



Voorblad

Raadsvoorstel actualisatie Netwerkanalyse 2040 en samenhangende mobiliteitsmaatregelen

Datum college:	13 mei 2025, nr. 29
Portefeuillehouder:	Wethouder Grashoff
Afdeling:	Ruimte
Behandelend ambtenaar:	W. Beex

Samenvatting

Dit raadsvoorstel behandelt een aantal samenhangende maatregelen voor stedelijke mobiliteit. Deze zijn nodig om onze verstedelijkingsopgave verantwoord te kunnen uitvoeren binnen verschillende gebiedsontwikkelingen. De samenhangende stedelijke mobiliteitsmaatregelen die nu voorliggen komen voort uit de nieuwe Netwerkanalyse 2040. Deze herbevestigt de strategische ontwikkelijnen van de eerdere versie van de Netwerkanalyse uit 2019-2020, actualiseert deze, en geeft nadere concretisering en richting voor het behouden van een bereikbare stad; lopend, met de fiets, met het openbaar vervoer en met de auto. Het college gaf eerder een concept raadsvoorstel vrij om te bespreken met de raad en de inwoners van de stad. Deze besprekingen zijn aanleiding geweest om een gewijzigd raadsvoorstel voor te leggen.

Collegebesluit

Het college stelt aan de raad voor om:

Op basis van de Netwerkanalyse 2040 (d.d. 13 februari 2025; *bijlage 1*) samenhangende wijzigingen door te voeren in het Tilburgse (auto)mobiliteitsnetwerk, bedoeld om afgesproken rijtijd prestatie van het openbaar vervoer te behalen, het extra autoverkeer ten gevolge van voorgenomen woningbouwontwikkelingen af te wikkelen, een bijdrage te leveren aan de noodzakelijke mobiliteitstransitie naar meer OV- en fietsgebruik en met deze ingrepen de stad voor alle verkeersmodaliteiten goed bereikbaar te houden. Hierbij gaan wij in principe uit van de volgende hoofdingrepen:

1. aan de Ringbaan West tussen de kruising met de Professor Cobbenhagenlaan en de Hasseltrotonde aanpassingen te doen, en daarvoor twee varianten te onderzoeken, en de resultaten daarvan te beoordelen op ten minste de volgende waarden om zo tot besluitvorming te komen:
 - i. Mate van doorstroming van autoverkeer op de Ringbaan West in noord-zuidelijke en oost-westelijke richting en vice versa;
 - ii. Zekerheid over te behalen rijtijdwinst voor bussen;
 - iii. Verkeersveiligheid, luchtkwaliteit, betrouwbaarheid en omgevingskwaliteit;
 - iv. Oversteekbaarheid van de Ringbaan West voor fietsers en voetgangers;
 - v. Haalbaarheid van tijdige realisatie gelet op de start van hoogwaardig openbaar vervoer uiterlijk in 2029;
 - vi. Kostenefficiëntie;
- a) variant 1: Ringbaan West op genoemd wegvak in te richten met 1 rijstrook per rijrichting voor autoverkeer en vrijliggende busbanen in beide richtingen, of;
- b) variant 2: Ringbaan West op genoemd wegvak anderszins inrichten, met zodanige maatregelen, dat 2 rijstroken per rijrichting voor autoverkeer gehandhaafd blijven, en dezelfde rijtijdwinst en betrouwbaarheid voor het openbaar vervoer op dit wegvak wordt behaald,
- c) voor beide varianten wordt een eerste set flankerende maatregelen samengesteld, gericht op een goede verkeersafwikkeling op het hoofdwegennet. Daarvoor voeren we in ieder geval nadere verkenningen uit naar:

- i. de Noordknoop (kruising Midden-Brabantweg met Burgemeester Letschertweg en Burgemeester Bechtweg),
 - ii. de aansluiting van de Burgemeester Baron van Voorst tot Voorstweg op de Letschertweg,
 - iii. de Hasseltrotonde,
 - iv. de kruising Ringbaan West met de Bredaseweg,
 - v. de knoop ter hoogte van de Ringbaan West en de Baroniebaan,
 - vi. de kruising Rueckertbaan met de Dongenseweg,
 - vii. de splitsing vanaf de A58 naar de Ringbaan Zuid en Ringbaan West,
 - viii. routes met belangrijk risico op sluipverkeer en mogelijke maatregelen daartegen,
 - ix. opzet en uitgangspunten voor dynamische verkeersregeling,
 - x. de meest noodzakelijke ongelijkvloerse fietsverbindingen,
 - xi. de realisatie van 2 transferia: één aan de noordkant en één aan de zuidkant van de stad,
 - xii. aanvullende maatregelen aan het tracé Burgemeester Baron van Voorst tot Voorstweg-Bredaseweg-Baroniebaan.
2. de Parkring als structuur af te ronden door de noordelijke oost-westverbinding te verleggen van de Spoorlaan naar de Burgemeester Brokxlaan, en daarom:
 - a) tussen de Magazijnstraat en de Heuvelring geen autoverkeer meer te faciliteren op de Spoorlaan (zogenoemde “knip”) en daarmee samenhangend tussen Noordhoekring en Magazijnstraat autoverkeer in twee richtingen te faciliteren en hieraan gekoppeld de Telegraafstraat af te sluiten voor doorgaand autoverkeer;
 - b) de Burgemeester Brokxlaan in te richten voor autoverkeer met 1 rijstrook per rijrichting over de volledige lengte tussen Jan Heijnsstraat en NS-plein;
 - c) nader te onderzoeken of de Gasthuisring of de St. Caeciliastraat / Jan Heijnsstraat de beste verbinding is voor de doorontwikkeling van de Parkring naar de Burgemeester Brokxlaan.
3. realisatie van Hoogwaardig Openbaar Vervoer-busbanen op het traject vanaf de kruising met de Heuvelring via Spoorlaan en de Hart van Brabantlaan tot en met het kruispunt met de Ringbaan West en hiervoor:
 - a) voor openbaar vervoer 1 rijstrook per rijrichting met busbanen in te richten, en
 - b) voor autoverkeer 1 rijstrook per rijrichting in te richten;
4. ter bevordering van de gebiedsontwikkeling Kenniskwartier het autoverkeer op de Statenlaan tussen Wandelboslaan en de Professor Verbernelaan fors terug te brengen, en daartoe twee varianten nader af te wegen in het kader van het gebiedsproces Kenniskwartier; zijnde een eenrichtingsverkeer optie (zuid-noord) dan wel een volledige afsluiting voor doorgaand autoverkeer.
5. door middel van pilots te onderzoeken hoe het autoverkeer in de Goirkestraat zodanig kan worden begrensd, dat een goede veiligheid, leefkwaliteit en omgevingskwaliteit in de Spoorzone en het Museumkwartier wordt gewaarborgd, er geen sluiproute via de Gasthuisring ontstaat en de fietsverbinding van Tilburg-Noord met de binnenstad wordt geoptimaliseerd.
6. de keuze uit de beschreven varianten voor beslispoint 1 in oktober 2025 aan de raad voor te leggen, en vervolgens voor alle voorgaande principebesluiten separaat uitwerkingsbesluiten en kredietvoorstellen aan de raad voor te leggen.

Raadsvoorstel actualisatie Netwerkanalyse 2040 en samenhangende mobiliteitsmaatregelen

Aanleiding

In 2020 is de eerste netwerkanalyse in Tilburg uitgevoerd. Hiermee is een solide basis gelegd voor slimme mobiliteitsoplossingen. Het was een 'stress test' die liet zien wat er nodig is om het autonetwerk voor te bereiden op de te verwachten stedelijke ontwikkeling, gebaseerd op een groei met 12.000 woningen. Deze analyse liet zien dat onze binnenstedelijke verdichting alleen haalbaar is met een mobiliteitstransitie. De gemeenteraad stelde hiervoor drie strategische ontwikkelijnen vast:

1. Verminderen van doorgaand autoverkeer in de binnenstad.
2. Transformeren van de ringbanen tot een nieuwe binnenring als verdeler van het stedelijk autoverkeer.
3. Beter benutten van de tangenten als buitenring voor vrachtverkeer en doorgaand verkeer.

Deze ontwikkelijnen zijn nu, 5 jaar later, nog steeds heel actueel. Sterker; de uitgangspunten zijn in de afgelopen periode fors bijgesteld, waardoor de noodzaak om de strategische ontwikkelijnen te realiseren groter is geworden. In de gemeentelijke Stedelijke Ontwikkelingsstrategie Wonen is inmiddels een woningbouwopgave van 25.000 tot 31.000 woningen vastgesteld. Dat betekent een verhoging met tenminste 13.000 woningen en dus ook ruimte voor voorzieningen en werkgelegenheid. Daarnaast is extra ruimte nodig voor de energietransitie en vergroening van de leefomgeving. Ondertussen is er ook meer inzicht in de effecten van en voor (deels recent opgeleverde) ontwikkelingen zoals bijvoorbeeld de Spoorzone, de Parking, tri-modaal bedrijventerrein Loven en het Kenniskwartier en Tilburg Noord. Deze gewijzigde uitgangspunten zijn aanleiding voor een geactualiseerde Netwerkanalyse 2040. Naast een bevestiging van de onverminderde noodzaak van realisatie van de eerder vastgestelde ontwikkelijnen, levert het ons nieuwe inzichten op die om een samenhangende wijziging van het Tilburgse mobiliteitsnetwerk vragen. Het college legde hiervoor in maart 2025 een concept raadsvoorstel voor ter bespreking met de raad en de stad.

Daartoe zijn op 24 februari en 31 maart 2025 raadsinformatiebijeenkomsten gehouden en op 7 april en 14 april 2025 debatbijeenkomsten. Tevens is op 2 april een stadsgesprek gevoerd met circa 200 deelnemers in de zaal en 120 mensen thuis. Ook is er op ambtelijk niveau overleg geweest met o.a. Binnenstad Management Team over de aanpak Spoorlaan- Burgemeester Brokxlaan, en is met de nood- en hulpdiensten gesproken over de voorgestelde veranderingen.

Tijdens deze gesprekken is uitgebreid gesproken over het tempo en de urgentie van de voorgestelde maatregelen. De noodzaak om snel te handelen is benadrukt vanwege de relatie met de provinciale OV-concessie, die essentieel is voor de uitvoering van onze OV-agenda. Daarnaast is er een belangrijke koppeling met het verwijderen van het viaduct over het spoor op de Ringbaan West.

Er is ook een samenhangend pakket van maatregelen gepresenteerd, die er gezamenlijk voor zorgen dat ons mobiliteitsnetwerk de verstedelijkingsopgave aan kan, waarmee de stad bereikbaar blijft. Het is duidelijk gemaakt dat deze maatregelen niet allemaal afzonderlijk kunnen worden beschouwd zonder de samenhang en effectiviteit van het geheel te verliezen.

Verder is er gesproken over het belang van het goed betrekken van inwoners en belanghebbenden bij dit proces. Het is essentieel dat zij goed geïnformeerd en betrokken worden bij de ontwikkelingen, zodat er draagvlak en begrip is voor de voorgestelde veranderingen.

