaduct onder voorwaarden (minder rijstroken) weer verantwoord kan worden geopend. Hierdoor kan het tijdelijke effect van de afsluiting deels definitief worden.



Hoe kan het verkeer op Ringbaan-West structureel verminderen?

Een pakket aan flankerende maatregelen (sturen over voorkeursroutes) voor de tangenten en de ringbanen, een Minder Hinder-aanpak (permanente gedragsverandering) en een herbouw van een viaduct bieden solas.

Om gevoel te krijgen bij de haalbaarheid en de mogelijkheid is het verkeer op Ringbaan-West nader geanalyseerd: wie maakt er gebruik van? Ervaringsgegevens leiden vervolgens tot een inschatting van verdringing en de kans op anders rijden of anders reizen.

Doorgaand verkeer

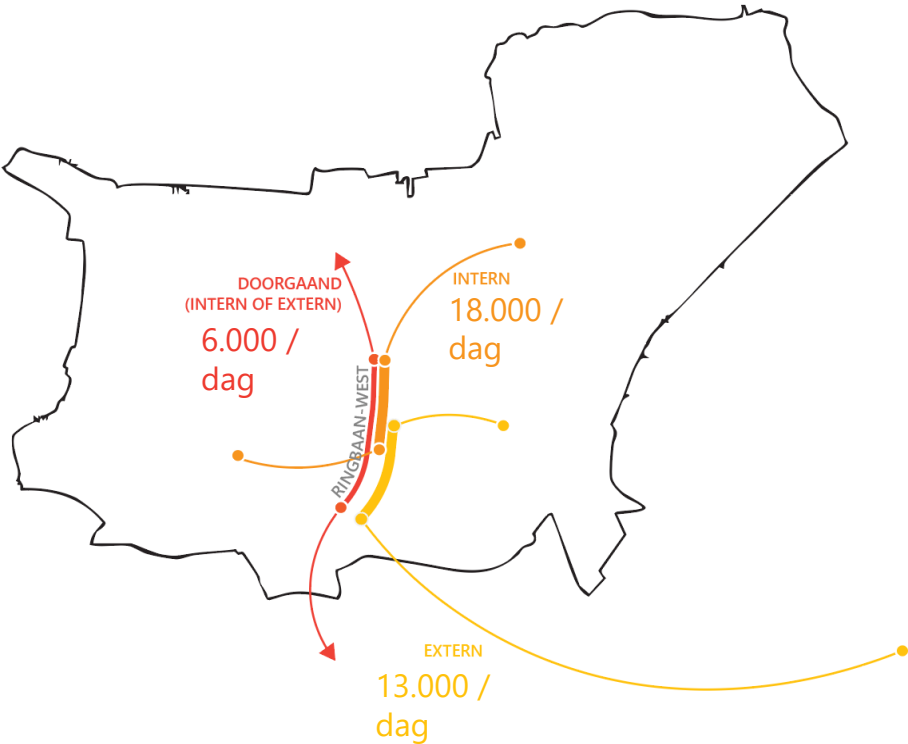
6.000 van de voorspelde 37.000 ritten op Ringbaan-West is doorgaand van aard. Zij maken gebruik van de hele Ringbaan-West. De verwachting is dat 90% van deze gebruikers alternatieve routes hebben.

Extern of regionaal verkeer

Dit is verkeer met een herkomst of bestemming in Tilburg en maakt gebruik van een deel van Ringbaan-West. De inschatting is dat een op de vier ritten na herbouw blijvend een andere route neemt. Op de volgende pagina zijn een aantal voorbeeldroutes opgenomen. Regionale ritten zijn algemeen langer waardoor anders reizen beperkter wordt geacht.

Intern of stedelijk verkeer

Dit is verkeer met een herkomst én bestemming in Tilburg en maakt gebruik van een deel van Ringbaan-West. Dit zijn korte autoritten. De inschatting is dat een op de drie ritten anders rijdt of anders reist. Analyses laten duidelijk zien dat alle ritten over Ringbaan-West, ongeveer de helft korter is dan 7,5 km. Circa 8% is zelfs korter dan 2,5 km. Hier liggen kansen voor de mobiliteitstransitie



TYPE VERKEER drukste stuk (spoor)	Aantal auto's (verkeersmodel)	% dat ander alternatief heeft (ervaringsgegevens)	Aantal auto's dat overblijft
Doorgaand verkeer	6.000	- 90%	600
Extern of regionaal verkeer	13.000	- 25%	9.750
Intern of stedelijk verkeer	18.000	- 35%	11.700
Totaal	37.000		22.050

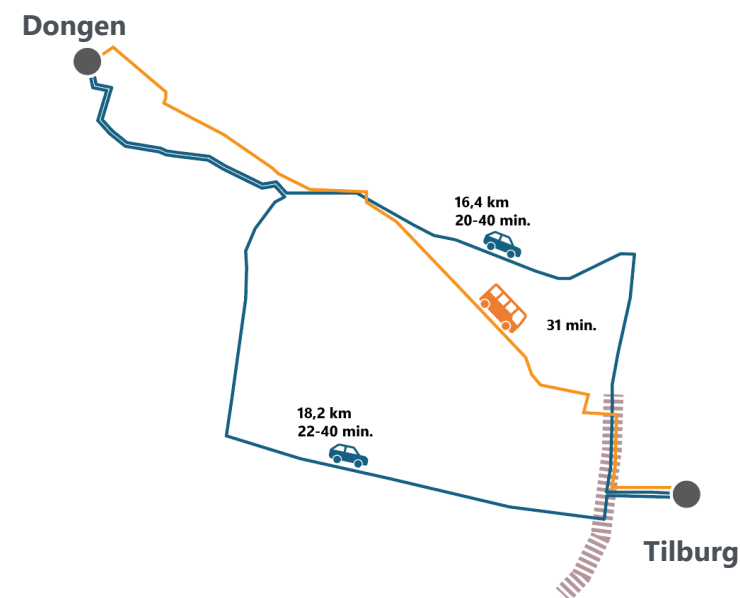
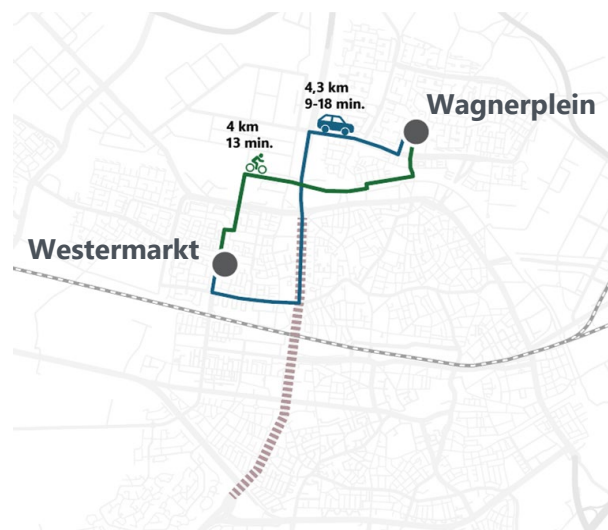
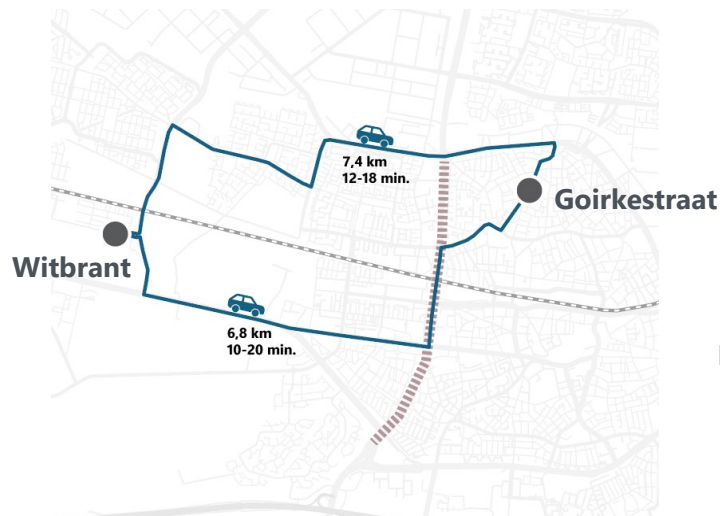
Een paar voorbeelden: andere routes

Ringbaan-West ligt te goed in het autonetwerk, het is voor veel relaties daarom de meest directe route. Vaak zijn alternatieve routes qua tijd even snel of (op bepaalde momenten van de dag) zelfs sneller, maar gebruikers vinden hun weg niet naar deze alternatieven. Wanneer het viaduct herbouwd wordt, is dat hét moment om gebruikers te laten wennen aan deze alternatieve routes. Het is zaak na de herbouw dit gedrag vast te houden. Met minder rijstroken en een goed alternatief is dat voorstelbaar.

