

Ruimte voor de fiets: ontwerpnd onderzoek cityring Tilburg

Isabel Liedtke – Studio Bereikbaar – isabel.liedtke@studiobereikbaar.nl
Vannia Contreras – Studio Bereikbaar – vannia.contreras@studiobereikbaar.nl
Steven Puylaert – Studio Bereikbaar – steven.puylaert@studiobereikbaar.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 13 en 14 oktober 2022, Utrecht

Samenvatting

Er is een ommezwaai gaande in Tilburg: de autodominantie wordt verder teruggedrongen en Tilburg heeft de ambitie dat tweederde van de verplaatsingen binnen de stad in 2040 te voet of op de fiets worden afgelegd. Gezamenlijk zorgt dit voor kansen om de ruimtelijke inrichting anders aan te pakken. Zo ook op de cityring. Tilburg is 'meer stad aan het worden' en maakt de sprong OVER de cityring. Daarnaast heeft de Raad de verluwing van de binnenstad ingeluid. Hierdoor komt een zee aan ruimte vrij die hard nodig is voor (o.a.) de fiets. Verder is er ook behoefte aan een klimaatadaptieve cityring, die voor verkoeling zorgt en als spons van de binnenstad dient.

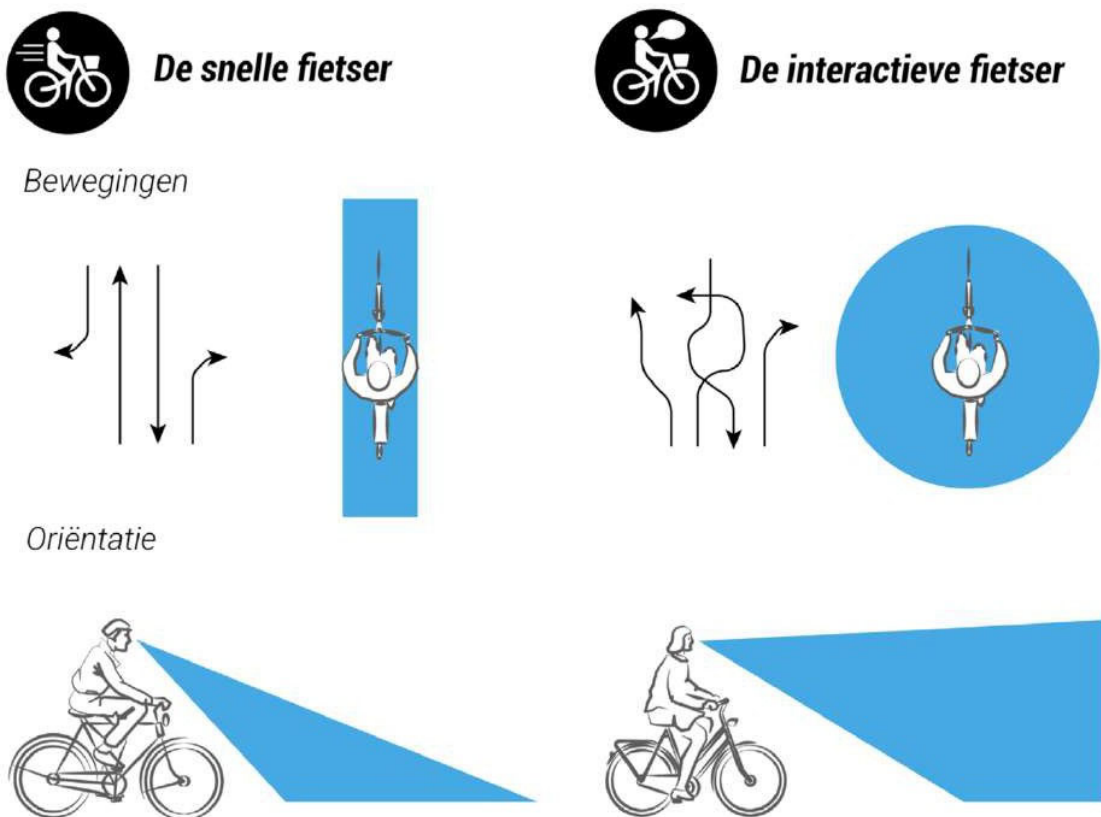
Vanuit het perspectief van de fiets is inzichtelijk gemaakt welke kant Tilburg met de cityring op zou kunnen. Hiervoor is per straat een analyse uitgevoerd naar de ruimtelijke inrichting en het gebruik. Heeft de straat een doorgaande of verblijfsfunctie? Willen fietsers snel door de straat of juist interactie met de omgeving? Op basis hiervan is het karakter van de straten bepaald en zijn ontwerpkaders opgesteld. Het ontwerpnd onderzoek leidde tot uiteenlopende varianten: zo was het in sommige gevallen van belang de straat te beschouwen als een openbare verblijfsruimte en in andere gevallen de doorgaande fietser meer te faciliteren. Het ging er niet om dat 'het ontwerp' gevonden werd, maar om meer grip te krijgen op de straten en ontwerpers hieruit te kunnen trekken. Op hoofdlijnen zijn de volgende lessen voor de cityring getrokken:

- 1. De cityring bestaat niet voor de fiets.** Maar weinig fietsers zullen meer dan 2 straten van de 'ring' in een verplaatsing aan elkaar rijgen. Er moet aansluiting op de straten van de cityring zijn, maar net zo goed op andere aanliggende straten.
- 2. De beste keuze voor de ene is niet per se de beste keuze voor de ander.** Door het uiteenlopende karakter van de straten is er geen 'one size fits all'. De kunst ligt erin om de hoekpunten van de straten te gebruiken als logische schakels om over te gaan van het ene naar het andere straatontwerp.
- 3. Het is niet OF maar EN.** We ontwerpen zowel voor de snelle individuele fietser als voor de langzamere interactieve fietser. Het karakter van de straat bepaald de balans tussen beide. Het kiezen voor een balans betekent ook automatisch dat niet aan elke wens (volledig) kan worden voldaan.