Naar aanleiding van de gevoerde gesprekken en opgedane inzichten leggen we nu een raadsvoorstel voor dat op een aantal onderdelen gewijzigd is ten opzichte van het concept. De wijzigingen hebben met name betrekking op de Ringbaan West; de weg die om meerdere redenen cruciaal is in ons mobiliteitsnetwerk. Daarnaast wordt een andere aanpak voorgesteld voor de Gasthuisring. Voor het overige zijn voornamelijk verduidelijkingen en extra informatie toegevoegd, alsmede optimalisaties doorgevoerd.

Aanvullend op dit raadsvoorstel laten we economisch onderzoek uitvoeren. We zullen de consequenties van het onderzoek in beeld brengen en indien dat nodig mocht blijken aanvullende maatregelen voorstellen. De raad ontvangt uiterlijk op 12 juni 2025 de resultaten met een raadsbrief, waarmee het door de raad kan worden betrokken bij besluitvorming over onderhavig raadsvoorstel.

Beoogd effect

Met het akkoord “Meer voor elkaar” bouwen we aan een stad in balans; een vitale, economisch sterke, inclusieve en aantrekkelijke plek om te wonen, te bezoeken en te werken. Voor mobiliteit die past bij een stad die streeft naar brede welvaart, werken we aan het optimaliseren van het autonetwerk en aan een transitie naar meer actief en duurzaam vervoer (lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit). De basis hiervoor ligt in de Mobiliteitsaanpak van 2016 en de daaropvolgende agenda's voor fietsen en lopen, welke in 2025 beide geactualiseerd worden en aangeboden worden aan het College. Gecombineerd met de eerder vastgestelde (H)OV-agenda bevorderen we het gebruik van openbaar vervoer, lopen en fietsen om de stad goed bereikbaar te houden.

Tegelijkertijd dragen we met voorliggende voorstellen in sterke mate bij aan een betere autobereikbaarheid van de stad. Met het instellen en inrichten van voorkeursroutes, kan het autoverkeer efficiënt geleid worden over de beschikbare wegcapaciteit in het hoofdwegenstelsel. Daarmee heffen we knelpunten op en voorkomen we dat er nieuwe knelpunten ontstaan. Onze stedelijke autobereikbaarheid blijft hierdoor, ook bij toenemende mobiliteit, gewaarborgd, zonder (extra) congestie of grote omrijtijden. Dit heeft ook een positief effect op omgevingskwaliteit, leefbaarheid en verkeersveiligheid in de wijken en stad als geheel doordat we meer verkeer via de twee ringen geleiden en dus minder door de stad en woonwijken heen. Ook dit draagt bij aan de stedelijke ambities doordat we op meerdere (brede welvaarts)doelen positief bijdragen. Met de voorstellen behouden en verbeteren we een vlotte bereikbaarheid voor alle weggebruikers.

Op dit moment komen enkele ontwikkelingen en trajecten samen: het Rijk heeft subsidie toegekend voor mobiliteitsmaatregelen om woningbouw in Kenniskwartier en Binnenstad te realiseren en 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 de kans om de weg structureel duurzaam in te richten. Door nu richtinggevend besluiten te nemen, maken we letterlijk de weg vrij voor de ontwikkeling van Kenniskwartier, de doorontwikkeling van de Spoorzone, kunnen we een verbinding realiseren tussen de binnenstad en het Museumkwartier, hebben we handvatten voor de uitwerking van de ontwikkellijnen uit het gebiedsperspectief Tilburg Noord en leggen we een basis voor realisatie van de ambities in Oud-Noord.

Voorstel

Op basis van de Netwerkanalyse 2040 (d.d. 13 februari 2025; *bijlage 1*) samenhangende wijzigingen doorvoeren in het Tilburgse (auto)mobiliteitsnetwerk, bedoeld om afgesproken rijtijd prestatie van het openbaar vervoer te behalen, het extra autoverkeer ten gevolge van voorgenomen woningbouwontwikkelingen af te wikkelen, een bijdrage te leveren aan de noodzakelijke mobiliteitstransitie naar meer OV- en fietsgebruik en met deze ingrepen de stad voor alle verkeersmodaliteiten goed bereikbaar te houden. Hierbij gaan wij in principe uit van de volgende hoofdingrepen:

1. aan de Ringbaan West tussen de kruising met de Professor Cobbenhagenlaan en de Hasseltrotonde aanpassingen te doen, en daarvoor twee varianten te onderzoeken, en de resultaten daarvan te beoordelen op ten minste de volgende waarden om zo tot besluitvorming te komen:
 - i. Mate van doorstroming van autoverkeer op de Ringbaan West in noord-zuidelijke en oost-westelijke richting en vice versa;
 - ii. Zekerheid over te behalen rijtijdwinst voor bussen;
 - iii. Verkeersveiligheid, luchtkwaliteit, betrouwbaarheid en omgevingskwaliteit;
 - iv. Oversteekbaarheid van de Ringbaan West voor fietsers en voetgangers;

- v. Haalbaarheid van tijdige realisatie gelet op de start van hoogwaardig openbaar vervoer uiterlijk in 2029;
 - vi. Kostenefficiëntie;
 - a) variant 1: Ringbaan West op genoemd wegvak in te richten met 1 rijstrook per rijrichting voor autoverkeer en vrijliggende busbanen in beide richtingen, of;
 - b) variant 2: Ringbaan West op genoemd wegvak anderszins inrichten, met zodanige maatregelen, dat 2 rijstroken per rijrichting voor autoverkeer gehandhaafd blijven, en dezelfde rijtijdwinst en betrouwbaarheid voor het openbaar vervoer op dit wegvak wordt behaald,
 - c) voor beide varianten wordt een eerste set flankerende maatregelen samengesteld, gericht op een goede verkeersafwikkeling op het hoofdwegennet. Daarvoor voeren we in ieder geval nadere verkenningen uit naar:
 - i. de Noordknoop (kruising Midden-Brabantweg met Burgemeester Letschertweg en Burgemeester Bechtweg),
 - ii. de aansluiting van de Burgemeester Baron van Voorst tot Voorstweg op de Letschertweg,
 - iii. de Hasseltrotonde,
 - iv. de kruising Ringbaan West met de Bredaseweg,
 - v. de knoop ter hoogte van de Ringbaan West en de Baroniebaan,
 - vi. de kruising Rueckertbaan met de Dongensweg,
 - vii. de splitsing vanaf de A58 naar de Ringbaan Zuid en Ringbaan West,
 - viii. routes met belangrijk risico op sluipverkeer en mogelijke maatregelen daartegen,
 - ix. opzet en uitgangspunten voor dynamische verkeersregeling,
 - x. de meest noodzakelijke ongelijkvloerse fietsverbindingen,
 - xi. de realisatie van 2 transferia: één aan de noordkant en één aan de zuidkant van de stad,
 - xii. aanvullende maatregelen aan het tracé Burgemeester Baron van Voorst tot Voorstweg-Bredaseweg-Baroniebaan.
2. de Parkring als structuur af te ronden door de noordelijke oost-westverbinding te verleggen van de Spoorlaan naar de Burgemeester Brokxlaan, en daarom:
- a) tussen de Magazijnstraat en de Heuvelring geen autoverkeer meer te faciliteren op de Spoorlaan (zogenoemde “knip”) en daarmee samenhangend tussen Noordhoekring en Magazijnstraat autoverkeer in twee richtingen te faciliteren en hieraan gekoppeld de Telegraafstraat af te sluiten voor doorgaand autoverkeer;
 - b) de Burgemeester Brokxlaan in te richten voor autoverkeer met 1 rijstrook per rijrichting over de volledige lengte tussen Jan Heijnsstraat en NS-plein;
 - c) nader te onderzoeken of de Gasthuisring of de St. Caeciliastraat / Jan Heijnsstraat de beste verbinding is voor de doorontwikkeling van de Parkring naar de Burgemeester Brokxlaan.
3. realisatie van Hoogwaardig Openbaar Vervoer-busbanen op het traject vanaf de kruising met de Heuvelring via Spoorlaan en de Hart van Brabantlaan tot en met het kruispunt met de Ringbaan West en hiervoor;
- a) voor openbaar vervoer 1 rijstrook per rijrichting met busbanen in te richten, en;
 - b) voor autoverkeer 1 rijstrook per rijrichting in te richten;
4. ter bevordering van de gebiedsontwikkeling Kenniskwartier het autoverkeer op de Statenlaan tussen Wandelboslaan en de Professor Verbernelaan fors terug te brengen, en daartoe twee varianten nader af te wegen in het kader van het gebiedsproces Kenniskwartier; zijnde een eenrichtingsverkeer optie (zuid-noord) dan wel een volledige afsluiting voor doorgaand autoverkeer.
5. door middel van pilots te onderzoeken hoe het autoverkeer in de Goirkestraat zodanig kan worden begrensd, dat een goede veiligheid, leefkwaliteit en omgevingskwaliteit in de Spoorzone en het Museumkwartier wordt gewaarborgd, er geen sluiproute via de Gasthuisring ontstaat en de fietsverbinding van Tilburg-Noord met de binnenstad wordt geoptimaliseerd.

6. de keuze uit de beschreven varianten voor beslispunt 1 in oktober 2025 aan de raad voor te leggen, en vervolgens voor alle voorgaande principebesluiten separaat uitwerkingsbesluiten en kredietvoorstellen aan de raad voor te leggen.

Argumenten

De Ringbaan West

1.1 Vanwege de cruciale rol van de Ringbaan West in ons mobiliteitsnetwerk, is het wenselijk om op basis van nader onderzoek naar verschillende scenario's een definitieve keuze te maken voor aanpassing van deze weg Tijdens de gesprekken met de raad en de stad is gesproken over het tempo en de urgentie van de voorgestelde maatregelen in het concept raadsvoorstel. De noodzaak om snel te handelen vanwege de relatie met de provinciale OV-concessie, die essentieel is voor de uitvoering van onze OV-agenda, is benadrukt. Daarmee willen we een schaa sprong van het openbaar vervoer realiseren. Voor een versterking van het openbaar vervoer is het belangrijk dat bussen snel de stad in en uit kunnen rijden volgens een betrouwbare en frequente dienstregeling. De beoogde reistijdwinst wordt daarbij geheel ingezet voor een versterking van het openbaar vervoer, naar het HOV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer) niveau.

Daarnaast is er een belangrijke koppeling met het uitnemen van het viaduct over het spoor op de Ringbaan West vanwege onderhoud. Gedurende deze periode zal doorgaand verkeer op dat wegvak van de Ringbaan West tijdelijk niet mogelijk zijn, hetgeen een uitgelezen gelegenheid biedt om de routing van verkeer zorgvuldig te begeleiden en te optimaliseren naar een nieuwe situatie.