Belangrijke noot: slechts een deel van het verkeer wordt verwacht anders te rijden. Ringbaan-West blijft voor iedereen beschikbaar! Ritten waarvoor Ringbaan-West de meest logische optie is, blijven we faciliteren. Met 22.000 auto's per dag blijft Ringbaan-West een belangrijke weg voor autoverkeer in de stad. Met een nieuwe inrichting en uitstraling wordt het een nieuwe stadstraverse die de ambities van Tilburg tegelijkertijd mogelijk maakt.

Een paar voorbeelden: transitie

Tijdens de werkzaamheden aan het viaduct zal een onderdeel van de Minder Hinder aanpak inhouden dat gebruikers worden gestimuleerd gebruik te maken van de fiets of het openbaar vervoer. In het algemeen geldt dat dit soort maatregelen zeker effect hebben, maar dat eens de stimuleringsmaatregelen stoppen, gebruikers ook weer snel in hun auto zitten. We verwachten daarom een kleiner effect van de transitie en vooral effect op intern verkeer, zijnde de echte korte ritten (< 5km) binnen Tilburg



3.2. Statenlaan voor langzaam verkeer en HOV

Er rijden maximaal 8.000 auto's per dag door het hart

De omgeving van de Statenlaan moet uitgroeien tot het hart van het Kenniskwartier. Het wordt samen met de Westermarkt de 'huiskamer' van nieuw West. Een autoluw(er) hart biedt ook mooie kansen voor een kwalitatieve langzaamverkeerroute naar de Westermarkt, maakt ruimte voor adressen aan de Statenlaan en maakt de ontwikkeling van een aantrekkelijk Stationsplein mogelijk. Zonder ingrijpen rijden er minimaal 14.000 auto's per dag in twee richtingen door het hart van het Kenniskwartier. Hiermee worden de ambities uit het Ruimtelijk Raamwerk Kenniskwartier niet gehaald.

Er zijn restricties nodig om de impact van het verkeer te beperken. Net zoals bij het nieuwe Stadsforum ligt die grens op 8.000 auto's per dag over 1 rijstrook, in 1 richting met 30 km per uur. Met dit aantal is er voldoende ruimte voor oversteekbaarheid en uitwisseling.

De doorgetrokken Taxandriëbaan is geen optie meer

Het idee uit de Netwerkanalyse 1.0 om een nieuwe westelijke ontsluiting als alternatief voor Ringbaan-West en de Statenlaan te realiseren, is inmiddels van de baan. Dit stuk nieuwe infrastructuur zorgt niet voor een structurele afname van verkeer op beide assen. Er gaat echter ook verkeer rijden dat eerder de Baron van Voorst tot Voorstweg gebruikte. Het oplossend vermogen van een verlengde Taxandriëbaan is daarmee beperkt. Belangrijkste reden is eveneens dat een gelijkvloerse variant een functionele groene koppeling tussen Waranda en Wandelbos en de stad onmogelijk maakt. Ook de investeringen van een verdiepte ligging in combinatie met een tunnel onder het spoor door dragen niet bij aan een kosteneffectieve en verantwoorde investering. Om die redenen is afgezien van de doorgetrokken Taxandriëbaan en ligt daarmee druk op het verluwen van de Statenlaan.



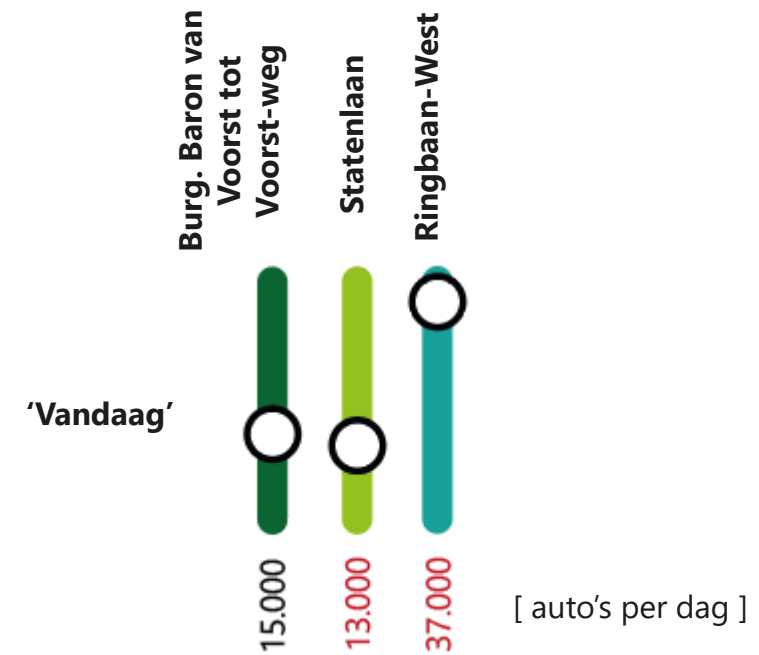
Twee opties: afsluiting of eenrichtingsverkeer

Een afsluiting van de Statenlaan voor autoverkeer is het voorkeursscenario. Het weggedeelte tussen het stationsplein en de Wandelboslaan blijft open voor langzaam verkeer en de bus. Eénrichtingsverkeer is ook denkbaar, heeft niet de voorkeur, maar is mogelijk als ingroeimodel. Specifiek gaat het om de zuid naar noord route. Dit heeft te maken met de (logische) bereikbaarheid van de Westermarkt. De verkeersintensiteit ligt onder de norm en biedt ruimte voor de ontwikkeling van het stadshart.

Het in twee richtingen ophouden van de Statenlaan is geen optie. De weg neemt maar voor een klein deel de functie van de verluwde Ringbaan-West over. De ruimte die daar dan weer ontstaat, wordt direct ingevuld door ander (doorgaand) autoverkeer dat door West rijdt; het Kenniskwartier is hiermee niet gebaat.

Burg. Baron Van Voorst tot Voorstweg neemt beter rol op als verdeler van het stedelijke autoverkeer

Op de Burgemeester Baron van Voorst tot Voorstweg is vandaag restcapaciteit. Door de maatregelen op Ringbaan-West neemt deze route een sterkere rol op als verdeler van stedelijk autoverkeer. Bij een verluwing van de Statenlaan zal de weg een verdere lichte toename van verkeer laten zien. Aandacht is vereist op een aantal kruispunten en ook moet er aandacht zijn voor de veiligheid van de kruisende snelfietsroute naar Breda.