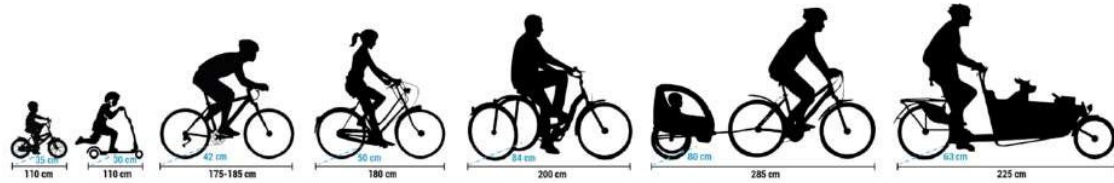
2.2 Ruimte van de auto naar de fietser, voetganger en verblijven

Momenteel domineert de verkeerskundige inrichting, terwijl de sterk ontwikkelende binnenstad behoefte heeft aan ruimtelijke binding. De Raad heeft onlangs vastgesteld dat de cityring alleen nog maar bedoeld is voor bestemmingsverkeer en de verluwing van de binnenstad daarmee wordt ingeluid. Dit betekent dat de cityring eenbaans (behalve de Spoorlaan) en dertig kilometer per uur wordt. Daarnaast zal de servicestrook (parkeren) grotendeels verdwijnen. Het streven is om deze veranderingen in 2024 gereed te hebben als het Stadsforum ook gereed is.

Hierdoor komt een zee aan ruimte vrij (1 rijbaan en 2 kanten parkeren) die hard nodig is voor de overige mobiliteit, zoals de fiets. Er wordt een groei van 28% voor het aantal fietsverplaatsingen verwacht tot aan 2040 (model 2040 incl. mobiliteitstransitie), waarvan een groot deel zijn bestemming heeft in het centrumgebied. Naast de groeiende fietsstroom neemt ook het soort vervoerstypen en type fietsers toe: de snelle en/of interactieve fietser (Urbanisten, 2019), de jonge, ervaren of voorzichtige fietser (8 tot 80). Hierdoor kan men zich afvragen in hoeverre het conventionele fietspad nog bestaansrecht heeft om invulling te geven aan deze verschillende behoeften.



Figuur 2: schematische weergave van twee soorten fietsers: de snelle en interactieve fietser

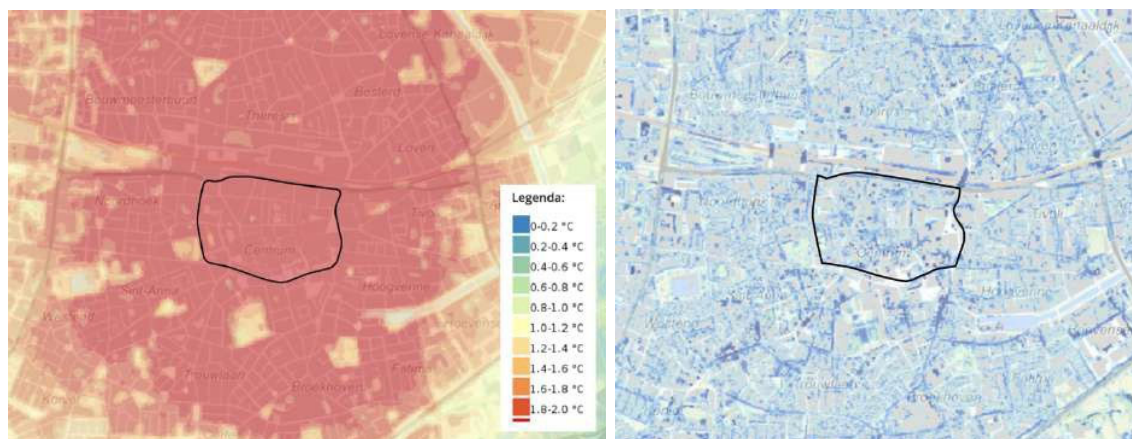


Figuur 3: Volume verschillende vervoerstypen op het fietspad

2.3 Klimaatopgaven op de cityring

De cityring wordt momenteel gekenmerkt door veel asfalt en verharding. De afwezigheid van groen zorgt hier voor een verder toename van hittestress (op de cityring bedraagt dit >1,8 graden). De Noordhoekring en Schouwburgring hebben iets meer groen in de directe omgeving, maar ook beperkt. Daarnaast wordt zichtbaar dat grote delen van de Noordhoekring, de Heuvelring en met name het Piusplein en de Paleisring bij een hevige regenbui wateroverlast ondervinden. De ruimtelijke inrichting van de cityring hangt dus ook sterk samen met creëren van een klimaat- adaptieve ring, die voor verkoeling zorgt en als spons van de binnenstad dient.

Met de bouw van het Stadsforum wordt er al een aardige slag geslagen op het vlak van klimaatadaptatie en het terugdringen van de hoeveelheid asfalt door de verluwing van de cityring. Acties om de cityring verder te vergroenen en klimaatadaptief te maken zijn dus al in gang gezet.



Figuur 5 en 6: de hittestress en wateroverlast opgaven op en rondom de cityring

2.4 Conclusie

De optelsom van de Tilburgse sprong over de cityring, de toename van diverse soorten en maten fietsers en de (toekomstige) klimaatopgaven vraag om een integrale kijk naar de aanpak van deze stadsstraten. Ondanks afname van het autoverkeer zijn de 'nieuwe' ruimteclaims namelijk van een dusdanige grootte, dan het puur naast elkaar ontwerpen niet past en niet wenselijk is. De integrale kijk op stadsstraten gaat namelijk over meer dan alleen reizen van A naar B via de cityring. De fietsers is maar een van de functies die haar weg (soms) letterlijk en figuurlijk moet vinden op de cityring. Om deze reden moeten de straten vanuit een breder perspectief worden verkend.