Uit de NWA2040 blijkt dat de Ringbaan West een cruciale rol in ons mobiliteitsnetwerk speelt. De weg vervult momenteel verschillende functies: als hoofdontsluiting voor de hele stad, noodzakelijk voor de ontsluiting van nieuwe woningen in het Kenniskwartier, en als onderdeel van de binnenring. Daarnaast speelt de Ringbaan West een belangrijke rol voor het openbaar vervoer van en naar o.a. Tilburg Noord en richting Efteling, Waalwijk en den Bosch. Het is van belang om te onderzoeken hoe deze functies nu en in 2040, wanneer woningen gebouwd zijn, optimaal kunnen worden vervuld in het stedelijk mobiliteitsnetwerk.

Om precieze positie van de Ringbaan West beter inzichtelijk te maken, is het wenselijk om op basis van nader onderzoek naar verschillende scenario's een definitieve keuze te maken voor de wijze van herinrichting van deze weg. Dit onderzoek zal plaatsvinden met behulp van gedetailleerde verkeerskundige simulatiestudies, die helpen om de meest effectieve en duurzame oplossing te kiezen voor zowel de huidige als toekomstige verkeersafwikkeling op en rond Ringbaan West.

Er is in het gesprek met de raad en de stad een samenhangend pakket van maatregelen gepresenteerd, die er gezamenlijk voor zorgen dat ons mobiliteitsnetwerk de verstedelijkingsopgave aan kan en waardoor de stad bereikbaar blijft. Het is duidelijk gemaakt dat deze maatregelen niet allemaal afzonderlijk kunnen worden beschouwd zonder de samenhang en effectiviteit van het geheel te verliezen. De positie van de Ringbaan West in ons mobiliteitsnetwerk is hier een belangrijk onderdeel van, aangezien deze weg een essentiële rol speelt in de doorstroming voor autoverkeer en busverkeer en bereikbaarheid van de stad.

Het is essentieel dat bewoners en belanghebbenden goed geïnformeerd en betrokken worden bij de ontwikkelingen rond de Ringbaan West, zodat er draagvlak en begrip is voor de voorgestelde veranderingen. Het onderzoek dat we de komende tijd gaan uitvoeren, draagt in belangrijke mate bij aan deze transparantie, en vormt de basis voor goed onderbouwde beslissingen. Door betrokkenheid te waarborgen, versterken we het draagvlak voor de uiteindelijke keuze.

1.2 Door beide onderzoeken te toetsen op relevante indicatoren, kunnen we tot een weloverwogen besluitvorming komen

Het is van groot belang dat we de mate van doorstroming van autoverkeer, de zekerheid over te behalen rijtijdwinst voor bussen, zoals opgenomen in de lopende OV-concessie Oost Brabant van de provincie Noord-Brabant ter uitvoering van de gemeentelijke OV-agenda, de oversteekbaarheid van de Ringbaan West, de

haalbaarheid van tijdige realisatie gelet op de start van het rijden van hoogwaardig openbaar vervoer uiterlijk in 2029, en de kosteneffectiviteit van de voorgestelde maatregelen zorgvuldig evalueren. Onder andere deze factoren zijn cruciaal om ervoor te zorgen dat de uiteindelijke beslissing niet alleen effectief en efficiënt is, maar ook uitvoerbaar binnen de gestelde tijdslijnen en budgetten. Door deze grondige toetsing kunnen we de beste keuze maken voor de Ringbaan West, die zowel de mobiliteitsbehoeften van de stad als de ambities van onze OV-agenda ondersteunen.

1.3 Door het autoverkeer beter te verdelen over de beschikbare weginfrastructuur en een verschuiving van mobiliteitskeuze naar meer fiets en openbaar vervoer aantrekkelijker te maken, verbetert de bereikbaarheid van de stad voor alle vervoerswijzen.

Uit de Netwerkanalyse 2040 (NWA2040) blijkt dat het verdelen van autoverkeer op de aangewezen infrastructuur essentieel is om de stad bereikbaar te houden bij de bouw van 25.000 tot 31.000 woningen. Deze brengen nog meer nieuwe autoritten met zich mee dan met de eerder geplande 12.000 woningen. De beelden in *bijlage 2* van dit raadsvoorstel laten zien wat er in de stad gebeurt als we maximaal 31.000 nieuwe woningen inclusief voorzieningen realiseren in enerzijds de situatie in 2040 met het bestaande netwerk en anderzijds de situatie in 2040 met mobiliteitstransitie en de maatregelen uit de NWA2040, waarvan een aantal nu voor concrete besluitvorming voorliggen.

De NWA2040 toont dat duurzame stedelijke groei en geoptimaliseerde bereikbaarheid mogelijk zijn. Het beeld zoals hiervoor genoemd laat zien hoe het stedelijk mobiliteitsnetwerk met alle extra autoritten en de voorgestelde maatregelen eruit kan komen te zien. Alle locaties blijven bereikbaar per auto, fiets en OV. De strategie omvat het omleiden van doorgaand autoverkeer via de tangenten het beter verdelen van in- en uitgaand verkeer over de tangenten, de Burgemeester Baron van Voorst tot Voorstweg en de Ringbaan Noord en Ringbaan Oost, waarmee de capaciteit van het bestaande wegennet wordt benut.

1.a.1 Zonder maatregelen raakt de Ringbaan West overbelast

De berekeningen met 31.000 nieuwe woningen inclusief toepassing van de maatregelen uit de NWA 2040 laten zien dat de verkeersintensiteit op de huidige Ringbaan West voor het autoverkeer alsnog toeneemt tot ca. 45.000 motorvoertuigen per etmaal. Ringbaan West raakt overbelast, vooral in de afwikkeling op kruispunten, wat de leefbaarheid en oost-west verbindingen onder druk zet. Momenteel wordt de weg gebruikt door doorgaand, regionaal en intern verkeer, omdat de Ringbaan West in de huidige opzet veel verkeer verwerkt met een herkomst en bestemming buiten Tilburg. Dit terwijl er op de andere wegen van het ringbanenstelsel en de tangenten nog wel voldoende ruimte is. Zonder maatregelen zal het gebruik van de Ringbaan West zodanig toenemen dat langere spitsperioden en continue vertraging ontstaat.

1.a.2 Door de Ringbaan West te verluwen kunnen we ruimte blijven bieden aan het intern en regionaal autoverkeer en hoogwaardig openbaar vervoer

Het verluwen van de Ringbaan West richt zich op het omleiden van doorgaand autoverkeer en betere spreiding van in- en uitgaand autoverkeer. Daarmee bieden we ruimte op de Ringbaan West voor regionaal verkeer met een bestemming in het stadscentrum, en voor intern autoverkeer; autoritten met een herkomst en bestemming in de stad. Binnen deze laatste groep verwachten we een kleine verschuiving naar alternatieve routes. Daarnaast zal ook het stimuleren van andere vervoerswijzen, leiden tot minder autogebruik en veranderde reispatronen. De effecten per doelgroep zijn weergegeven in onderstaand overzicht:

TYPE VERKEER	Aantal auto's bron verkeersmodel	% dat ander alternatief heeft bron: ervaringsgegevens MHA	Aantal auto's dat overblijft
Doorgaand verkeer (ten opzichte van Ringbaan West)	6.000	90% structureel effect door betere alternatieven en doserend stadsrand	600
Extern of regionaal verkeer: Heeft een herkomst of bestemming in Tilburg en maakt gebruik van een deel van Ringbaan	13.000	25% effect van andere routekeuzes(flankerende maatregelen)	9.750

West			
Intern of stedelijk verkeer: Heeft een herkomst én bestemming in Tilburg en maakt gebruik van een deel van Ringbaan West	18.000	35% effect van andere routekeuzes (ondersteund door flankerende maatregelen) en mobiliteitstransitie (het kiezen van andere vervoerswijzen, ondersteund door gedragsaanpak / minder hinderaanpak)	11.700
Totaal anno 2025	37.000		22.050

Al in de huidige situatie liggen op een deel van dit wegvak vrije busbanen, echter niet consequent in beide richtingen. Het terugbrengen van het aantal rijbanen op dit gedeelte van de Ringbaan West biedt de mogelijkheid deze busbanen in beide richtingen volledig uit te voeren. Hiermee neemt de betrouwbaarheid van het busverkeer toe en kunnen op dit wegedeelte uren reistijdwinst per jaar worden geboekt, waarmee de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer toeneemt en geld wordt vrijgespeeld voor verbetering van het OV aanbod.

1.a.3 De leefbaarheid aan het zuidelijke deel van de Ringbaan West verbetert

Door het verluwen van de Ringbaan West tussen de kruising met de Professor Cobbenhagenlaan en de Hasseltronde, neemt ook het autoverkeer op het zuidelijk deel van de Ringbaan West af. Dit houdt in dat nabij het wegedeelte tussen de Baroniebaan en de Professor Cobbenhagenlaan de omgevingskwaliteit, leefbaarheid en verkeersveiligheid aanzienlijk verbetert.

1.a.4 Er is een alternatieve noord-zuid verbinding beschikbaar voor de afwikkeling van doorgaand verkeer

Hoewel Ringbaan West deel uitmaakt van de ringbanenstructuur, functioneert het als een dominante noord-zuidverbinding, wat de verkeersdruk zonder ingrijpen/maatregelen zal verhogen. De vernieuwde rol van Ringbaan West legt meer nadruk op stedelijke en regionale ritten, waardoor de bereikbaarheid en leefbaarheid verbeteren. Door verkeer evenwichtig te verdelen, blijft het autonetwerk functioneel zonder nieuwe infrastructuur. We bouwen een nieuwe ringbanenstructuur op aan de westzijde van de stad bestaande uit bestaande de Rueckertbaan, Dongenseweg, Burgemeester Baron van Voorst tot Voorstweg en de Baroniebaan. Deze nieuwe ring is aangesloten op de Tangentenstructuur via de Bredaseweg en de verlengde Burgemeester Baron van Voorst tot Voorstweg. Hiermee ontsluiten we de stad via twee ringen op externe netwerken en ontzien we Ringbaan West.

1.b.1 Onderzocht moet worden of het handhaven van twee rijstroken per rijrichting voor autoverkeer op de Ringbaan West, gedurende de realisatie van de verstedelijkingsopgave de komende jaren, mogelijk is zonder in te leveren op de nodige rijtijdwinst en betrouwbaarheid voor het openbaar vervoer.

Als dezelfde rijtijdwinst en betrouwbaarheid zoals vereist in de provinciale OV-concessie, kan worden bereikt door verkeersregeltechniek op de kruispunten toe te passen, is te overwegen om de Ringbaan West voorlopig nog niet naar 2x1 rijbaan terug te brengen. Het onderzoek moet rekening houden met de noodzakelijke schaa sprong in het openbaar vervoer en daarmee met de mogelijkheid om een hoogwaardig systeem te implementeren. Dit omvat het behalen van rijtijdwinst en betrouwbaarheid, en daarvoor is het creëren van vrije ruimte voor de bus randvoorwaardelijk. Om de beslissing hoe dit het beste kan worden gerealiseerd weloverwogen te nemen is nader onderzoek nodig. Dat onderzoek dient zich te richten op zowel de doorstroming van autoverkeer en de noodzakelijke verbetering van de efficiëntie van het openbaar vervoer.