3.3. Verluwen Spoorlaan helpt HOV ambities

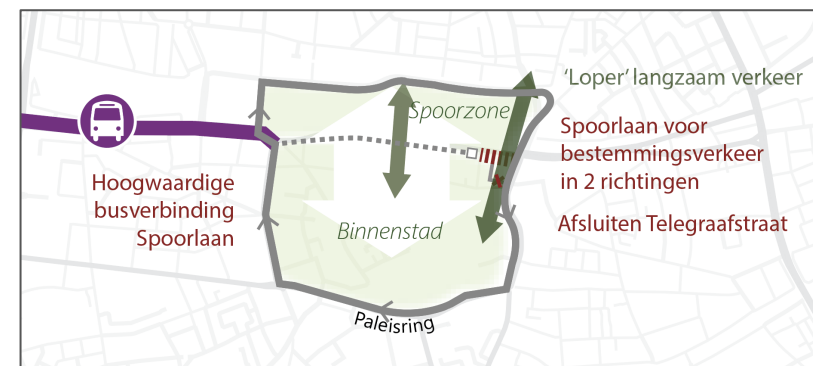
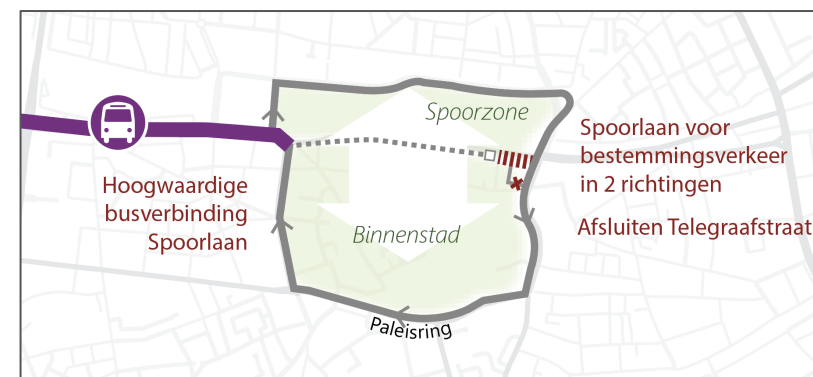
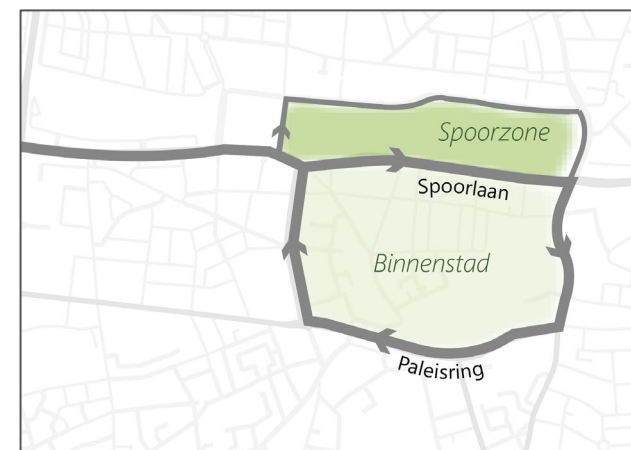
Afsluiten Spoorlaan tussen Magazijnstraat en Heuvelring

Het kruispunt Spoorlaan-NS-plein is niet opgewassen tegen alle stedelijke ambities die op de Oostflank van de Spoorzone samenkomen. Het kruispunt is zonder veel toevoeging van rijstroken verkeerstechnisch niet te regelen. Ruimte voor meer rijstroken is er niet. De beste oplossing is om de Spoorlaan los te koppelen van dit kruispunt. Dit heeft meerdere voordelen. Naast het verluwen van de Spoorlaan, het maken, herstellen van diverse verbindingen en het daarmee ruimtelijk koppelen van de Spoorzone aan de Binnenstad ontstaat er ruimte voor de bus. Ruimte die noodzakelijk is om aanzienlijke reistijdwinst te kunnen behalen. Met een korte busbaan tussen de Magazijnstraat en de Heuvelring heeft iedere passerende bus een reistijdwinst van 1 minuut omdat het omrijden via de Spoorzone niet meer nodig is.

Een volledig vrijliggende busbaan aanleggen op de Spoorlaan hoeft niet omdat intensiteit dusdanig laag. Alleen tussen de Magazijnstraat en de Heuvelring, ligt een vrijliggende busbaan. Op het gedeelte van de Spoorlaan tussen de Magazijnstraat en de Noordhoekring mengt de bus zich in twee richtingen met het autoverkeer. De verkeersintensiteit op de Spoorlaan neemt van circa 12.000 auto's per dag af tot circa 4.000. Alle functies in het Dwaalgebied, aan de Spoorlaan en ook de Pieter Vreedeplein-parkeergarage blijven prima bereikbaar.

Vrijliggende busbanen Hart van Brabantlaan

De HOV-as loopt via de Spoorlaan door in de Hart van Brabantlaan. Hier is de mogelijkheid om reistijdwinst te behalen door busbanen te realiseren. Dit tracédeel staat daarmee naast de Spoorlaan aan de basis voor de betrouwbaarheid en efficiëntie van het HOV in Tilburg. De ruimte voor busbanen wordt gerealiseerd door de vier rijstroken voor de auto te herverdelen. Het autodeel wordt twee rijstroken met 30 km per uur en het busdeel wordt twee rijstroken met 50 km per uur. Twee rijstroken is meer dan voldoende voor het toekomstige gebruik.



Afsluiten Telegraafstraat

Om een sluiproute via de nieuwe Parkring naar de Spoorlaan te voorkomen, moet de Telegraafstraat worden afgesloten voor doorgaand verkeer. Ook deze ingreep kent meerdere voordelen. De ingang naar de parkeergarage Pieter Vreedeplein kent een duidelijkere inrit, de rotonde kan plaats maken voor een enkele straat. De recentelijke afwikkelingsproblemen worden daarmee voorkomen. Ook is de onveilige instroom via de Parkring opgelost. Tevens is er de mogelijkheid om de fietsers van het Pieter Vreedeplein desgewenst om te leiden via de Telegraafstraat.

Loper voor langzaam verkeer Spoorzone - Binnenstad

Tussen de Magazijnstraat en de Heuvelring rijden geen auto's, maar kan de bus wel doorrijden. De plek biedt ook de ruimte om een HOV-halte voor de binnenstad te realiseren. De afsluiting maakt het kruispunt met de Heuvelring eenvoudiger én zorgt ervoor dat we noord-zuid verbindingen kunnen versterken voor lopen en fietsen, waarmee de Spoorzone en de Besterdring beter verbonden worden met de binnenstad. Maar belangrijker nog er ontstaat een kruispunt waarmee de vormgeving recht doet aan de plek, namelijk de ontvangstruimte van de Spoorzone en de binnenstad, waar verblijven centraal staat en groen eindelijk een plek krijgt.

Burgemeester Brokxlaan neemt in twee richtingen de rol van Spoorlaan over

De Brokxlaan neemt een belangrijk deel van de rol van de Spoorlaan over. De Parkring wordt als het ware over de Spoorlaan heen omgeklapt naar de Spoorzone. De Spoorzone maakt hierdoor sterker ruimtelijk-functioneel onderdeel uit van de binnenstad. De voorwaarde is tweerichtingenverkeer over de hele lengte tot aan de Hart van Brabantlaan. De Burgemeester Brokxlaan neemt in gebruik toe van 9.000 naar circa 14.000 auto's per dag in 2040.

De nieuwe inrichting volgt die van de Parkring namelijk, een rijstrook per rijrichting en 30 km per uur. De weg wordt drukker, maar de oversteekbaarheid is gewaarborgd doordat er minder rijstroken zijn om over te steken en er meer tussenruimte geboden kan worden. De relaties met Theresia en de Besterd worden hierdoor versterkt. Uit diverse berekeningen blijkt dat het aantal aansluitingen op de Burgemeester Brokxlaan beperkt moet blijven en dat het accent moet liggen op de ontsluiting van de 3 grote gebiedsgarages.