Figuur 7: Integrale kijk op stadsstraten

3. Verkenning van de straten

De cityring bestaat uit 4 stadsstraten: 1) de onlangs aangepakte Spoorlaan (*buiten beschouwing in dit onderzoek gehouden*), 2) de Heuvelring, 3) de Schouwburgring en 4) de Noordhoekring. Daarnaast is er ook naar het hoekpunt Paleisring/Piusplein gekeken, omdat dit een verlengstuk van zowel de Heuvelring als de Schouwburgring is maar wel zijn eigen (gemixte) karakter heeft. Dit deze verkenning is ingezoomd op de ruimtelijke inrichting en het gebruik van de Heuvelring, Schouwburgring, Noordhoekring en de Paleisring/het Piusplein.

3.1 Ruimtelijke inrichting van de straten

De Heuvelring is een gemixt gebied met veel winkels, horeca en wonen over (bijna) de gehele lengte van de straat. In de toekomst wordt geambieerd om verder in te zetten op een compact en kernachtig kernwinkelgebied aan de zuidoostkant van de binnenstad, tegen de Heuvelring aan. Verder groeit het gebied over de cityring heen naar het Veemarktkwartier aan de noordoostkant van de Heuvelring. Hierdoor wordt het huidige karakter verder versterkt. De ontwikkeling van het Veemarktkwartier zorgt daarnaast door de extra woningen ervoor dat de kriskras bewegingen van met name voetgangers (en fietsers) over de Heuvelring gedurende de hele dag verder toenemen. De cityring gaat hier dus eigenlijk onderdeel uitmaken van de binnenstad.

De Schouwburgring kenmerkt zich aan de oostkant als cultureel kerngebied door de aanwezigheid van groot, evenementgericht programma en winkels. Richting het westen verdwijnt dit karakter en is het vooral een woongebied. Aan de oostkant wordt het Stadhuisplein in de toekomst omgetoverd tot het Stadsforum met een levendig plein waar de markt, kermis en andere evenementen op plaats zullen vinden. Het Koningsplein

wordt getransformeerd naar nieuwe appartementen (incl. Stadswinkel) met veel groen en een verbinding naar de Piushaven. Het Louis Bouwmeesterplein zal toekomstig ook een metamorfose doormaken (kiosken en overkapping passage verdwijnen) waardoor het meer zal gaan lijken op het karakter van het Stadsforum.



Figuur 8: Plannen voor het Stadsforum

Het Piusplein en de Paleisring zijn qua karakter vergelijkbaar met de oostkant van de Schouwburgring. De binnenstadkant heeft een verblijfsfunctie, terwijl de zuidkant een doorgaande functie heeft: op het straatniveau zijn er weinig tot geen expliciete binnenstadfuncties in de gevel.

De Noordhoekring kenmerkt zich door een kleine(re) mix aan programma (tankstation en brandweerkazerne). Dit gedeelte van de cityring heeft grotendeels een woonfunctie en enkele scholen zijn aanwezig, waardoor de oversteken van belang zijn. In de toekomst wordt geambieerd om van het Dwaalgebied – waar de Noordhoekring deel van uitmaakt – een aantrekkelijk stedelijk gemixt gebied met wonen, onderscheidend winkelen, horeca en werkgelegenheid te maken. Dit zal in de Noordhoekring zelf echter beperkt blijven.



Figuur 9: Functiemenging op de (van links naar rechts) Heuvelring, Schouwburgring en Noordhoekring



Figuur 10, 11, 12 en 13: Impressies van de Heuvelring (linksboven), Schouwburggring (rechtsboven), Paleisring (linksonder) en Noordhoekring (rechtsonder)

3.2 Gebruik van de straten

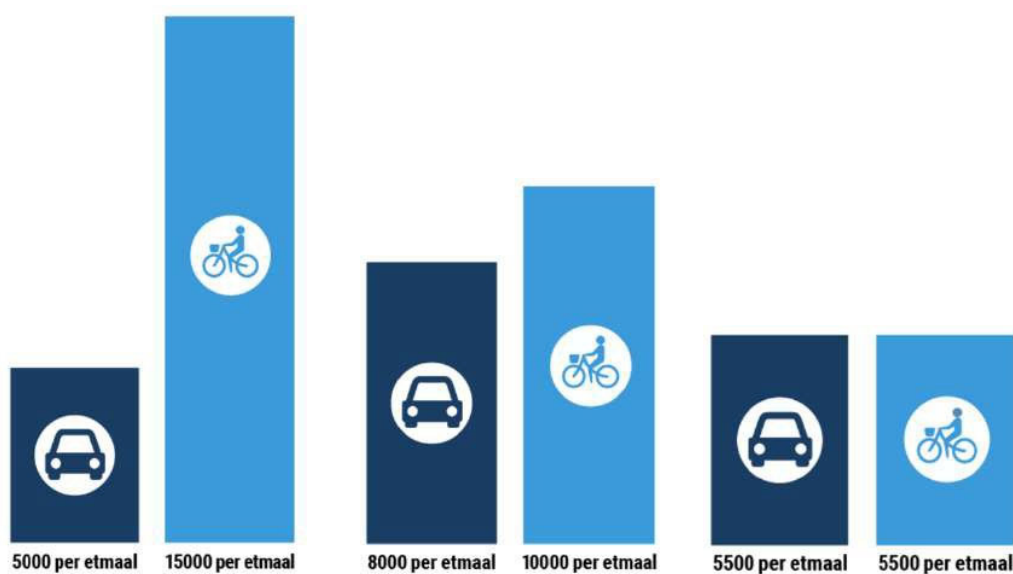
De Heuvelring wordt momenteel door ongeveer 10.000 fietsers per etmaal gebruikt. Dit aantal zal stijgen richting de toekomst (± 15.000 , model 2040). Het aantal auto's zal door andere inrichting en knips dalen tot 5.000 voertuigen per etmaal. Er rijden 12 bussen per uur. De Heuvelring is een collectieve ruimte waarin momenteel een mix van verblijvend en doorstromend verkeer fietst. Op dit moment wordt hierbij zowel de snelle als interactieve fietsers gefaciliteerd. De belangrijkste fietsenstalling (De Heuvel) wordt aan dit flankdeel van de cityring ontsloten. De functie van de cityring is op de Heuvelring kleinschaliger en de dynamiek lijkt meer op kriskras bewegingen (van met name voetgangers) over de straat heen. In de toekomst moet worden gekeken welke plek de fietser in de veranderende dynamiek van de Heuvelring, als onderdeel van de binnenstad, kan krijgen.