1.c.1 Flankerende maatregelen maken aanpassing van de Ringbaan West mogelijk

Het aanpassen van Ringbaan West vraagt om een pakket van flankerende maatregelen, gericht op een betere verdeling van het verkeersaanbod, en in geval van verluwing; het optimaal inrichten van de nieuwe ringstructuur. Daartoe doen we nader onderzoek naar mogelijke verbeteringen op de zogenoemde draaiknoppen in het stedelijk mobiliteitsnetwerk om de doorstroming van het autoverkeer te bevorderen op wegen waar dat goed is af te wikkelen, zonder daarmee nieuwe barrières te creëren. Verkeersveiligheid voor alle weggebruikers is daarbij van belang, en hierover zal juist het gesprek met omwonenden worden gevoerd. Het onderzoek naar maatregelen richt zich o.a. op: de Noordknoop (kruising van de Midden-Brabantweg met

de Burgemeester Bechtweg en de Burgemeester Letschertweg), de kruising van de Burgemeester Letschertweg met de verlengde Burgemeester Baron van Voorst tot Voorstweg, de Hasseltrotonde, de kruising Ringbaan West met de Bredaseweg, de knoop Ringbaan West en de Baroniebaan, en de splitsing vanaf de A58 naar Ringbaan Zuid en Ringbaan West. De mogelijkheden voor de aanleg van twee transferia maakt ook onderdeel uit van het onderzoek naar flankerende maatregelen.

Al deze maatregelen zijn erop gericht om verkeersbewegingen, zowel vanaf het noorden als vanuit het zuiden, zoveel mogelijk te sturen in de richting van alternatieven voor Ringbaan West. Een globaal overzicht van deze maatregelen is opgenomen in bijlage 3. Deze maatregelen worden in de komende tijd nader uitgewerkt en voorzien van prioritering.

1.c.2 Het verbeteren van de verkeersdoorstroming op de Ringbaan Zuid, ter bevordering van ruimtelijke ontwikkelingen in Tilburg-Zuid, wordt onderzocht als onderdeel van de set flankerende maatregelen

De huidige infrastructuur op Ringbaan Zuid is niet ingericht op de optelsom van stedelijke ambities voor gebieden in de omgeving zoals Stappegoor, Laarpark, Ringpark Zuid, Willemsbuiten en Broekhovenpark. Belangrijke aandachtspunten bij het onderzoek naar de functie van de Ringbaan Zuid in de ringbanenstructuur van Tilburg, zijn het functioneren van knooppunt het Laar, de snelheid van het autoverkeer, de kruising met de Oude Goirleseweg en inpassing van de snelfietsroute naar Hilvarenbeek. Een lopende studie zal uitwijzen wat nodig is om de Ringbaan Zuid geschikt te maken voor ontwikkelingen in de omgeving. Dit onder de randvoorwaarde van het terugbrengen van de maximum snelheid van 70 naar 50 km per uur. De maatregelen die we op korte termijn (de komende 4 a 5 jaar) kunnen uitvoeren, worden opgenomen in de set met flankerende maatregelen.

1.c.3 Dynamisch verkeersmanagement (DVM) maakt integraal onderdeel uit van de set flankerende maatregelen

Dynamisch verkeersmanagement (DVM) is een slimme manier om het autoverkeer in goede banen te leiden met behulp van een combinatie van verkeerslichten, real-time data, regelstrategieën en technologie. Denk aan matrixborden boven de weg die de maximumsnelheid aanpassen, slimme verkeerslichten die reageren op drukte of voorkeursroutes, of navigatiesystemen die je om vertragingen heen sturen. Het doel is minder vertraging, een betere doorstroming en een veiligere en duurzamere verkeerssituatie. DVM werkt ondersteunend en versterkend op met name de belangrijkste hoek- en beslispunten.

1.c.4 Ongelijkvloerse fietsverbindingen zullen onderdeel uitmaken van de set flankerende maatregelen, omdat ze de veiligheid voor fietsers en voetgangers verhogen en tegelijkertijd ruimte te creëren voor een betere verkeersdoorstroming

We onderzoeken zes ongelijkvloerse fietsverbindingen op de voorkeursroutes voor autoverkeer. Deze routes omvatten in ieder geval de Langendijk, Reeshofdijk, Dongepad, Oude Goirleseweg, Stokhasseltlaan en de Tatrweg. Door gelijkvloerse fietsoversteken op te heffen en te vervangen door ongelijkvloerse verbindingen, kunnen we de verkeersveiligheid voor zowel fietsers als voetgangers op deze locaties aanzienlijk verbeteren. Dit zorgt er immers voor dat zij veilig kunnen oversteken zonder het risico van conflicten met autoverkeer. Bovendien creëert het opheffen van gelijkvloerse oversteken op maaiveldniveau extra ruimte voor het autoverkeer, wat bijdraagt aan een betere doorstroming en minder verkeersopstoppen. Deze maatregelen kunnen cruciaal zijn voor het bevorderen van een veilige en efficiënte verkeersinfrastructuur voor zowel auto als fiets in de stad.

Bij de keuze voor welke verbindingen we ongelijkvloerse oversteken kunnen maken, houden we rekening met actuele cijfers over de hoeveelheden fietsverkeer. Het is logisch dat op assen waar meer fietsverkeer is, ook eerder een ongelijkvloerse verbinding zal komen te liggen. De afweging op welke plekken de verbindingen worden aangelegd, wordt gemaakt op basis van de mate van aantrekkelijkheid van de verbinding voor fietsers in relatie tot de mate van doorstroming voor autoverkeer. Op de plekken waar ongelijkvloerse verbindingen in deze combinatie het beste tot hun recht komen, worden ze bij voorrang gerealiseerd.

Al in de huidige situatie zijn er veel ongelijkvloerse fietsverbindingen aanwezig op kruisingen met de buitenring van de stad. De aanwezige gelijkvloerse verbindingen zijn altijd met VRI geregeld. Niet op iedere locatie waar nu een VRI-geregelde fietsoversteek aanwezig is, zal het mogelijk zijn om deze te vervangen door een

ongelijkvloerse verbinding. Niet alleen vanwege het ruimtebeslag van zo'n verbinding zal dat niet overal inpasbaar zijn, maar ook vanwege de financiële investeringen die dergelijke verbindingen vragen. Dat een ongelijkvloerse verbinding niet per definitie op alle locaties waar nu een VRI-geregelde oversteek aanwezig is nodig is, laat bijgaand overzicht (*bijlage 4*) zien. Voor veel van de VRI-geregelde fietsoversteeken zijn binnen logische afstand al ongelijkvloerse verbindingen aanwezig. Ook zijn er al ongelijkvloerse fietsverbindingen gepland; bijvoorbeeld die van de snelfietsroute richting Hilvarenbeek. Het onderzoek naar de effecten van aanpassing van de Ringbaan West zal inzichtelijk maken op welke locaties het nodig of wenselijk is om verbindingen te vervangen. Dit onderzoek zal in nauwe afstemming plaatsvinden met het traject van de actualisatie van de fietsagenda, die op dit moment ook in voorbereiding is. Gezien de kosten, complexiteit en voorbereidingstijd van deze ingrepen zal realisatie voorafgaand aan de maatregelen Ringbaan West (2028) waarschijnlijk niet mogelijk zijn.

De Spoorlaan en de Burgemeester Brokxlaan

2.a.1 De Spoorlaan voor doorgaand autoverkeer afsluiten heeft voordelen

Door de Spoorlaan over een lengte van 150 meter af te sluiten voor doorgaand autoverkeer tussen de Magazijnstraat en de Heuvelring, ontstaan voordelen voor hoogwaardig openbaar vervoer, de binnenstad en Spoorzone:

- **Rijtijdwinst bussen:** vanwege de afsluiting ontstaat ruimte voor vrij busverkeer in twee richtingen. Vooral voor busverkeer komende vanaf de oostelijke richting betekent dit aanzienlijke rijtijdwinst. Door de directe verbinding die ontstaan hoeven bussen niet langer om te rijden via de Burgemeester Brokxlaan naar het busstation op de Spoorlaan.
- **Verminderde verkeersdrukte:** verkeersintensiteit daalt van 13.000 naar 4.000 voertuigen per dag in 2030. Lokaal verkeer blijft mogelijk voor de parkeergarage Pieter Vreedeplein, het Dwaalgebied en de functies aan de weg zelf, terwijl het overige verkeer wordt omgeleid via de Burgemeester Brokxlaan.
- **'Regelbaar' kruispunt NS-plein-Spoorlaan-Parkring:** het weghalen van de tak Spoorlaan van deze kruising maakt het mogelijk om de nodige aanpassingen voor fietsen, lopen, openbaar vervoer en bereikbaarheid van Spoorzone en Oud-Noord te regelen, zonder dat dit extra ruimte vraagt;
- **Verbeterde verbindingen:** aan de westzijde van de kruising Spoorlaan-NS-plein ontstaat ruimte om de verbinding voor voetgangers tussen binnenstad, het station, de Besterdring en de Spoorzone te kunnen realiseren;
- **Hoogwaardige stadsentree:** door het verminderen van verkeersruimte en zonder afbreuk te doen aan de bereikbaarheid van alle bestemmingen met alle vervoerswijzen, ontstaat de mogelijkheid het kruispunt NS-Plein-Spoorlaan te transformeren tot een waardige entree van de binnenstad, de Spoorzone en de Besterdring. Er ontstaat een fraaie plek in de stad die ruimte biedt voor een gastvrij onthaal, waar de ambities van ons groenprogramma 013-Parken nadrukkelijk plek kunnen krijgen.

2.a.2 Het afsluiten van de Telegraafstraat voor doorgaand autoverkeer is nodig vanwege de herinrichting van de Spoorlaan

Zonder ingreep op de Telegraafstraat ontstaat de mogelijkheid voor een doorsteek (sluiproute) in oost-westelijke richting van de Parkring naar de Spoorlaan. Deze doorstroom wordt als ongewenst beschouwd, omdat er anders een nieuwe sluiproute ontstaat over de Parkring. Het voorstel is daarom om de straat op een nog nader te bepalen locatie af te sluiten voor doorgaand autoverkeer. Autoverkeer en verkeer ter bevoorrading van ondernemers met een bestemming in de binnenstad zal voornamelijk via de Parkring een weg gaan vinden.

2.a.3 Het weren van doorgaand autoverkeer in de Telegraafstraat levert een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid in de binnenstad

De huidige functie van de Telegraafstraat voegt niets toe aan de routing van autoverkeer in de binnenstad en veroorzaakt bereikbaarheidsproblemen tijdens winkelpiekmomenten. Het afsluiten van de Telegraafstraat voor doorgaand autoverkeer biedt voordelen:

- Oplossen van een verkeersveiligheidsprobleem bij de aansluiting op de Heuvelring, die onveilig is voor fietsers en voetgangers door afslaand autoverkeer.
- Verwijderen van de mini-rotonde bij de ingang van de parkeergarage Pieter Vreedeplein, wat piekproblemen in de garage oplost.

