

## **Verluwen, hoedoedegijda?**

Pascale Willems – Goudappel – pwillems@goudappel.nl  
Danique Gommers – Goudappel – dgommers@goudappel.nl  
Rob Temme – gemeente Tilburg – rob.temme@tilburg.nl

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

#### **Samenvatting**

Tilburg groeit. In de periode tot 2040 zijn er minimaal 25.000 extra woningen nodig om aan de vraag te kunnen voldoen. Deze stedelijke verdichting is echter enkel mogelijk indien de mobiliteit in, van en naar het stedelijke gebied sterker op de fiets, de trein en het HOV wordt georiënteerd. Gebeurt dit niet, dan zorgt de verdichting voor een grote druk op de openbare ruimte en op leefkwaliteit. Deze verstedelijkingsopgave kan Tilburg alleen realiseren, wanneer zij gepaard gaat met een mobiliteitstransitie in de stad.

Dit is een ruimtevraagstuk dat wordt opgelost door anders met het autonetwerk om te gaan. De auto-infrastructuur in Tilburg is fors over bemeten. Door het noodzakelijke autoverkeer voornamelijk te faciliteren op een aantal assen om en in de stad ontstaat elders in de stad ruimte voor verdichting, voor brede welvaart (denk aan: vergroening, klimaatadaptie) én voor de mobiliteitstransitie. Er wordt ruimte vrijgemaakt voor meer lopen, (snel)fietsroutes, assen voor openbaar vervoer en mobiliteitsknopen/hubs/deelmobiliteit. De auto wordt in Tilburg ingezet om een mobiliteitstransitie in gang te kunnen zetten!

Het ruimte maken voor verdichting en voor een mobiliteitstransitie begint in de binnenstad, die hiervoor autoluw moet worden. Dit betekent dat de bestaande cityring in vorm (50 km/u met 2 stroken in 1 richting) en in gebruik (ca. 18.000 auto's per dag door de binnenstad) fors terug moet. Dit gebeurt in stappen. De eerste stap is het maken van een nieuw centraal stadsplein, het Stadsforum op de zuidflank van de cityring. Voor 2025 moeten drie van de vier flanken 30 km/u zijn, 1 strook met maximaal 8.000 auto's per dag. We geven de stad ruimte terug. De autobereikbaarheid van de parkeergarages blijft gegarandeerd met als verschil dat de auto nu de gast is in plaats van de dominante factor in de openbare ruimte.

Deze paper geeft vijf adviezen of leerpunten mee om tot een succesvol plan voor verluwing van een binnenstad te komen. De transitie van het Stadsforum van een plek waar de auto veel ruimte inneemt naar een levendig plein waar verblijven centraal staat, vormt de case en praktische onderbouwing voor de adviezen.

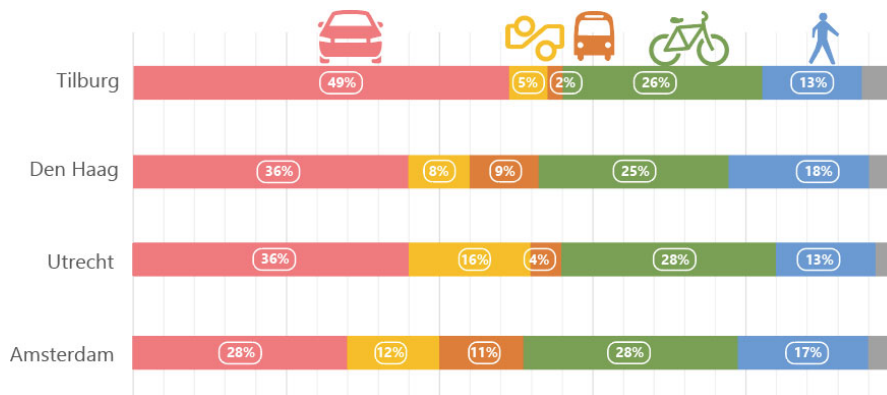
1. Vertel het verhaal van de stad
2. Benader het vraagstuk integraal
3. Laat zien dat het werkt, gebruik pilotgerichte beleidsvorming
4. Spreek open en intensief met stakeholders
5. Monitor en evalueer