Van de Schouwburgbrug maken nu gemiddeld ongeveer 6.000 fietsers gebruik. Dit zal toenemen richting de 10.000 fietsers (model 2040). Het aantal auto's zal door de andere inrichting en knips dalen tot 8.000 voertuigen per etmaal. Er rijden 12 bussen per uur. Er komt een (doorgaand) twee richtingen fietspad aan de zuidzijde en aan de noordkant mag de fietser komen, maar mengt met de voetgangers. Momenteel is er al een fietsenstalling aan de zuidzijde bij de Concertzaal. Verder komt aan de noordkant, ter

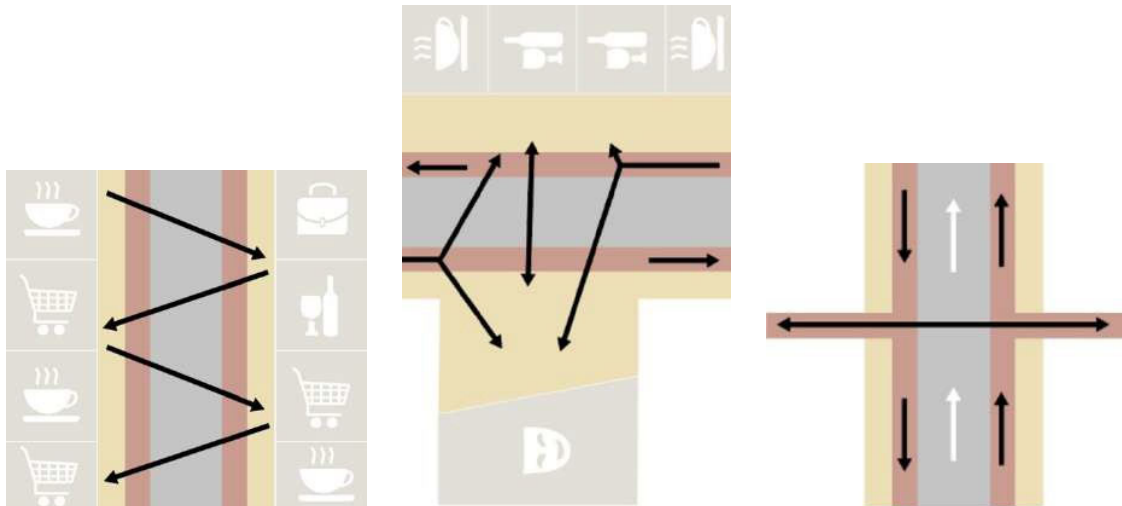
hoogte van het Kapelhof, een tweede fietsenstalling. De Schouwburgring trekt door zijn functies aan de oostkant een mix van doorgaand verkeer, bestemmingsverkeer en evenementgericht verkeer. Aan de westkant neemt de ruimte voor de auto toe, wat informeel oversteken moeilijker en onveiliger maakt. De ruimte voor de voetganger neemt richting het westen af en er is geen verblijfsfunctie. De Schouwburgring heeft dus een belangrijke doorgaande functie maar vormt ook een (mogelijke) extensie van het Stadsforum.

De Paleisring/Het Piusplein kent alleen aan de kant van de binnenstad functies in de gevel, wat geen tot weinig kriskras bewegingen over de autoweg heen oplevert. Hier is het vooral van belang om de verbindingen op de Heuvelring en het Stadsforum logisch vorm te geven voor fietsers, voetgangers en automobilisten.

De Noordhoekring vervult vooral een doorstroomfunctie en wordt momenteel door 4.000 fietsers gebruikt. In de toekomstige situatie maken zowel 5.500 voertuigen als fietsers per etmaal gebruik van de straat. Er rijden 12 bussen per uur. De kruisende west-oost stromen van fietsers en voetgangers is aanzienlijk groter dan de noord-zuid stromen. Op specifieke tijdstippen neemt dit aantal toe door de aanwezigheid van scholen. Door de uitbreiding van het Dwaalgebied richting het westen worden de kruisingen en de versterking van de west-oost verbindingen nog belangrijker. Door de beperkte aanwezigheid van voorzieningen en de overmaat van asphalt, rijden auto's vaak sneller door de straat dan is toegestaan.



Figuur 14: Verhouding tussen de intensiteit van motorvoertuigen en fietsers op de (van links naar rechts) Heuvelring, Schouwburgring en Noordhoekring



Figuur 15: Schematische weergave van het gebruik (van links naar rechts) van de Heuvelring, Schouwburging en Noordhoekring

3.3 Conclusies verkenning

Uit de verkenning kan geconcludeerd worden dat de cityring met een verscheidenheid van uitdagingen te maken heeft die allemaal op de (beperkte ruimte van de) straat samenkomen. De Heuvelring, Schouwburging en Noordhoekring hebben een divers gebruik, uiterlijk en maken toekomstig andere ruimtelijke ontwikkelingen door. Hierdoor is het niet mogelijk om de cityring als een 'one size fits all' concept te benaderen: elk gebied heeft een eigen identiteit met een eigen opgave. De cityring wordt daarom ook niet als RING maar als afzonderlijke STRATEN benaderd die zich in een ringstructuur bevinden.