- Creëren van een veilig alternatief voor de fietsroute over het Pieter Vreedeplein via de Telegraafstraat.

2.a.4 De afsluiting verbetert de bereikbaarheid en verkeersveiligheid bij de entree van de parkeergarage Pieter Vreedeplein, en draagt bij aan verbeterde bereikbaarheid van de andere parkeervoorzieningen in de binnenstad

De parkeergarage Pieter Vreedeplein is de meest populaire en drukste garage in de binnenstad. Het afsluiten van de Telegraafstraat heeft geen negatieve impact op de toegang tot de garage. Bezoekers hebben juist meer ruimte om de garage te benaderen, omdat er geen kruisend verkeer meer is bij de mini-rotonde. De Spoorlaan wordt weer tweerichtingsverkeer tussen de Magazijnstraat en de Noordhoekring en bedient verkeer met een herkomst en bestemming in het dwaalgebied van de binnenstad en de parkeergarage Pieter Vreedeplein.

Het totaal van onze parkeervoorzieningen is en blijft goed op orde en vanaf elke richting zijn er parkeergarages bereikbaar. De parkeergarage Pieter Vreedeplein is volledig bereikbaar vanaf de westzijde. Vanaf de oostzijde is parkeergarage Tivoli goed bereikbaar, en daarvan wordt de parkeercapaciteit nog uitgebreid. Met de voorliggende plannen zijn de parkeergelegenheden aan de Burgemeester Brokxlaan van beide richtingen goed bereikbaar. De nieuw te bouwen parkeergarage Young Professional Campus zorgt voor een verruiming van de parkeercapaciteit daar en deze garage zal ook aan de zijde van de binnenstad in en uit te lopen zijn voor bezoekers.

2.a.5 Vanwege bouwwerkzaamheden aan en op het Pieter Vreedeplein is het nodig om de Telegraafstraat eerder af te sluiten

De Telegraafstraat wordt overwogen als omleidingsroute voor fietsverkeer tijdens bouwwerkzaamheden op het Pieter Vreedeplein. Deze omleiding voorkomt onveilige situaties op het smalle plein nabij Pathé Bioscoop. Een eerdere afsluiting biedt niet alleen meer verkeersveiligheid, maar ook de mogelijkheid om waardevolle ervaring op te doen voor het ontwerp van de ingang van de parkeergarage. Deze pilot kan nog dit jaar worden gestart en dienen als proactieve voorbereiding op toekomstige bouwwerkzaamheden.

2.b.1 Een vernieuwde Burgemeester Brokxlaan met tweerichtingsverkeer over de volledige lengte, kan de functie van Spoorlaan voor autoverkeer goed overnemen, zonder dat een nieuwe barrière met oud-Noord zou ontstaan

De Burgemeester Brokxlaan kan door zijn ligging en kenmerken de verkeersfunctie van de Spoorlaan overnemen en een evenwichtige verdeling van verkeersstromen waarborgen. De verkeersintensiteit zal van circa 9.000 naar 13.000 motorvoertuigen per dag toenemen, wat binnen een nieuw profiel goed verwerkt kan worden. Dit nieuwe profiel draagt bij aan een efficiënte verkeersstructuur gericht op doorstroming en ontsluiting, waarbij de ontsluiting van de drie grote gebiedsparkeergarages van belang is.

Doordat de vernieuwde Burgemeester Brokxlaan de functie van de Spoorlaan overneemt, krijgt deze dezelfde functie als de Parkring en wordt hier onderdeel van. Met een vergelijkbare verkeersintensiteit, met een lagere snelheid van 30 km per uur en verblijfsfunctie heeft de vernieuwde Burgemeester Brokxlaan een andere uitstraling dan de huidige Spoorlaan. Een lagere snelheid werkt positief door op verkeersveiligheid: hiermee zijn veilige oversteekplaatsen gewaarborgd, en blijven Oud-Noord en de Besterdring goed verbonden met de Spoorzone en de binnenstad.

2.c.1 Met het afsluiten van het zuidelijke deel van de Gasthuisring dan wel de St. Caeciliastraat/Jan Heijnsstraat voor doorgaand autoverkeer, creëren we een logische route voor de Parkring naar de 'nieuwe Burgemeester Brokxlaan'.

De eenrichtingsstructuur aan de westzijde van de Burgemeester Brokxlaan wordt opgeheven, en de Spoorzone wordt in twee richtingen toegankelijk via de St. Caeciliastraat, dan wel de Gasthuisring. Bepalende argumenten in het onderzoek naar welke van beide opties de meeste voordelen heeft zijn o.a.: ontsluiting van de parkeervoorzieningen, de inpassing van busbanen, ontwikkeling van de Spoorzone en het voorkomen van sluiproutes.

Hoogwaardig Openbaar Vervoer op de Spoorlaan-Hart van Brabantlaan- Ringbaan West

3.1 Hoogwaardig openbaar vervoer biedt betrouwbare en efficiënte vervoersmogelijkheden, als het reistijdgaranties biedt en een eigen infrastructuur heeft

Een verschuiving naar duurzame mobiliteitsvormen zoals lopen, fietsen, deelmobiliteit en openbaar vervoer is noodzakelijk om de toenemende mobiliteitsvraag als gevolg van stedelijke verdichting te kunnen faciliteren. De OV-agenda van 2023 becijfert dat stedelijk openbaar vervoer in Tilburg kan groeien met een factor 3 tot 4. De ontwikkeling van 31.000 nieuwe woningen en bijbehorende voorzieningen vraagt om hoogwaardige openbaarvervoersassen die als primaire dragers van het ov-systeem fungeren. Dit systeem, vergelijkbaar met een metro, rijdt in hoge frequenties, heeft een herkenbare infrastructuur, is snel, en biedt comfort voor de reiziger. Eigen rijbanen en gegarandeerde doorstroming en reistijden zijn daarvoor essentieel. Dit vergroot namelijk de tevredenheid van circa 3 miljoen busreizigers per jaar naar Tilburg Centraal en maakt de bus een aantrekkelijk alternatief voor de auto. Met de Provincie Noord-Brabant zijn ter uitvoering van de OV-agenda en het hierin opgenomen gewenste stedelijk netwerk van HOV-assen, afspraken gemaakt voor de nieuwe OV-concessie 2026-2038.

Het stedelijke netwerk van Hoogwaardige Openbaar Vervoer (HOV)-banen is tevens geïntegreerd in het regionale Bus-Rapid-Transit (BRT)-systeem dat snelle en frequente busverbindingen gaat bieden tussen Tilburg, Waalwijk en Den Bosch. Het verbindt treinstations met omliggende gemeenten en speelt een cruciale rol in het accommoderen van de vervoersvraag in de stedelijke regio Breda en Tilburg.

3.2 Herinrichting van de Spoorlaan biedt een enorme kans voor een groei in gebruik van het openbaar vervoer.

Om de bus volgens een betrouwbare dienstregeling te kunnen laten rijden, is het nodig dat de bus zoveel mogelijk vrij baan heeft. Dat doen we door de aanleg van vrije busbanen, daar waar mogelijk. De winst voor de bus op de Spoorlaan ligt voornamelijk in het opheffen van het omrijden via de Burgemeester Brokxlaan naar het busstation. Met een combinatie van een compacte vrije busbaan van 150 meter tussen de Magazijnstraat en de Parking, en het resterende deel van de Spoorlaan tussen de Magazijnstraat en de Noordhoekring uit te voeren met twee rijstroken in beide richtingen voor gemengd gebruik door bus- en overig verkeer, creëren we een reistijdwinst van 1 minuut per passerende bus. Meerdere buslijnen gebruiken de Spoorlaan, volgens een dienstregeling van eens per kwartier of half uur per lijn. De optelsom van alle tijdswinst van deze vele bussen, maken dat de uren die hiermee op jaarbasis worden gewonnen worden ons nieuwe HOV-netwerk rechtvaardigen.

In de afgelopen twee jaar heeft de bus in de binnenstad van Tilburg met regelmaat vertraging opgelopen door (bouw)werkzaamheden aan en rondom de Parking. We werken momenteel samen met Arriva en de nood- en hulpdiensten aan een tijdelijke busbaan op de Spoorlaan, zodat de bus weer vlotter kan rijden. Dit heeft geen invloed op de autobereikbaarheid van de binnenstad.

3.3 Het toevoegen van vrije busbanen op de Hart van Brabantlaan voorkomt vertragingen en reizigersverlies en het verminderen van het aantal rijstroken voor autoverkeer heeft geen negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid van de binnenstad met de auto

De Hart van Brabantlaan is een logische en makkelijk te maken verbinding in het netwerk van busbanen in de stad. Samen met de busbanen op de Spoorlaan en Ringbaan West helpen ze om het openbaar vervoer betrouwbaarder, hoofdfrequenter en sneller te maken. Er zijn weinig zijstraten, dus de bus kan doorrijden zonder veel te stoppen en ondervindt geen hinder van het autoverkeer. Dit zorgt voor betrouwbare en snelle reistijden ten opzichte van de auto. Momenteel reizen op dit deel van de HOV structuur al net zoveel busreizigers als automobilisten. De verwachting is dat als gevolg van de nieuwe reistijdverhoudingen dit aantal fors zal toenemen. Als meer reizigers gebruikmaken van de bus heeft dat gunstige effecten op de doorstroming voor autoverkeer.

De Hart van Brabantlaan heeft in de huidige inrichting van de weg overcapaciteit. Die was oorspronkelijk nodig voor een omvangrijk kantorenprogramma in de Spoorzone, dat uiteindelijk niet is gerealiseerd. Deze ruimte kan nu worden gebruikt om twee rijstroken om te vormen tot busbanen. Voor autoverkeer blijft de Hart van Brabantlaan in twee richtingen te berijden. De NWA2040 laat zien dat de reistijd met de auto naar de

binnenstad en de Spoorzone in 2040, ondanks 31.000 nieuwe woningen en de maatregelen, met minder dan een minuut zal toenemen. Deze toename is te verwaarlozen.

3.4 Het opnieuw inrichten van de Hart van Brabantlaan heeft voordelen voor leefbaarheid, verkeersveiligheid en maakt kwalitatieve verbindingen mogelijk

De Hart van Brabantlaan is momenteel een dominante verkeersas met verkeersveiligheidsproblemen, vooral bij kruispunten. Om de gereden snelheid te verlagen, wordt regelmatig een mobiele flitspaal ingezet. Het nieuwe voorgestelde wegprofiel en de aangepaste snelheid bieden hiervoor een oplossing. Door het verminderen van het aantal rijstroken ontstaat er ook bij kruisingen meer ruimte, wat vooral bij de ingangen van het Spoorpark zorgt voor betere en verkeersveiliger verbindingen met het stadscentrum.