3.4. Autoruimte Gasthuisring maakt plaats voor Museumroute

Zuidelijke Gasthuisring loskoppelen van Brokxlaan

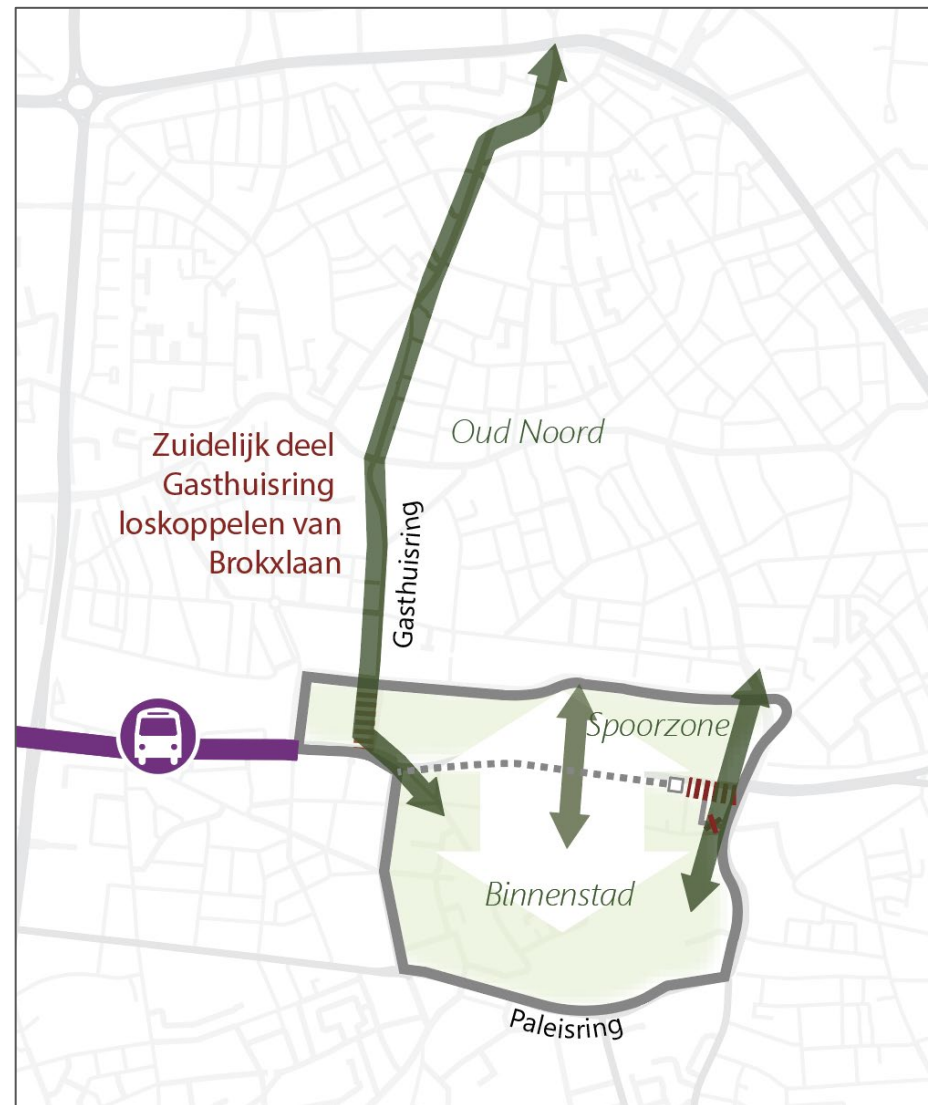
Uit de studie Oud-Noord blijkt dat er een zuid naar noord sluiproute door de binnenstad loopt, parallel aan de Ringbaan-West. De route omvat de Korvelseweg, de Noordhoekring, de Gasthuisring en de Goirkestraat. Ongeveer 3.000 auto's per dag maken van deze route gebruik en leggen daarmee druk op de kruising met de Burgemeester Brokxlaan.

Door de Gasthuisring, tussen de Brokxlaan en de Spoorlaan af te sluiten voor het autoverkeer, wordt

de Sint Ceciliastraat (tussen de Hart van Brabantlaan en de Jan Heijnstraat) onderdeel van de Parkring. De straat neemt de functie van het zuidelijke deel van de Gasthuisring over, die wel nog gebruikt wordt voor het ontsluiten van beide parkeergarages. Het ontkoppelen van dit deel van de Gasthuisring heft grotendeels de sluiproute op, maakt de kruising met de Burgemeester Brokxlaan eenvoudiger, maakt veel ruimte op de verluwde Spoorlaan (tussen de St. Ceciliastraat en de Noordhoekring) waar het aantal rijstroken gereduceerd kan worden van zeven naar drie rijbanen en waar ruimte ontstaat voor het doortrekken van het gemengde profiel van de Spoorlaan zonder busbanen te hoeven realiseren. Het biedt ook de mogelijkheid om de binnenstad en het Dwaalgebied beter te koppelen aan de Spoorzone en het Spoorpark. Verkeerskundig is dit het preferente scenario.

Brokxlaan tussen St. Caeciliastraat en de Gasthuisring in twee richtingen

Sint-Ceciliastraat onderdeel van Parkring. Dat heeft als gevolg dat de volledige Brokxlaan 2x1 rijstrook in 2 richtingen en 30 km/u wordt. Het deel tussen de Sint-Ceciliastraat en de Gasthuisring wordt dan twee richtingen in plaats van 1 richting.



Twee opties noordelijke Gasthuisring: afsluiting of eenrichtingsverkeer

Het ontkoppelen van het zuidelijke deel heeft impact op het noordelijke deel van de Gasthuisring: deze kan verluwd worden. Dit kan door het loskoppelen van de Burgemeester Brokxlaan of het omkeren van de rijrichting waardoor de sluiproute vanaf het zuiden definitief vervalt. Wanneer we ontkoppelen kan bestemmingsverkeer de Gasthuisring via de noordzijde bereiken. De Gasthuisring wordt op dit deel opengesteld voor verkeer in twee richtingen waarbij de nadruk ligt op langzaam verkeer van en naar het Museumkwartier. Deze ruimtewinst kan ingezet worden voor verdere vergroening van de straat. Op alle kruisingen van de Gasthuisring worden rustiger en kunnen simpeler worden uitgevoerd. Door de Gasthuisring als concept door te trekken over het Smidspad ontstaat er de kans om de Pont en het Textielmuseum ruimtelijk met elkaar te verbinden. Afsluiten of eenrichting is nog onderwerp van onderzoek.

Historische as Museumkwartier – Dwaalgebied herstellen

Het verluwen van de Gasthuisring zorgt ervoor dat er ruimte ontstaat om de historische as (oude lint) Museumkwartier - Dwaalgebied (noord-zuid) te herstellen. Dit is een kwaliteitsimpuls voor lopen en fietsers. Het museumkwartier wordt zo ook beter bereikbaar voor langzaam verkeer en er ontstaat ruimte op het kruispunt bij het Wilhelminapark. Hier profiteren ook de Veldhovenring en de Goirkestraat van. Deze straten worden luwer en ingericht als zogenaamde gebiedsontsluitingswegen met 30 km per uur.