4. Ontwerpend onderzoeken

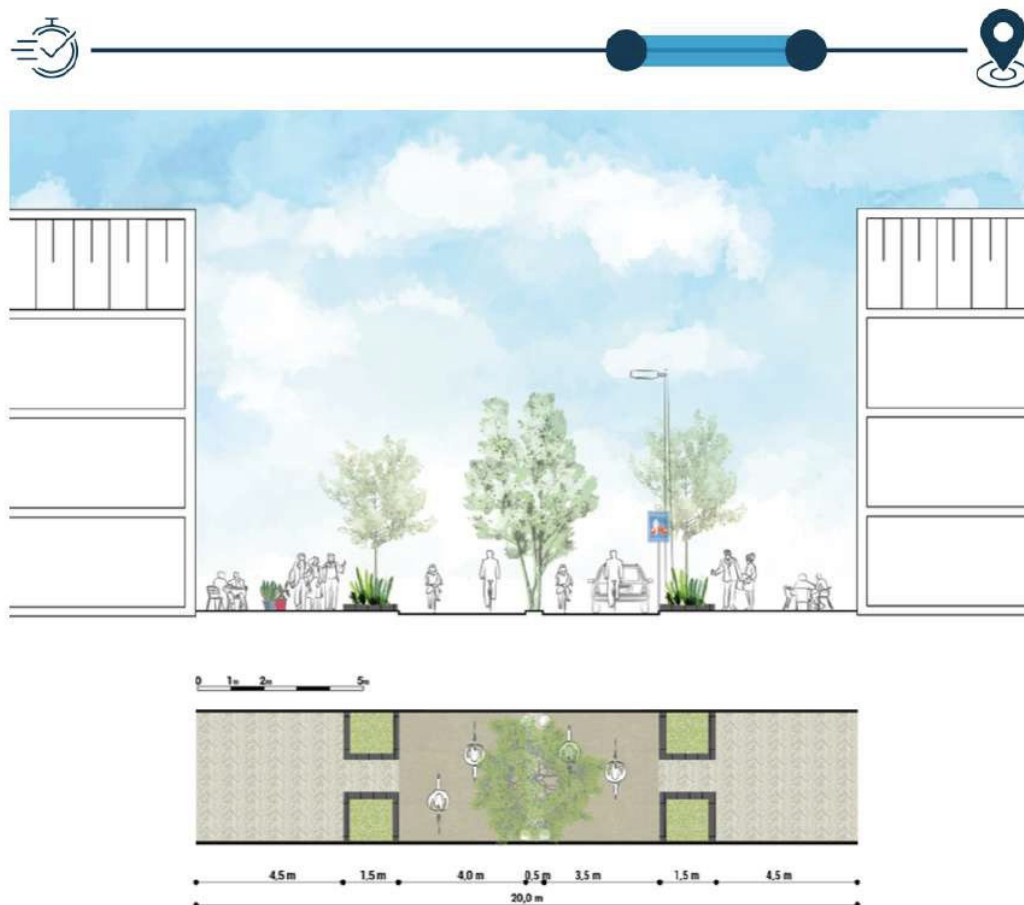
Op basis van de verkenning is voor alle drie de straten (waarbij de Paleisring een onderdeel vormde van de Schouwburging in relatie tot het Stadsforumproject) een eigen ontwerp onderzoeksvraag opgesteld. Deze luiden als volgt:

1. **Heuvelring.** Hoe zorgen we ervoor dat het doorgaande en verblijvende verkeer comfortabel en veilig naast elkaar kan bestaan?
2. **Schouwburging.** Hoe kunnen we voor de fietser op de Schouwburging (en Paleisring) een doorgaand karakter aan de zuidkant en een dynamisch (mix van verblijven en doorgaand) aan de noordkant creëren?
3. **Noordhoekring.** Hoe kunnen we de snelle fietser in de noord-zuid richting optimaal faciliteren in combinatie met de fietsstroom in de oost-west richting op specifieke oversteekpunten?

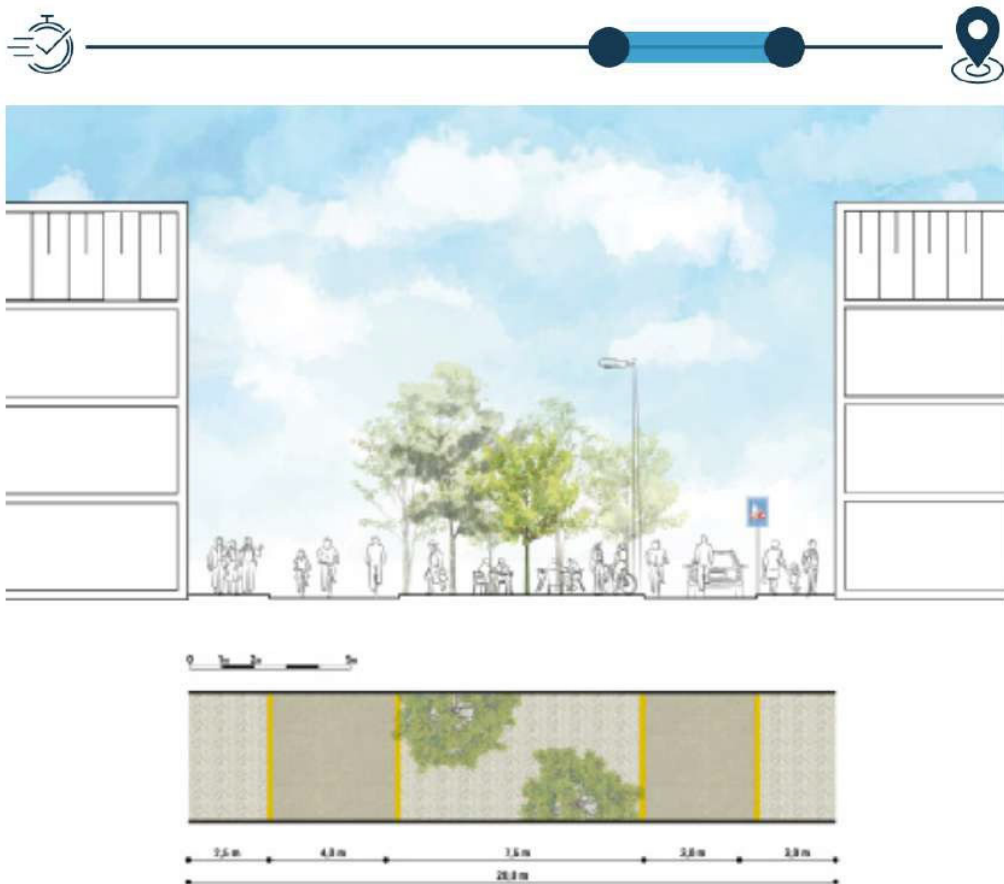
Met behulp van de ontwerp onderzoeksvragen en op basis van snelheid en interactie zijn verschillende varianten uitgewerkt voor de straten die aansloten bij het karakter en diverse smaken boden gezien de snelle en interactieve fietser. Er werd vooral de focus gelegd op de fietsers. De varianten zijn niet getoetst op geschiktheid voor andere ruimteclaims. In dit hoofdstuk zijn per straat enkele varianten uitgelicht.