De Statenlaan

4.1 Het verminderen van autoverkeer op de Statenlaan is nodig om het functioneren en de omgevingskwaliteit in het hart van het Kenniskwartier te waarborgen

Het verluwen van de Ringbaan West verhoogt automatisch de verkeersdruk op de Statenlaan, omdat het de eerstvolgende noord-zuid verbinding is. Zonder maatregelen op de Statenlaan komt hier onacceptabel veel autoverkeer terecht. Dit zorgt voor veel doorgaand verkeer en daardoor een slechtere bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid rondom station Tilburg Universiteit. Het is de ambitie van de gebiedsontwikkeling Kenniskwartier om een forse bouwopgave te verbinden met een hoge omgevingskwaliteit. Hierbij past een verkeersluwer en aantrekkelijke stadsstraat, waarin de positie van het station Tilburg Universiteit een centrale rol speelt. Door de Statenlaan te verluwen, ontstaan kansen voor herontwikkeling tot een nieuw hart voor West, met ruimte voor een nieuw stationsplein en betere verbindingen met het winkelcentrum.

4.2 In de verdere planuitwerking van het Kenniskwartier wordt samen met de stad onderzocht of een knip noodzakelijk is of dat er nog andere mogelijkheden voor verluwen zijn.

Het grootste effect wordt bereikt wanneer de Statenlaan tussen de Professor Verbernelaan en Wandelboslaan autovrij wordt en daarmee alleen voor bus- en fietsverkeer beschikbaar blijft. Dit biedt maximale ruimte voor voetgangers en vergroening. Een maatregel zoals eenrichtingsverkeer van zuid naar noord levert weliswaar wat minder ruimte op, maar draagt zeker ook positief bij aan de omgevingskwaliteit.

We gaan hierbij uit van maximaal ca 8.000-12.000 motorvoertuigen per etmaal, over één rijstrook en met 30 kilometer per uur. Dit garandeert veilige oversteekplaatsen en beperkt de impact van autoverkeer. Voor verdere details verwijzen we naar het onderdeel 'participatie' van dit voorstel.

Het Museumkwartier, Kanaalzone en Tilburg Noord

5.1 Het verlagen van de verkeersdruk op de Goirkestraat geeft ruimte voor omgevingskwaliteit in het Museumkwartier en de Spoorzone

In Oud-Noord lopen twee stedelijke sluiproutes die druk leggen op de Goirkestraat. De eerste route komt vanuit de Gasthuisring, zoals eerder beschreven, terwijl de tweede route vanaf de Ringbaan-Noord / Quirijnstokboulevard door Oud-Noord richting de binnenstad loopt. Uit de NWA2040 volgt dat het ontmoedigen van beide routes gaat zorgen voor een kleinere hoeveelheid autoverkeer op de Goirkestraat; in plaats van 12.500 motorvoertuigen op de Goirkestraat in 2040 kunnen we dat aantal halveren tot ca. 6.000 a 7.000 motorvoertuigen per etmaal. Hierdoor ontstaat ruimte voor een andere inrichting en daarmee voor verbetering van leefbaarheid en omgevingskwaliteit.

Herinrichting van de Goirkestraat verloopt in twee fasen. Vooruitlopend op de uiteindelijke herinrichting van de straat in 2029 zullen we in een eerste fase vóór 2028 al bepaalde ingrepen doen om sluipverkeer te remmen, snelheid te beperken en de verkeersveiligheid te vergroten. We kijken daarbij ook naar oversteekrelaties. Door middel van de inzet van pilots wordt samen met de omgeving, inwoners en ondernemers, bekeken wat het beste werkt. In het definitieve ontwerp zullen deze tijdelijke maatregelen worden opgenomen en nader worden ingepast.

5.2 Minder autoverkeer op de Goirkestraat draagt bij aan de verkeersveiligheid op de kruising Goirkestraat-Veldhovenring.

De verluwing van de Gasthuisring vergroot de aantrekkelijkheid van de route tussen de binnenstad, dwaalgebied, Spoorzone en het Museumkwartier. Minder autoverkeer op deze route betekent ook ruimte voor veilige en comfortabele loop- en fietsverbindingen en hierdoor kunnen kruispunten eenvoudiger uitgevoerd worden, mogelijk zelfs zonder verkeerslichten. De kruising Goirkestraat met de Veldhovenring wordt daarmee eenvoudiger en veiliger. Een verbeterde route via Gasthuisring en het Smidspad voor langzaam verkeer creëert een veilige Museumroute tussen de stad en het Museumkwartier. Deze route vormt voor voetgangers en fietsers een alternatief voor het zuidelijke deel van de Goirkestraat, dat momenteel als onveilig wordt ervaren.

5.3 Het verluwen van het Quirijnstokviaduct is de eerstkomende 10 jaar niet nodig. Op de lange termijn kan dit een bijdrage leveren aan het verlagen van de verkeersdruk in Oud-Noord.

Verminderen van de verkeersstroom op het Quirijnstokviaduct kan op langere termijn bijdragen aan een verlichting van de verkeersdruk op de Goirkestraat of elders in Oud-Noord. Dit biedt kansen voor het Museumkwartier, de Goirkestraat, en de herontwikkeling van de Kanaalzone. Het verluwen van het Quirijnstokviaduct biedt ook kansen voor het verminderen van autoverkeer op de Stokhasseltlaan en daarmee voor minder doorgaand verkeer in Tilburg Noord. Maatregelen op het viaduct zijn echter de eerstkomende jaren in elk geval nog niet noodzakelijk, maar mogelijk wel als geleidelijk het aantal nieuw gebouwde woningen in de stad toeneemt. Wij nemen de tijd om dit de komende periode te onderzoeken en te bespreken met de bewoners van Tilburg Noord. Hiervoor worden nu geen maatregelen voorgesteld.

5.4 Een verluwd noordelijk deel van de Gasthuisring kan bijdragen aan een betere verbinding tussen Spoorzone-Binnenstad naar het Museumkwartier en Tilburg Noord

Het onderzoek naar de functie van het zuidelijk deel van de Gasthuisring voor de Parkring (beslispunt 2.c) beïnvloedt ook het noordelijk deel. Het loskoppelen van het zuidelijke deel verluwt automatisch het noordelijke deel, wat meer ruimte creëert voor lopen, fietsen en omgevingskwaliteit en bijdraagt aan een betere verkeersveiligheid. Het kruispunt Gasthuisring-Burgemeester Brokxlaan is in het nieuwe profiel van deze laatste (tweerichtingsverkeer) niet geschikt voor afslaand verkeer naar het noordelijke deel vanwege beperkte ruimte en impact op de doorstroming op de Burgemeester Brokxlaan.

Minder autoverkeer biedt kansen voor herstel van de hoekpunten van het Wilhelminapark, en vereenvoudigt de aansluiting met de Veldhovenring, mogelijk zonder verkeerslichten. Dit verbetert de openbare ruimte rondom museum De Pont en verbindt deze met de Gasthuisring, het Smidspad en de Goirkestraat. De verdere inrichting wordt nog uitgewerkt.

In de planuitwerking van het Museumkwartier en de gebiedsvisie Oud-Noord onderzoeken we samen met de stad of een knip noodzakelijk is of dat er andere mogelijkheden zijn voor het verluwen van het noordelijke deel van de Gasthuisring. Dit onderzoek leent zich voor de inzet van pilots. Pilots bieden namelijk een veilige manier om nieuwe maatregelen te testen, zorgen voor flexibiliteit en snelle aanpassingen, vergroten de betrokkenheid van belanghebbenden, beperken risico's door vroegtijdig op de oplossing van problemen voor te sorteren, en geven ruimte aan nieuwe ideeën en technologieën.

We kunnen zo onderzoeken hoe we veilige oversteekplaatsen creëren, de bereikbaarheid behouden en de impact van autoverkeer op de Museumroute beperken. Voor meer details, zie het onderdeel 'participatie' van dit voorstel.

6.1. De uitwerking van bovenstaande principebesluiten zal via de gebruikelijke werkwijzen aan de raad worden voorgelegd, omdat ze een raadsbevoegdheid zijn en via financiële voorstellen (kredietverlening voor voorbereiding en uitvoering).

De uitwerking van de principebesluiten wordt per onderdeel aan de raad voorgelegd. Dit omvat de verkeerskundige en ontwerptechnische uitwerking per deelgebied of deelproject, zoals beschreven in de afzonderlijke principebesluiten in het voorliggende raadsvoorstel. Conform de bevoegdheden van de raad zullen uiteraard ook de betreffende uitvoerings- en kredietvoorstellen aan de raad worden voorgelegd. Voor de voorbereiding van de maatregelen die in de periode 2026-2030 zijn gepland, wordt een financieel voorstel voorbereid voor de behandeling van de begroting 2026. Zie verder paragraaf kosten en dekking.

Kanttekeningen en gewogen alternatieven

Niets doen is geen optie

Met dit raadsbesluit houden we de stad bereikbaar. Verdere groei van de huidige mobiliteitspatronen zal bestaande knelpunten verergeren en nieuwe creëren. De bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid van Tilburg komt verder onder druk te staan en onze ambities op het vlak van klimaatadaptatie, energietransitie, omgevings- en ruimtelijke kwaliteit, verkeersveiligheid en brede welvaart kunnen we dan niet waarmaken.

De mobiliteitsstrategie uit de NWA2040 is houdbaar tot 31.000 nieuwe woningen.

Met 31.000 nieuwe woningen is de bovengrens van de capaciteit van ons wegennet bereikt. De Ringbaan West speelt hierin een centrale rol. Een verdere groei van de stad zal andere, ingrijpender, infrastructurele maatregelen vragen, die in samenhang met alle stedelijke opgaven bezien zullen moeten worden.

Doortrekken Taxandriëbaan is geen realistisch alternatief

Het directe gevolg, na het verminderen van autoverkeer op de Ringbaan West, is dat het drukker wordt op de Statenlaan. In het verleden is geopperd dat het doortrekken van de Taxandriëbaan dit gevolg zou kunnen ondervangen. Om meerdere redenen blijkt het geen reëel alternatief; de nieuwe weg zou hoge kosten met zich meebrengen, omdat er veel ingrepen in omliggende infrastructuur moeten worden gedaan om de route bruikbaar te maken. Desondanks zou de route te weinig verkeer trekken en een nieuwe barrière vormen waar wij juist sterkere oost-west groenverbindingen willen maken. De investeringen die het vraagt en het oplossend vermogen van de ingreep staan niet in verhouding.

Wij gaan uit van vervanging van het viaduct Ringbaan West over het spoor in 2028

We doen al wat nodig is om deze planning met ProRail te bestendigen. Tijdens de herbouw van het viaduct, gedurende zo'n 1,5 jaar, kunnen er geen reconstructies plaatsvinden die de doorstroming binnen of op de Ringbanen kunnen verstoren. We kunnen zo min mogelijk verstoring gebruiken op wegen die nodig zijn om het tijdelijk afsluiten van het viaduct op te kunnen vangen. De Statenlaan kan daarmee na de herbouw worden opgepakt. De maatregelen voor de HOV-baan moeten echter uiterlijk in 2029 gereed zijn, in verband met de OV-concessie.