3.5. Tilburg-Noord beter aanhechten aan de stad

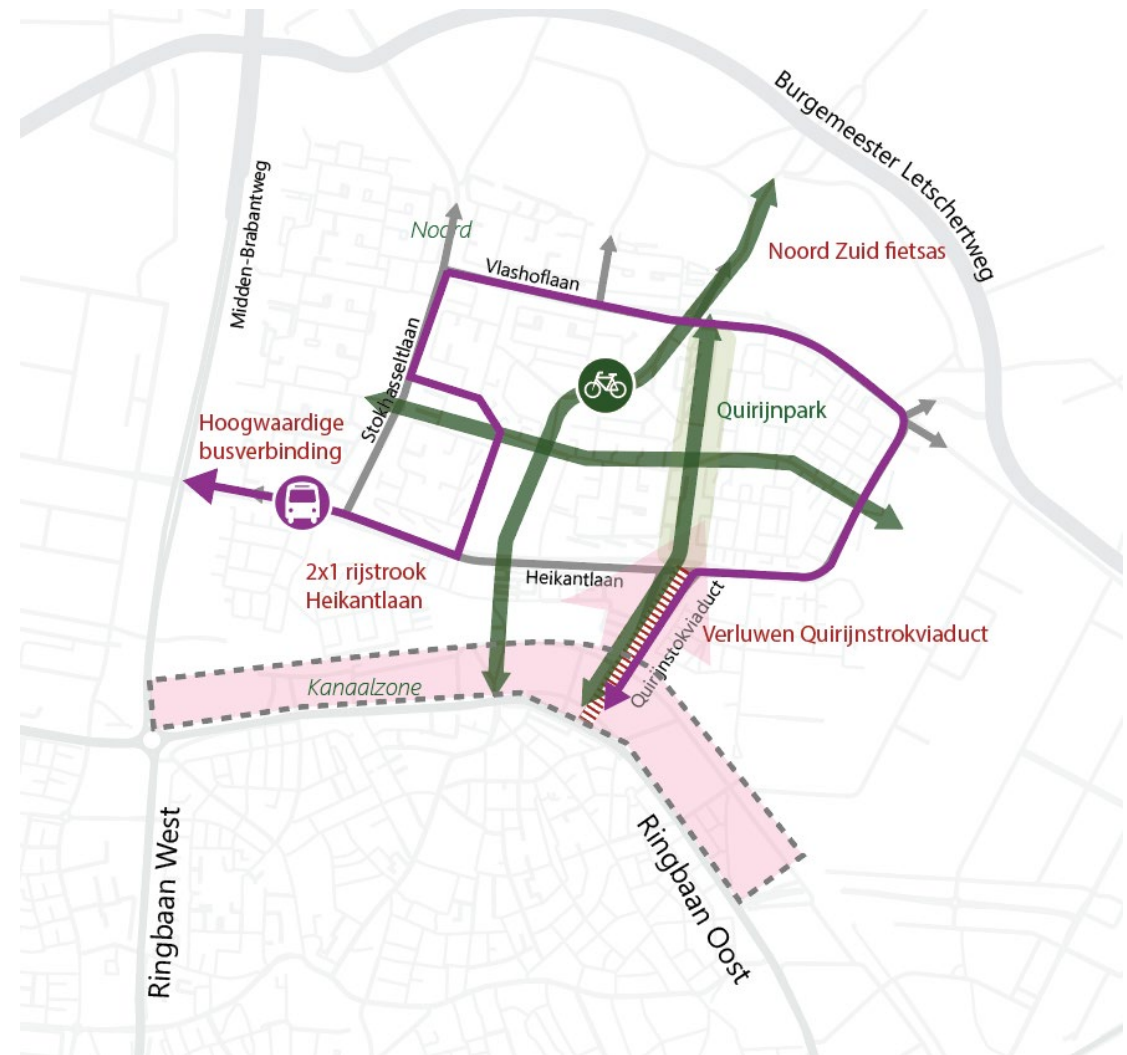
Ruit als drager van de infrastructuur

Een aantal wegen in Tilburg-Noord zijn overgedimensioneerd, hier kan ruimte gemaakt worden voor woningbouw, maar ook voor waardevolle stadsruimte. De ruit Heikantlaan, Sweelincklaan, Vlashoflaan, Stokhasseltlaan blijft de drager van auto-infrastructuur in Noord. De Heikantlaan wordt versmald en teruggebracht naar twee rijstroken. Dat biedt bijvoorbeeld kansen voor fiets of HOV.

Verkeer op de juiste plek maakt ruimte voor fietsassenkruis

De Beethovenlaan –nu drukker dan de Heikantlaan met veel (te) hardrijdend verkeer- biedt kansen om een nieuwe oost-west-as op te bouwen voor fietsen, lopen en de bus en die daarmee nieuwe verbindingen legt tussen de winkelcentra in Noord en tegelijkertijd doorgaande autorelaties door de wijken beperkt.

Een belangrijke noord-zuid fietsverbinding doorkruist Tilburg-Noord. Deze noord-zuid fietsroute kan een luwere Heikantlaan oversteken en zijn weg vervolgen naar Wagnerplein (en verder) en de andere kant op naar Oud Noord. Met de juiste ontwerpinpassing wordt het oude Lint herstelt en kunnen er sterkere verbindingen worden gelegd met de Kanaalzone en de stad.



Verluwen Quirijnstokbrug

Het verluwen van de Quirijnstokbrug is randvoorwaardelijk omwille van omgevingskwaliteit en bereikbaarheid voor wijkbewoners. Een goede aanhechting van Tilburg-Noord aan de stad is een zorg. Het verluwen van de Quirijnstokbrug maakt deze zorg in de beleving groter. Toch past een brug zoals deze niet in de tweeringenstructuur (tangenten en ringbanen) van Tilburg. Het is een kortsluiting, ooit bedoeld als doorgaande autoweg naar de binnenstad en naar Loon op Zand. Een deel van het voormalige tracé is inmiddels getransformeerd tot park. Na de realisatie van de tangenten is de verkeersintensiteit op het viaduct afgenomen van ruim 35.000 auto's per dag naar circa 18.000 auto's per dag in 2025. Het toevoegen van 6.000 nieuwe woningen in Noord betekent een verdere groei van het gebruik van het viaduct. Het verluwen van de brug zorgt voor minder doorgaand (sluip)verkeer vanuit Oud-Noord via Noord richting Waalwijk. Eén mogelijkheid om te verluwen is een volledige afsluiting, maar er is meer voorstelbaar. Eenrichtingsverkeer met een lagere snelheid biedt ruimte voor lopen, de fiets en bus en de mogelijkheid om het Quirijnpark door te trekken over het viaduct. Verluwen is noodzakelijk. De lopende verkeersstudie Tilburg-Noord en de gesprekken met de stad moeten meer inzicht geven in de verschillende mogelijkheden.

Betere aanhechting met fiets en OV

Tilburg-Noord wordt met het verluwen van de brug juist beter met de rest van de stad verbonden. Er ontstaat meer ruimte voor verbindingen met de fiets en het openbaar vervoer. De brug zelf wordt onderdeel/het verlengde van het Quirijnpark. Hoewel er een autoverbinding verdwijnt, blijft Tilburg-Noord goed bereikbaar voor de auto via de resterende 3 routes de wijk uit. Niets doen betekent voor de auto dat de routes via het viaduct drukker wordt. We trekken meer autoverkeer het gebied in, daarmee komt ook de ontwikkeling van het Wagnerplein en de bereikbaarheid van Noord in het gedrang.