4.1 Heuvelring

Voor de Heuvelring zijn de varianten "Tweerichting (fiets)straat" en "Pleinfunctie in het midden" uitgelicht. De tweerichting (fiets)straat bestaat uit een vrijliggend fietspad en een fietsstraat die gedeeld wordt met de auto. De menging van auto en fiets zorgt voor een snelheidsdaling van het autoverkeer en oogt als een ETW30. Het primaat ligt bij de fietser. Op momenten met minder fietsers zal de snelheidsdaling minder zijn en vormt dit een potentieel gevaar voor fietsers. Snellere fietsers hebben meer inhaalruimte. De interactieve fietser zal nadeel ondervinden van auto's, bussen of vrachtwagens die proberen in te halen als de fietser er niet voor kiest om op het vrijliggende fietspad te fietsen. Er blijft meer ruimte over voor voetgangers en verblijfsfunctie, maar oversteken is lastiger doordat in een keer een weg met verschillende stromen van meerdere kanten overgestoken dient te worden. Het plein in het midden zorgt voor een andere indeling van de straat. Terrassen e.d. zouden dan in het midden moeten komen en bezoekers en personeel de fietsstrook/straat over moeten steken. Qua comfort voor de snelle en langzame fietsers geldt hetzelfde als bij de tweerichting (fiets)straat.



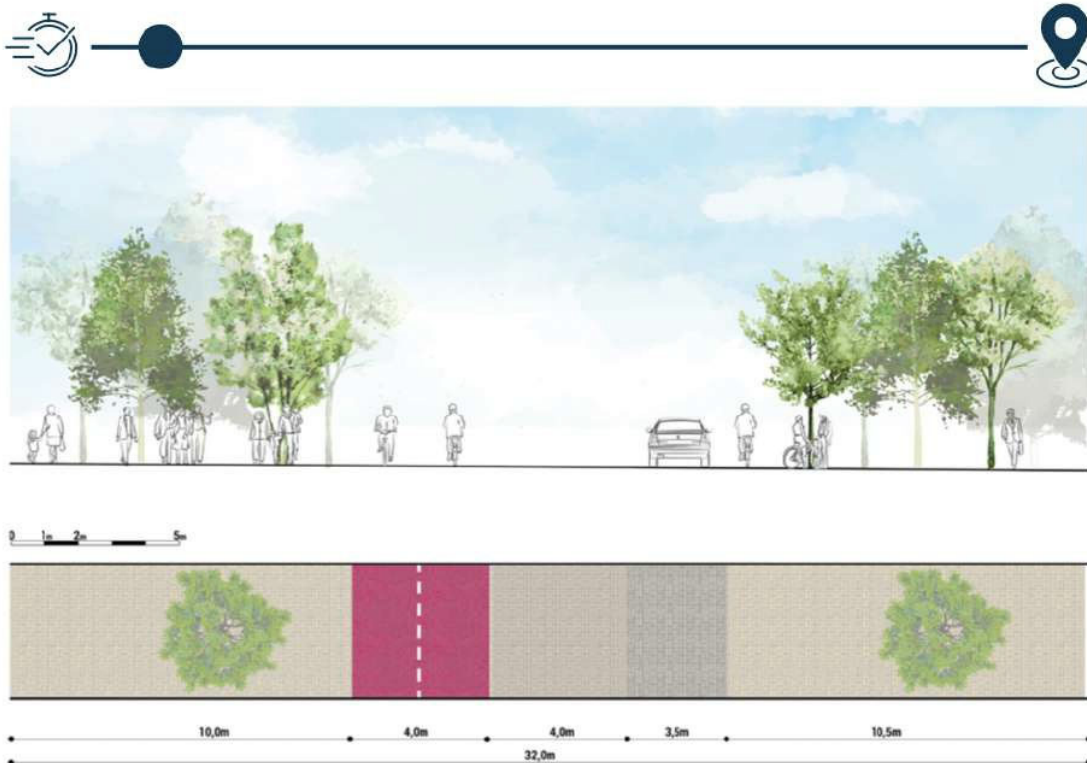
Figuur 16: Variant tweerichting (fiets)straat