Het behouden van 2x2 rijstroken op de Ringbaan West, én de aanleg van vrijliggende busbanen in twee richtingen is niet haalbaar

Hoewel op een deel van de Ringbaan West nu al (deels) vrijliggende busbanen aanwezig zijn, is het behouden van vier rijstroken op de Ringbaan West en tegelijkertijd over de hele lengte vrijliggende busbanen in beide richtingen aanleggen ruimtelijk niet haalbaar.

Niet beïnvloedbare risico's

Er is een aantal risico's te benoemen die mogelijk impact hebben op de uitvoering van dit besluit:

- niet behalen tempo woningbouwproductie kan impact hebben op de betaalbaarheid van enkele maatregelen uit dit voorstel, vanwege de inzet van Rijkssubsidies (NOVEX) hiervoor;
- nieuwe wet- en regelgeving kan onverwachte aanpassingen vereisen;

Hoewel deze risico's niet direct beïnvloedbaar zijn, kunnen we wel maatregelen treffen om de gevolgen te beperken. Dat doen we door zorgvuldig en tijdig te plannen, brede afstemming te zoeken met belanghebbenden, en de maatregelen te monitoren en evalueren.

Kosten en dekking

Het voorliggend voorstel bestaat uit een groot aantal maatregelen. Een deel hiervan wordt uitgevoerd binnen het perspectief van de begroting 2026 en de meerjarenramingen 2027 – 2029. Een deel van de ontwikkelingen volgt daarna en kent een uitvoeringsperiode tot 2032 (zie paragraaf uitvoering). Er vindt daarnaast de komende maanden nog nader onderzoek plaats naar de wijze waarop bepaalde maatregelen het beste uitgevoerd

kunnen worden. Vanuit financieel oogpunt leidt het voorgaande tot een kostenraming op hoofdlijnen - die gedurende de uitvoeringsperiode – nader geconcretiseerd gaat worden.

De maatregelen die betrekking hebben op 2026 – 2029 worden meegenomen binnen de integrale afweging van de begroting 2026. Deze begroting wordt in het najaar van 2025 aan de gemeenteraad voorgelegd. Wij zijn – op moment van samenstelling van dit voorstel – uitgegaan van de volgende indicatieve kostenraming van de maatregelen 2026 – 2029:

Maatregel	Indicatie kosten
HOV Spoorlaan en Hart van Brabantlaan, incl. reconstructies NS-plein en kruispunt met Ringbaan West (Westpoint) en uitvoering knip Spoorlaan en afsluiten Telegraafstraat.	€ 10-15 miljoen
Burgemeester Brokxlaan inclusief doorsteek voor autoverkeer via Gasthuisring/St. Caeciliastraat.	€ 10-15 miljoen
Ringbaan West (exclusief viaduct)	€ 10-15 miljoen
Flankerende maatregelen op de binnen- en buitenring (extra opstelvakken, dynamisch verkeersmanagement)	€ 15 miljoen
Realisatie en exploitatie 2 transferia	€ 0,5-1 miljoen per jaar
Ongelijkvloerse kruising fietsverkeer	€ 5-10 miljoen per stuk

Bij de nadere uitwerking richting de begroting 2026 worden de volgende financiële kaders betrokken:

1. Inzet van Rijksmiddelen;
2. Inzet van middelen uit het regionale Meerjarig Multimodaal Mobiliteitspakket (M3P);
3. Inzet van middelen vanuit Fonds Stedelijke Ontwikkeling;
4. Inzet van beschikbare middelen binnen het Meerjarenprogramma Openbare Ruimte (MJP);
5. Inzet middelen vanuit grondexploitaties en facilitairgrondbedrijf;
6. Mogelijke aanvullende dekking vanuit de reguliere exploitatie.

Wij komen in de loop van najaar 2025 en 2026 met zoveel als mogelijk gebundelde voorstellen voor het verstrekken van voorbereidingskrediet voor bovenstaande maatregelen. Voor de uiteindelijke uitvoering worden afzonderlijke voorstellen voor het verstrekken van uitvoeringskredieten aan uw raad voorgelegd. Binnen de begroting 2026 – 2029 wordt aangegeven op welke wijze in de financiële dekking wordt voorzien.

De maatregelen die buiten het perspectief van de begroting 2026 – 2029 worden de komende jaren stapsgewijs opgevoerd en ter besluitvorming aan uw raad voorgelegd via het reguliere P&C proces van met name de perspectiefnota en de (meerjaren)begrotingen.

Uitvoering

De uitvoering van dit besluit wordt weliswaar aangestuurd vanuit de stedelijke mobiliteitsopgave, maar vindt zoveel mogelijk plaats in participatieve trajecten binnen de gebiedsontwikkelingen. Hierna volgt een overzicht van de verschillende trajecten en bijbehorende gewenste planning:

Besluiten	Onderdeel van	Uitwerking	Participanten	Planning participatie en nadere besluitvorming	Realisatie
Tijdelijke busmaatregelen Spoorlaan	Parking	definitief ontwerp	Direct betrokkenen, Arriva, nood- en hulpdiensten	2024-2025	2025
HOV-maatregelen • Spoorlaan • Telegraafstraat • Hart van Brabantlaan • Eerste aanpassingen aan kruisingen Gasthuisring/St. Caeciliastraat.	Uitvoering OV-agenda en concessie provincie Noord Brabant	definitief ontwerp	Direct betrokkenen binnen de ringbanen, nood- en hulpdiensten en Arriva	2025-2026	2027
Goirkestraat GOW30 Eerste fase, ter rem van snelheid en sluipverkeer	Totaalpakket flankerend	definitief ontwerp	Direct betrokkenen	2025-2026	2027
Aanpassingen traject BvVtV-weg en Baroniebaan	Totaalpakket flankerend	definitief ontwerp	Omwonenden Reeshof en de Blaak	2025-2026	2027-2028
Eerste pakket flankerende maatregelen	Totaalpakket flankerend	VO en DO	Stedelijke partners en omwonenden	2025-2026	2027
Ringbaan West (tussen Hasseltrotonde en Professor Cobbenhagenlaan)	Uitkomst variantenstudie; 2x1 auto en vrijliggende busbanen, of 2x2 auto en rijtijdwinst voor de bus	• Flankerende maatregelen • Gebiedsgerichte aanpak	Wijkraden Partners in de stad	Keuze varianten: najaar 2025 Uitwerking in ontwerp: 2025-2027	2028
Onderhoud viaduct Ringbaan West	vervanging	• MJP project • Minder Hinder Aanpak	Direct betrokkenen, partners in de stad	2025-2027	2028
Meest noodzakelijke ongelijkvloerse fietsverbindingen	Totaalpakket flankerend	VO	Omwonenden in nader te bepalen gebieden	2026-2027	2029-2032
verluwen Statenlaan	Kenniskwartier	Binnen Omgevingsprogramma	Zie participatie Kenniskwartier	Vanaf 2026	2029-2030
Burgemeester Brokxlaan, en aansluiting op de Gasthuisring Zuid	Mobiliteitsaanpak Spoorzone en kwaliteitsatlas	Definitief ontwerp	Zie participatie Mobiliteitsaanpak Spoorzone	Vanaf 2026	2029-2032

De uitvoering van de maatregelen uit dit voorstel zijn voorzien voor 5 tot 10 jaar. Om tijdig en in samenhang de HOV-ambities voor de OV-concessie waar te maken, en de nodige ruimte te bieden voor de verstedelijkingsopgave in de verschillende gebiedsontwikkelingen.

In afstemming met de andere mobiliteitsagenda's (voor fiets, lopen, openbaar vervoer), de ontwikkelingen op onze spoorse opgaven, de meerjaren onderhoudsprogrammering, en vooral de integrale stedelijke programmering (woningbouw, maatschappelijke voorzieningen, groen en energietransitie) zullen de mobiliteitsmaatregelen worden verrijkt met meekoppelkansen, geprioriteerd en geprogrammeerd. De planning van de ingrepen zal zo worden ingericht dat de overlast voor verkeersdeelnemers en de omgeving zo beperkt mogelijk is.

Zoals hiervoor bij de paragraaf kosten en dekking aangegeven leggen we voor de financiële aspecten van de programmering van maatregelen daarom ook direct de koppeling met gemeentelijke programmeer-, financierings- en realisatieprocessen zoals het Fonds Stedelijke Ontwikkeling en het Meerjarenprogramma Openbare Ruimte.

Positionering lobby Rijks- provinciale en regionale (subsidie)trajecten en samenwerkingen

Door de nodige mobiliteitsmaatregelen ook voor de langere termijn te programmeren in samenhang met de verstedelijkingsopgave kunnen we ons zo optimaal en tijdig mogelijk positioneren in lobby voor Rijks- en provinciale subsidietrajecten en zo kansen benutten voor cofinanciering.

Zo maken we al in regionaal verband plannen voor de verstedelijkingsstrategie in de Stedelijke Regio Breda-Tilburg (SRBT), waar we gezamenlijk voorzien in 80.000 nieuwe woningen, ruimtelijk-economisch perspectief en tal van voorzieningen. Deze strategie is weer inbreng voor die van de samenwerking in Stedelijk Brabant, waar we in NOVEX verband met het Rijk en de provincie samenwerken. De mobiliteitsaspecten voor deze verstedelijkingstrajecten worden samengepakt in een Brabantse multimodale mobiliteitsaanpak voor de regio Zuid. Duidelijkheid tot op maatregelniveau over hoe we in Tilburg het stedelijk mobiliteitsnetwerk werkend houden, zorgt ervoor dat we in deze trajecten en samenwerkingen onze belangen optimaal kunnen inbrengen.

Participatie

Bij verschillende onderdelen van dit voorstel zijn eerder al inwoners en belanghebbende partijen betrokken. Rondom bestuurlijke besluitvorming of in meer informele gesprekken. Zo zijn de keuzes uit de OV-agenda besproken met reizigersorganisaties en inwoners, en zijn er in de verschillende gebiedsontwikkelingen al dan niet in concrete projecten participatieprojecten gaande. Mobiliteitsaspecten maken daar ook deel van uit. Een recent voorbeeld is het proces met inwoners en belanghebbenden waarmee gebiedsperspectief Noord tot stand is gekomen. Voor het omgevingsprogramma Kenniskwartier loopt een vergelijkbaar proces.