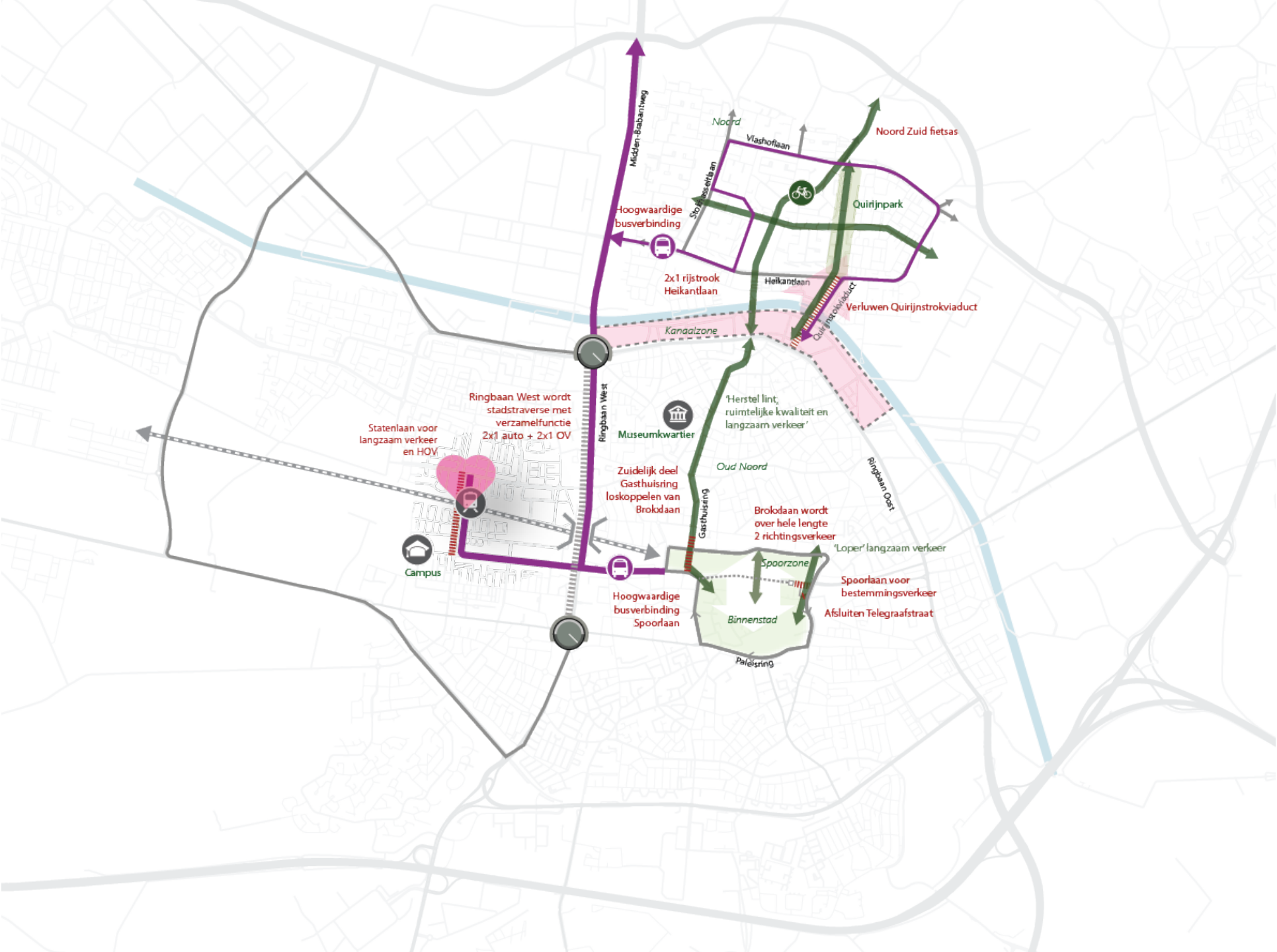
Inpassen van de Kanaalzone

De transformatie van de Kanaalzone tot gemengd gebied met werken, wonen vraagt om een heldere ontsluitingsstructuur. Op Ringbaan-Noord is er weinig tot geen ruimte om extra aansluitingen te maken om de ontwikkeling goed te ontsluiten. Het is zaak dat we hiervoor ruimte maken op het viaduct om de Kanaalzone in te passen.

Bijkomend voordeel: Goirkestraat wordt rustiger

Het afsluiten of verluwen van de Quirijnstokbrug heeft als bijkomend voordeel dat de route door Oud-Noord via de Goirkestraat niet verder toeneemt en zelfs afneemt. Dit betekent dat op de Goirkestraat voor het Textielmuseum het autoverkeer niet groeit tot ongeveer 12.000 auto's per dag maar af kan nemen tot circa 6.000 a 7.000 auto's per dag. Het opheffen van de andere sluiproute door Oud-Noord maakt ook onderdeel uit van deze afname. Dit biedt net zoals op het Stadsforum de mogelijkheid om een functionerend plein bij het Textielmuseum te creëren.

Samenvattend



Samenvattend

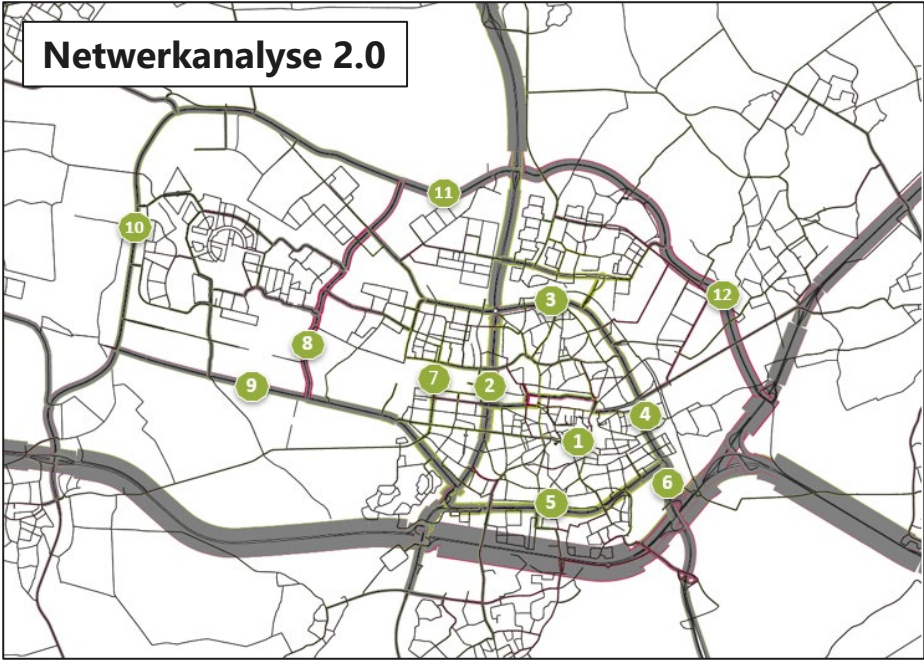
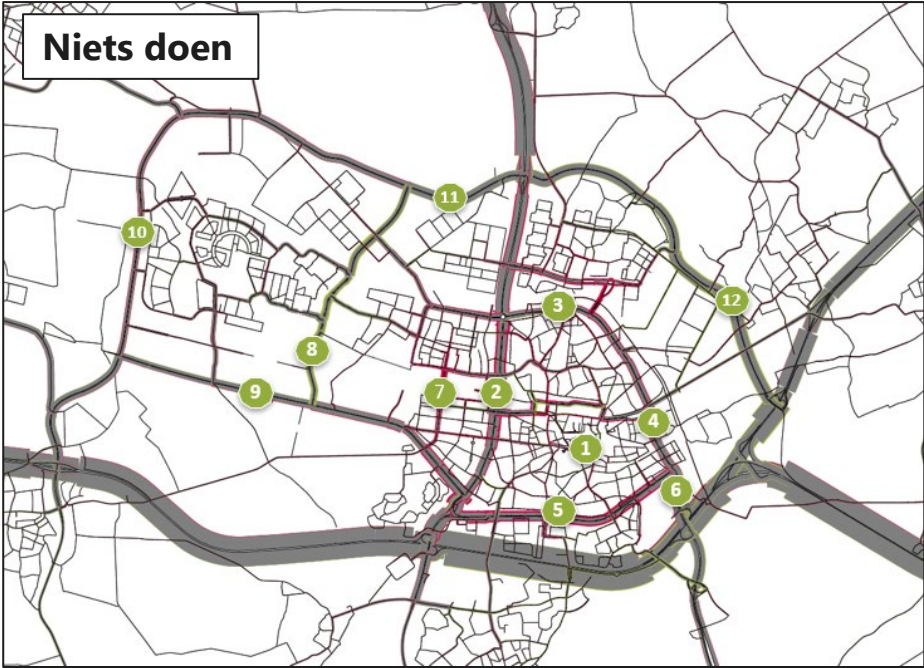
Niets doen

31.000 woningen toevoegen aan de bestaande stad zonder het nemen van maatregelen op het autonetwerk of het realiseren van een mobiliteitstransitie, gaat ervoor zorgen dat de verkeersdruk op wegen in de stad toeneemt. Op Ringbaan-West zou verkeer groeien tot circa 44.000 auto's per dag. Daarnaast tonen de verkeersmodelberekeningen dat zonder bijkomende maatregelen de buitenring en de Burgemeester Baron van Voorst tot Voorstweg onderbenut blijven. Daar zit restcapaciteit.

Iets doen: Netwerkanalyse 2.0

De maatregelen van de Netwerkanalyse 2.0, zoals hiervoor beschreven zorgen ervoor dat het netwerk wordt gebruikt op de manier waarop we dat voor ogen hebben. Verkeer gaat rijden op de juiste plekken, waar dat passend is. De Burgemeester Baron van Voorst tot Voorstweg neemt zijn rol beter op en de Ringbanen zien we een verlichting t.o.v. het niets doen scenario. Op Ringbaan-West is een aanvullend pakket aan flankerende maatregelen nodig, gelinkt aan de Minder Hinder Aanpak, om de taakstellende opgave van maximaal 22.000 auto's per dag te realiseren.

Nr	Wegvak	2040 'niets' doen	2040 'iets' doen
1	Stadsforum	7.700	6.800
2	Ringbaan-West	44.000	37.000
3	Ringbaan-Noord	20.000	19.000
4	Ringbaan-Oost	33.000	31.000
5	Ringbaan-Zuid	33.000	20.000
6	Kempenbaan	36.000	36.000
7	Statenlaan	20.000	0
8	Burg. B. v. Voorst tot Voorstweg	16.000	25.000
9	Bredaseweg	22.000	22.000
10	N260 West	18.000	15.000
11	N260 Noord	33.000	33.000
12	N261	42.000	47.000



HOOFDSTUK 4

Aan de slag 2025-2040

De Netwerkanalyse wordt in dit hoofdstuk samengevat in maatregelen gerealiseerd voor de korte (tot 2030) of op de lange termijn (2030-2040). Dit hoofdstuk geeft deze fasering weer.