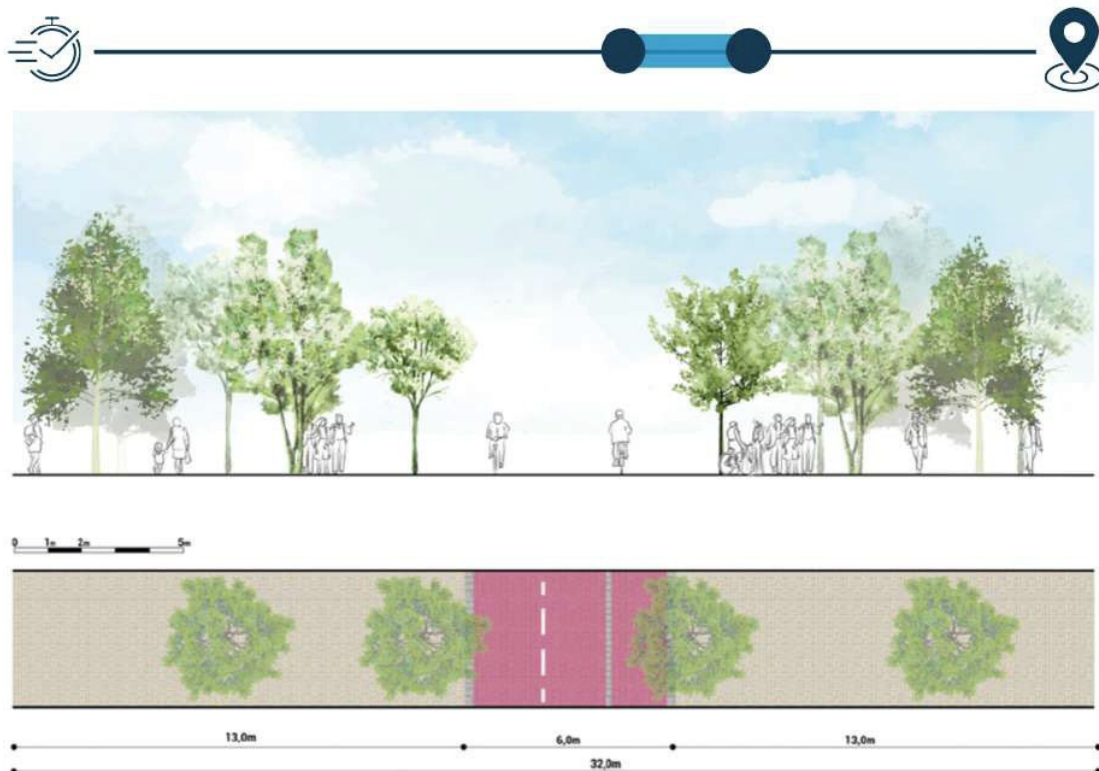
Figuur 17: Variant plein in het midden

4.2 Schouwburgring

Voor de Schouwburgring zijn de varianten "Stadsforum 0.5" en "Gemengde weg met klinkers" uitgelicht. Stadsforum 0.5 bouwt voort op de gescheiden stromen van het Stadsforumproject maar in een andere materialisatie om een duidelijk einde van het plein (Stadsforum) aan te geven. In deze variant zit het risico dat auto's snelheid kunnen maken en een potentieel gevaar vormen voor overstekend verkeer. Daarentegen maakt het brede tweerichting fietspad het aangenaam voor langzame fietsers en geeft snelle fietsers de ruimte om eventueel in te halen. Voor voetgangers moet er weliswaar twee keer, maar wel minder afstand in een keer overbrugd worden om over te steken. De Gemengde weg met klinkers lijkt op een fietsstraat maar geeft wel een subtiele lijn weer voor waar de fietsers zijn eigen (fietsuggestie)strook heeft en in tegenliggende richting op de autoweg rijdt. De verhouding fiets – auto is ongeveer 1:1 wat kan, maar voor langzame(re), jonge(re) en oude(re) fietsers minder prettig is. De hoeveelheid verblijfsruimte neemt wel toe. Daarnaast is de voorrangssituatie vanaf het Stadsforum zo vormgegeven dat de auto moet invoegen bij het fietsverkeer in plaats van andersom.



Figuur 18: Variant Stadsforum 0.5 met ruimteverdeling



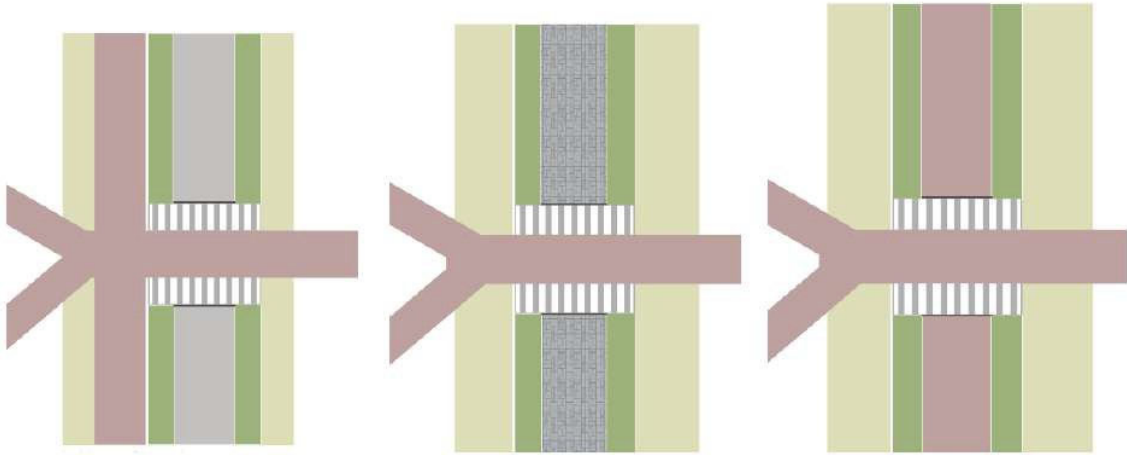
Figuur 19: Variant gemengde straat met klinkers met ruimteverdeling