Tijdens het stadsgesprek over het verkeersplan in de LocHal op 2 april 2025, werd besproken hoe de stad wil anticiperen op de groei van het aantal inwoners en verkeersbewegingen door de bouw van 25.000 tot 31.000 woningen. Het plan beoogt een betere verdeling van het autoverkeer en het stimuleren van alternatieven zoals lopen, fietsen en openbaar vervoer. Bestuurlijk is benadrukt dat er nog geen definitieve beslissingen zijn genomen en dat de input van de avond zal worden gebruikt voor verdere uitwerking. Bureau Goudappel presenteerde concrete voorstellen voor de wegenstructuur, waaronder ingrepen op de Spoorlaan, Ringbaan-West en Statenlaan. Vanuit BMT werd aangegeven dat er vergelijkbare zorgen leven bij de partners in de binnenstad, maar ook veel begrip is voor de noodzaak van de plannen. Benadrukt werd het belang van balans tussen theorie en dagelijkse perceptie, en de behoefte aan rust na jaren van bouwactiviteiten. Er werden vragen en zorgen geuit door de aanwezigen, vooral over de snelheid van besluitvorming, de impact op verkeersdruk en de betrokkenheid van bewoners en ondernemers. De mogelijkheid werd geopperd om meer met pilots te werken. Daarop is bestuurlijk aangegeven dit op sommige onderdelen zeker te overwegen is. De gemeente heeft de ontvangen reacties meegenomen in de totstandkoming van het (definitieve) raadsvoorstel. De antwoorden op de meest gestelde vragen worden geplaatst op de gemeentelijke website.

Mede naar aanleiding van de gesprekken en reacties uit de stad is het voorliggende besluit gewijzigd, in die zin dat voor de Ringbaan West eerst nader onderzoek naar meerdere scenario's wordt uitgevoerd voordat een definitief besluit over de herinrichting wordt genomen. Ten aanzien van de keuzemogelijkheden rond wel of niet losknippen van de Gasthuisring is in voorliggend voorstel gekozen voor een pilot-benadering. Het stadsgesprek van 2 april is terug te kijken via de website van de gemeente.

Met de raadsbrief van eind april 2025 is de gemeenteraad geïnformeerd over het verdere participatieplan gedurende en volgend op de behandeling van het voorliggende voorstel. Het plan omvat bijeenkomsten in verschillende wijken om bewoners te informeren en hun ideeën te verzamelen. De bijeenkomsten, gepland voor mei en juni 2025, richten zich op specifieke gebieden zoals de buitenring aan de westzijde van Tilburg en de binnenstad. Partners zoals het Bedrijven Overleg Regio Tilburg (BORT) en het Fietsforum Tilburg worden ook betrokken. Na de zomervakantie volgt een stadsgesprek om bevindingen en simulaties terug te koppelen. Het doel is om de betrokkenheid van inwoners en belanghebbenden te waarborgen bij de uitvoering van de maatregelen.

Richting de uitvoering van maatregelen kan de participatie meer het karakter hebben van co-creëren. Afhankelijk van de mate waarin bepaalde besluiten al vaststaan (profielkeuzes bv), biedt de inrichting zelf hier in veel gevallen nog ruimte voor. Het betreft ook het betrekken van belanghebbenden bij de resultaten van onderzoeken/pilots en de vertaling hiervan in beleidskeuzes.

De implicaties van deze besluitvorming zal daarnaast op gebiedsniveau in alle lopende participatietrajecten worden meegenomen en aldaar op gebiedsniveau verder worden uitgewerkt. Besluiten waarbij het principe nog op meerdere manieren kan worden bereikt, volgen daarbij de aanpak van de Parking:

- Het besluit "wat" het effect moet zijn staat vast.
- De "hoe"-vraag beantwoorden we samen met betrokkenen in het gebied.
- De uitwerking gebeurt met planteam, waarbij betrokkenen kunnen meedenken.
- De raad wordt geïnformeerd over de voortgang.

Communicatie

Het hoe en waarom van de mobiliteitsveranderingen delen we met inwoners en belanghebbenden, omdat zij de veranderingen zullen merken. Mobiliteit raakt iedere inwoner. We richten ons daarom op de hele stad, inclusief inwoners, belanghebbenden en partners. In de communicatie leggen we uit wat de veranderingen inhouden, waarom ze nodig zijn, wat de voordelen kunnen zijn en hoe we de nadelen kunnen verzachten. Dat doen we via de gemeentelijke website, geijkte kanalen en de media, wijkgerichte kanalen en de informatiebijeenkomst. We informeren daarbij ook over aankomende ontwikkelingen en participatiemogelijkheden.

Evaluatie

Evaluatie van de besluiten is een continue proces en daarvoor gebruiken we onder andere:

- dashboard stedelijke mobiliteit (in ontwikkeling)
- continue monitoring Parking tot 2028
- gebiedsuitwerkingen
- ervaringen van belanghebbenden

Indien uit de monitoring volgt dat aanpassingen uit dit voorstel zouden moeten worden herzien, dan zal als daar aanleiding toe is de raad daarbij worden betrokken.

Bijlagen

1. Netwerkanalyse 2040 (Goudappel d.d. 13 februari 2025)
2. Beelden mobiliteitsnetwerk en verstedelijkingsopgave
3. Lijst flankerende maatregelen
4. Fietsverbindingen

Ter inzage gelegde stukken

Geen

Tilburg, 13 mei 2025

Het college van burgemeester en wethouders van Tilburg,

de secretaris,

de burgemeester,

Raadsbesluit

De raad van de gemeente Tilburg;

- gezien het voorstel van het college van burgemeester en wethouders;

Besluit

Op basis van de Netwerkanalyse 2040 (d.d. 13 februari 2025; *bijlage 1*) samenhangende wijzigingen door te voeren in het Tilburgse (auto)mobiliteitsnetwerk, bedoeld om afgesproken rijtijd prestatie van het openbaar vervoer te behalen, het extra autoverkeer ten gevolge van voorgenomen woningbouwontwikkelingen af te wikkelen, een bijdrage te leveren aan de noodzakelijke mobiliteitstransitie naar meer OV- en fietsgebruik en met deze ingrepen de stad voor alle verkeersmodaliteiten goed bereikbaar te houden. Hierbij gaan wij in principe uit van de volgende hoofdingrepen:

1. Aan de Ringbaan West tussen de kruising met de Professor Cobbenhagenlaan en de Hasseltrotonde aanpassingen te doen, en daarvoor twee varianten te onderzoeken, en de resultaten daarvan te beoordelen op ten minste de volgende waarden om zo tot besluitvorming te komen:
 - i. Mate van doorstroming van autoverkeer op de Ringbaan West in noord-zuidelijke en oost-westelijke richting en vice versa;
 - ii. Zekerheid over te behalen rijtijdwinst voor bussen;
 - iii. Verkeersveiligheid, luchtkwaliteit, betrouwbaarheid en omgevingskwaliteit;
 - iv. Oversteekbaarheid van de Ringbaan West voor fietsers en voetgangers;
 - v. Haalbaarheid van tijdige realisatie gelet op de start van hoogwaardig openbaar vervoer uiterlijk in 2029;
 - vi. Kostenefficiëntie;
- a) variant 1: Ringbaan West op genoemd wegvak in te richten met 1 rijstrook per rijrichting voor autoverkeer en vrijliggende busbanen in beide richtingen, of;
- b) variant 2: Ringbaan West op genoemd wegvak anderszins inrichten, met zodanige maatregelen, dat 2 rijstroken per rijrichting voor autoverkeer gehandhaafd blijven, en dezelfde rijtijdwinst en betrouwbaarheid voor het openbaar vervoer op dit wegvak wordt behaald,
- c) voor beide varianten wordt een eerste set flankerende maatregelen samengesteld, gericht op een goede verkeersafwikkeling op het hoofdwegennet. Daarvoor voeren we in ieder geval nadere verkenningen uit naar:
 - i. de Noordknoop (kruising Midden-Brabantweg met Burgemeester Letschertweg en Burgemeester Bechtweg),
 - ii. de aansluiting van de Burgemeester Baron van Voorst tot Voorstweg op de Letschertweg,
 - iii. de Hasseltrotonde,
 - iv. de kruising Ringbaan West met de Bredaseweg,
 - v. de knoop ter hoogte van de Ringbaan West en de Baroniebaan,
 - vi. de kruising Rueckertbaan met de Dongenseweg,
 - vii. de splitsing vanaf de A58 naar de Ringbaan Zuid en Ringbaan West,
 - viii. routes met belangrijk risico op sluipverkeer en mogelijke maatregelen daartegen,
 - ix. opzet en uitgangspunten voor dynamische verkeersregeling,
 - x. de meest noodzakelijke ongelijkvloerse fietsverbindingen,
 - xi. de realisatie van 2 transferia: één aan de noordkant en één aan de zuidkant van de stad,
 - xii. aanvullende maatregelen aan het tracé Burgemeester Baron van Voorst tot Voorstweg-Bredaseweg-Baroniebaan.

2. de Parkring als structuur af te ronden door de noordelijke oost-westverbinding te verleggen van de Spoorlaan naar de Burgemeester Brokxlaan, en daarom:
 - a) tussen de Magazijnstraat en de Heuvelring geen autoverkeer meer te faciliteren op de Spoorlaan (zogenoemde “knip”) en;
 - b) daarmee samenhangend tussen Noordhoekring en Magazijnstraat autoverkeer in twee richtingen te faciliteren en hieraan gekoppeld de Telegraafstraat af te sluiten voor doorgaand autoverkeer;
 - c) de Burgemeester Brokxlaan in te richten voor autoverkeer met 1 rijstrook per rijrichting over de volledige lengte tussen Jan Heijnsstraat en NS-plein;
 - d) nader te onderzoeken of de Gasthuisring of de St. Caeciliastraat / Jan Heijnsstraat de beste verbinding is voor de doorontwikkeling van de Parkring naar de Burgemeester Brokxlaan.
3. realisatie van Hoogwaardig Openbaar Vervoer-busbanen op het traject vanaf de kruising met de Heuvelring via Spoorlaan en de Hart van Brabantlaan tot en met het kruispunt met de Ringbaan West en hiervoor;
 - a) voor openbaar vervoer 1 rijstrook per rijrichting met busbanen in te richten, en;
 - b) voor autoverkeer 1 rijstrook per rijrichting in te richten.
4. ter bevordering van de gebiedsontwikkeling Kenniskwartier het autoverkeer op de Statenlaan tussen Wandelboslaan en de Professor Verbernelaan fors terug te brengen, en daartoe twee varianten nader af te wegen in het kader van het gebiedsproces Kenniskwartier; zijnde een eenrichtingsverkeer optie (zuid-noord) dan wel een volledige afsluiting voor doorgaand autoverkeer.
5. door middel van pilots te onderzoeken hoe het autoverkeer in de Goirkestraat zodanig kan worden begrensd, dat een goede veiligheid, leefkwaliteit en omgevingskwaliteit in de Spoorzone en het Museumkwartier wordt gewaarborgd, er geen sluiproute via de Gasthuisring ontstaat en de fietsverbinding van Tilburg-Noord met de binnenstad wordt geoptimaliseerd.
6. de keuze uit de beschreven varianten voor beslispunt 1 in oktober 2025 aan de raad voor te leggen, en vervolgens voor alle voorgaande principebesluiten separaat uitwerkingsbesluiten en kredietvoorstellen aan de raad voor te leggen.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van

De griffier,

In overeenstemming met het [ondertekeningsmandaat raadsstukken](#) worden raadsbesluiten alleen door de griffier ondertekend.