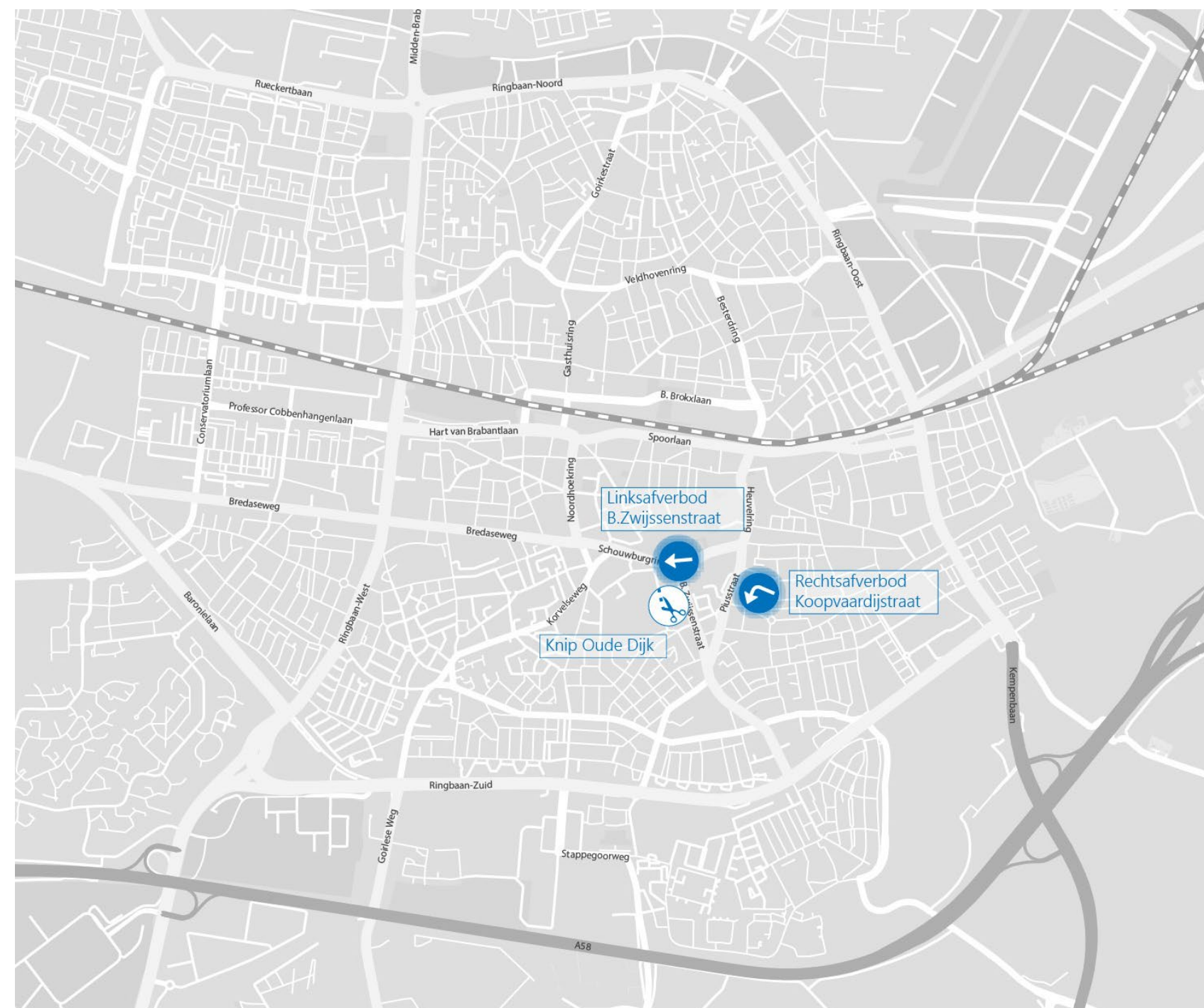


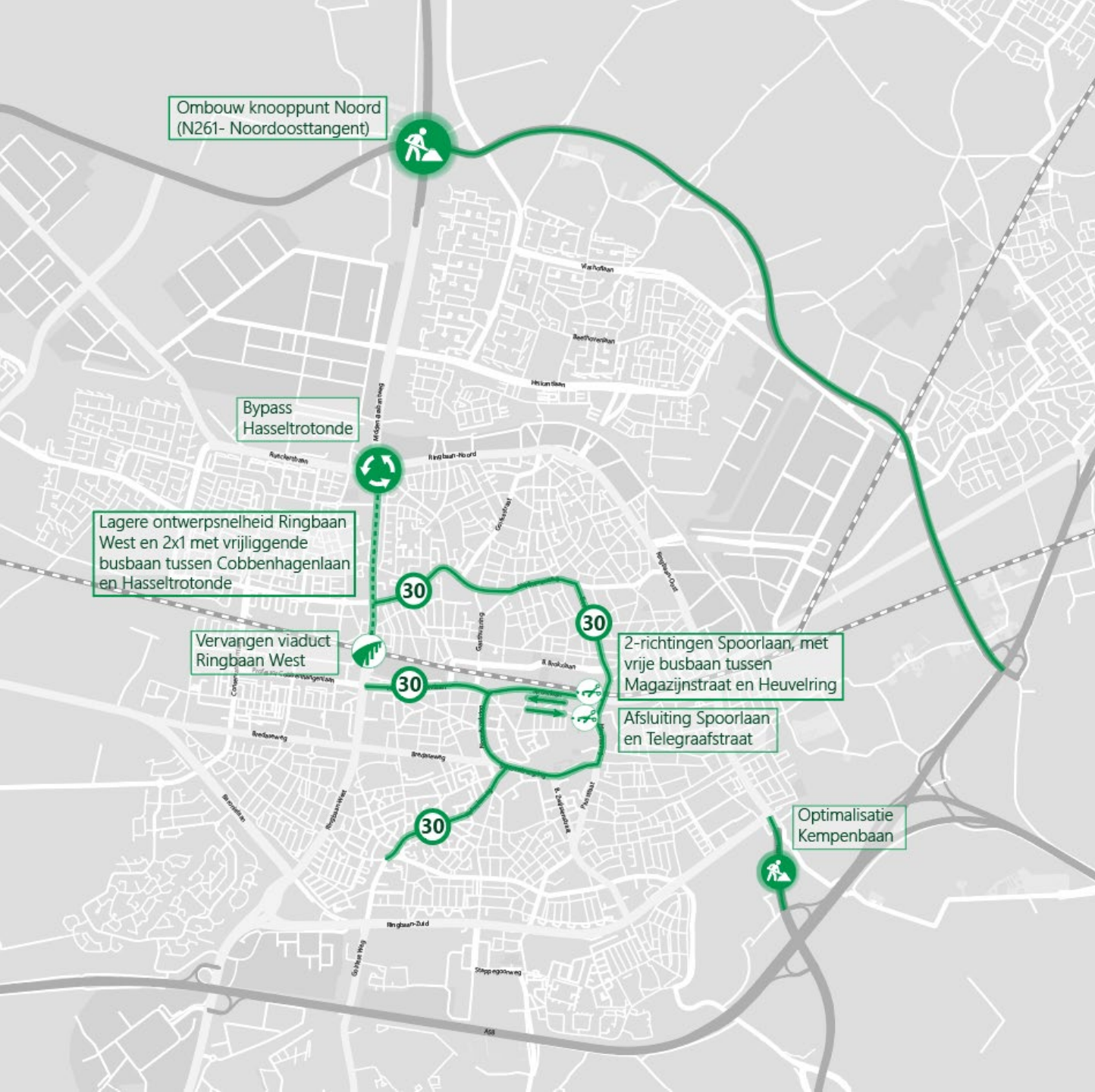
Gerealiseerd (2020-2025)

Het stadsforum is gerealiseerd. De opgave was dat er maximaal 8.000 auto's per dag rijden op de Paleisring op 1 rijstrook. De Parkring is slechts gedeeltelijk heringericht en nu al rijden er tussen de 8.000 en 10.000 voertuigen per dag *minder* overheen. De verwachting is dat na volledige herinrichting er minder dan 8.000 auto's over de Parkring rijden. De auto's die er anno 2025 nog rijden, hebben steeds vaker alleen een bestemming in de binnenstad; het aandeel doorgaand autoverkeer is al afgenomen van 50% naar circa 30%.