4.3 Noordhoekring

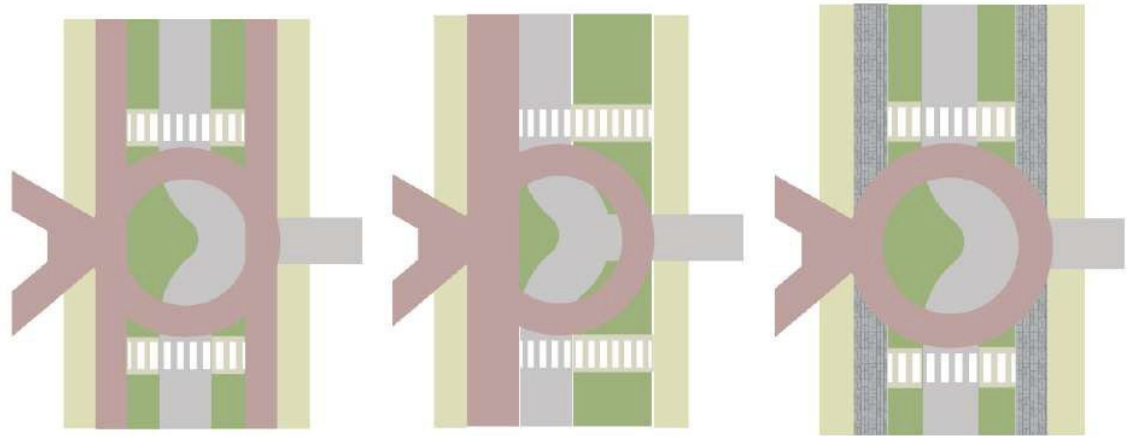
Voor de Noordhoekring is de variant "Tweerichtingenfietspad met voetgangersgebied" en de schetsen van de belangrijkste oversteek uitgelicht. Het tweerichtingenfietspad met het voetgangersgebied sluit het beste aan bij het karakter en gebruik van de straat evenals de snelfietsroute die aan de noord- en zuidkant aantakken op deze straat. De stromen zijn gescheiden door de intensiteiten, maar het oogt als GOW30. Het tweerichtingenfietspad maakt het aangenaam voor langzame fietsers en geeft snelle fietsers de ruimte om eventueel in te halen. Doordat de auto een eigen strook heeft is er een risico op harder rijden. Doordat er weinig oversteken zijn is dit een minder sterk nadeel dan op de andere twee wegen. Voor de oversteek zijn passend bij de verschillende varianten schetsen gemaakt. Een variant hiervan betreft een oversteek met een plateau waarbij de fietsers hoger staat dan de auto en van verder weg al duidelijk in het zicht is. De andere variant is een halve fietsronde, waarbij de auto voorrang moet verlenen aan de fietsers. Deze varianten zijn ontworpen in verband met het gebrek aan opstelruimte aan beide kanten om de Noordhoekring over te kunnen steken.



Figuur 20: Variant tweerichtingenfietspad met voetgangersgebied



Figuur 21: Schetsontwerpen oversteek met plateau



Figuur 22: Schetsontwerpen oversteek met halve rotonde

5. Lessen voor het vervolg

Op basis van de verkenning en het ontwerpende onderzoek zijn een aantal (Tilburg specifieke) lessen en ontwerpregels opgesteld. Die hieronder beknopt staan weergegeven.

5.1 Lessen

Les 1: De cityring bestaat niet voor de fiets

Het zijn losse straten met een eigen identiteit, eigen gebruik en eigen wensen. Maar weinig fietsers zullen meer dan 2 straten van de 'ring' in een verplaatsing aan elkaar rijden. Er moet aansluiting op de verschillende straten zijn, maar net zo goed op andere aanliggende straten.

Les 2: De beste keuze voor de ene is niet per se de beste keuze voor de ander

Door het uiteenlopende karakter van de straten is er geen 'one size fits all'. Wat op de Heuvelring werkt, werkt niet per se op de Noordhoekring. De kunst ligt erin om de

hoekpunten van de straten te gebruiken als logische schakels om over te gaan van het ene naar het andere straatontwerp.

Les 3: Het is niet OF maar EN

We ontwerpen zowel voor de snelle individuele fietser als voor de langzamere interactieve fietser. Het karakter van de straat bepaald de balans tussen beide. Het kiezen voor een balans betekent ook automatisch dat niet aan elke wens (volledig) kan worden voldaan.

5.2 Ontwerpregels

1. We ontwerpen voor wat we willen bereiken (minimaal tweederde aan actieve mobiliteit in de binnenstad) in plaats van wat we verwachten.
2. We ontwerpen voor een prettig gevoel voor de fietser, wat betekent dat we kiezen voor ruime (vrijliggende) fietspaden/-straten.
3. We ontwerpen een veilige ruimte voor de verschillende soorten fietsers van 6 tot 99.
4. We ontwerpen vanuit herkenbaarheid voor de fietser en andere modaliteiten, wat betekent dat een klein hoogteverschil en (subtiële) belijning op de straat van belang is.
5. We ontwerpen vanuit oversteekbaarheid, wat betekent dat de voetganger het gevoel moet hebben dat (informeel) oversteken mogelijk is.

Literatuur of Referenties

De Urbanisten (2019). "Verhalen uit Fietsstad". Verkregen via:
<https://www.fietsberaad.nl/getmedia/d89fe4b2-0f71-4560-96c0-ec7092bc3f05/Verhalen-uit-fietsstad-de-Urbanisten.pdf.aspx?ext=.pdf>

Gemeente Tilburg (2016). "Mobiliteitsaanpak Tilburg: samen op weg naar 2040". Verkregen via: <https://www.tilburg.nl/actueel/gebiedsontwikkeling/mobiliteitsplan-2040/>

Gemeente Tilburg (2020). "Tilburg Fietst! De Tilburgse Fietsagenda 2020". Verkregen via: <https://www.fietsforumtilburg.nl/de-tilburgse-fietsagenda-2020/>

Gemeente Tilburg i.s.m. Goudappel (2020). "Netwerkanalyse Tilburg 2040: MOOI TILBRUG: de bereikbare en aantrekkelijke stad van morgen maken we samen".