De Netwerkanalyse van 2020 gaf al richting aan de manier waarop dit bereikt kon worden; 30 km/h op de gehele Parkring en een knip op de Heuvelring. In gesprek met de stad werd duidelijk dat andere opties de voorkeur hadden boven een knip op de Heuvelring. Eén van deze opties bleek ook te leiden tot het gewenste resultaat voor het stadsforum:

- Rechtsafverbod koopvaardijstraat
- Knip Oude Dijk
- Linksafverbod Bisschop Zwijsenstraat





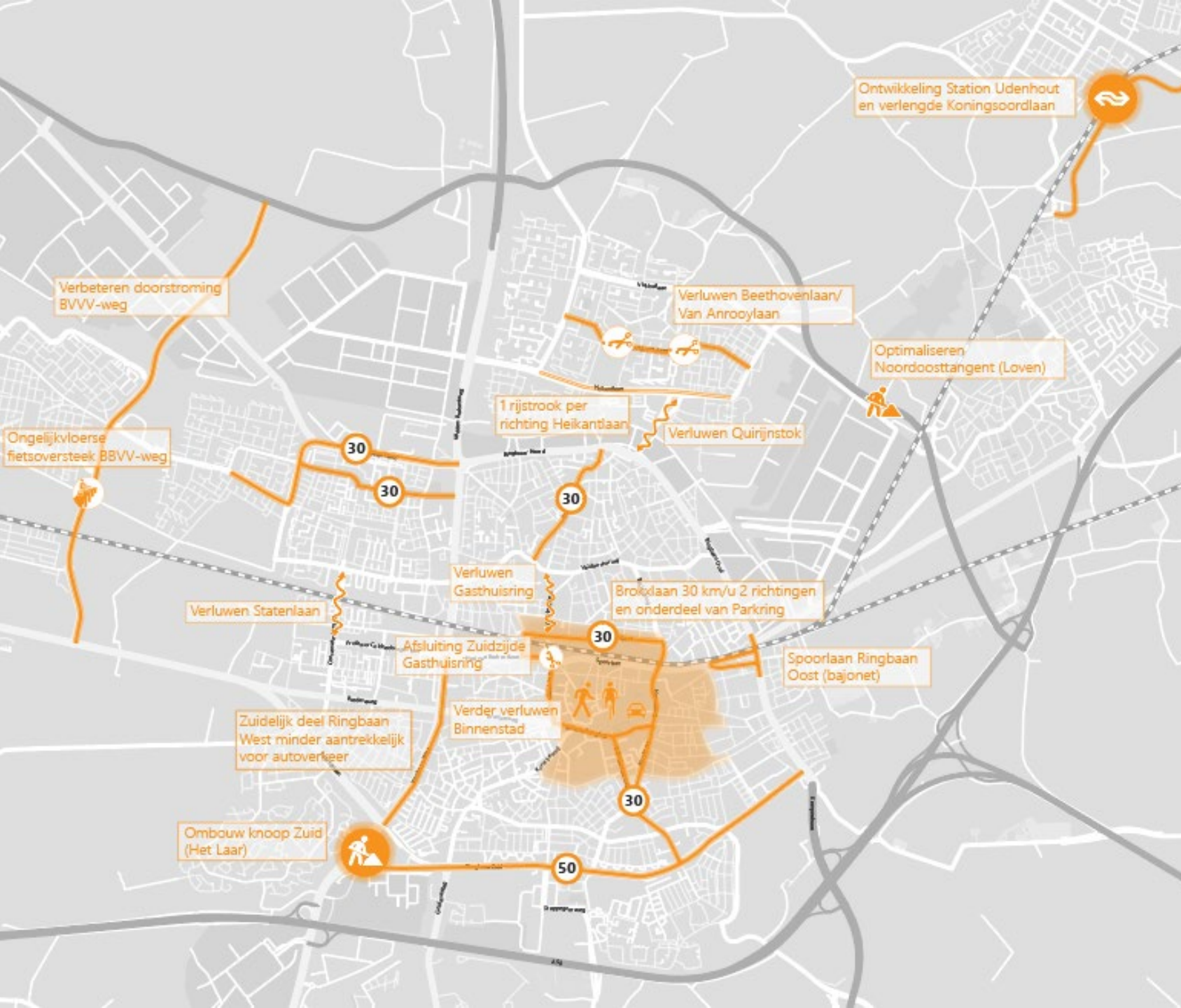
Korte termijn (2025-2030)

De Noordoosttangent kan in deze periode geoptimaliseerd worden, in samenhang met het ombouwen van het knooppunt Noord om verkeer meer richting de tangenten te sturen.

Ook zal hierbij aansluiting gezocht worden bij de (mogelijke) ontwikkeling van station Udenhout op de lange termijn. Ondertussen wordt het spoorviaduct over de Ringbaan-West vervangen. Er wordt een bypass gerealiseerd op de Hasseltrotonde en na vervanging van het viaduct krijgt de Ringbaan West tussen de Hasseltrotonde en Cobbenhagenlaan een lagere ontwerpsnelheid, 2x1 rijstrook voor het autoverkeer en een vrijliggende busbaan. Vanwege diverse ontwikkelingen rondom de Kempenbaan wordt de Kempenbaan geoptimaliseerd.

De Spoorlaan wordt in deze periode aangepast. De weg wordt afgesloten voor autoverkeer ten oosten van de Magazijnstraat en wordt ingericht voor verkeer in twee richtingen. Dit zorgt voor een grote reistijdwinst voor de bus. Om sluipverkeer te voorkomen moet ook de Telegraafstraat wordt afgesloten. Gekoppeld hieraan krijgt in combinatie met de gebiedsontwikkeling van de Kennisas XXL ook de herinrichting van de Hart van Brabantlaan/Cobbenhagenlaan vorm. Hier wordt 1 van de autostroken ingericht als vrijliggende busbaan.

Het hele gebied binnen de ringbanen wordt uitgevoerd als 30 km/h gebied. Gekoppeld hieraan worden ook de Korvelseweg en Besterdring ingericht tot aantrekkelijke winkelstraten in de vorm van een GOW30. Ook de Veldhovenring wordt een GOW30



Lange termijn (2030-2040)

Op de lange termijn wordt ook het knooppunt Zuid omgebouwd om verkeer nog beter te sturen. Ook de doorstroming en snelheid op de Baron van Voorst tot Voorstweg en de aansluitende wegen kan in deze periode worden verbeterd. Het zuidelijke deel van Ringbaan-West maken we minder aantrekkelijk voor autoverkeer. Het grootste knelpunt op de Ringbaan-Oost, de bajonet met de Bosscheweg en de spoorwegkruising worden heringericht en meer op het doorgaande noord-zuidverkeer ingericht. Ook de oversteekbaarheid van de Ringbaan-Zuid nabij Stappegoor willen we in deze periode verbeteren. Ook kan de snelheid op de Ringbaan-Zuid worden verlaagd.

In Tilburg-Noord wordt de Beethovenlaan/Van Anrooylaan luwer. De ruit blijft de drager van het verkeer hier, maar is overal maar 1 rijstrook per richting. Op het Quirijnstokviaduct moet de autohoeveelheid omlaag om ruimte te bieden voor fiets en OV.

In het Kenniskwartier wordt het verkeer op de Statenlaan sterk teruggedrongen door het afsluiten van de weg of het instellen van eenrichtingsverkeer.

De binnenstad gaan we verder verluiden. De Brokxlaan wordt in deze periode aangepast. De weg wordt ingericht met een snelheid van 30 km/h met één rijstrook per richting. De Gasthuisring wordt aan de zuidzijde afgesloten en aan de noordzijde verluidt.

Alle wegen binnen de Ringbanen zijn nu max. 30 km/u