#### **Verluwen, zodoedegijda!**

## 1. Waarom moet Tilburg verluwen?

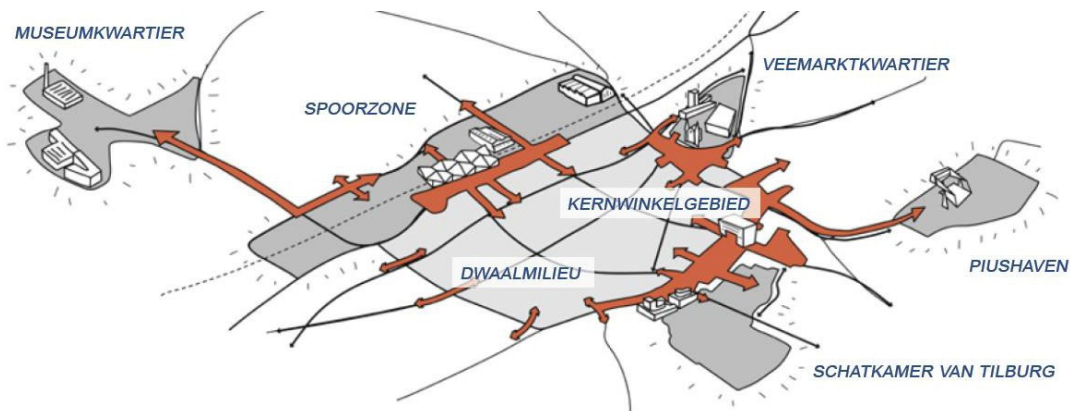
### 1.1 Forse verstedelijking brengt opgaven met zich mee

Tilburg groeit. In de periode tot 2040 zijn 25.000 extra woningen nodig, maar er is ook ruimte nodig voor bedrijven, scholen, parken en winkels. Op die manier blijft de stad een fijne plek om te wonen, werken en leven. Deze verstedelijkingsopgave zet Tilburg echter voor een aantal stevige uitdagingen. Anders dan in de grotere steden in de Randstad is de structuur van Tilburg -net zoals alle steden in Brabant- nog sterk op de auto gericht. Circa 50% van de verplaatsingen gebeurt er met de auto.



Figuur 1.1.1: Modal split op basis van ODin data 2018 t/m 2019.

Stedelijke verdichting is enkel mogelijk indien de mobiliteit in, van en naar het stedelijke gebied sterker op de fiets, de trein en het HOV wordt georiënteerd. Gebeurt dit niet, dan zorgt de verdichting voor een grote druk op de openbare ruimte en op leefkwaliteit. Het gaat letterlijk knellen in de stad. Met name op de plekken waar er enorme kansen liggen voor een versterking van de ruimtelijk-economische structuur zoals op de cityring, een brede asfaltstrook die als (te) strakke riem rond de binnenstad zit die er steeds maar verder overheen groeit.



Figuur 1.1.2: Binnenstad groeit over de cityring heen.

### *1.2 Ruimte maken voor verdichting en transitie*

Het realiseren van de nodige verstedelijking is enkel mogelijk wanneer dit gepaard gaat met een mobiliteitstransitie. De transitie van het mobiliteitssysteem is noodzakelijk en urgent. Niet alleen voor de bereikbaarheid van woningen, arbeidsplaatsen en voorzieningen. Maar ook, en vooral, om een boost te geven aan de kwaliteit van de woonomgeving. Het voordeel in Tilburg is dat er voldoende auto-infrastructuur voorhanden is die anders ingezet en/of beter benut kan worden. Door autoverkeer te faciliteren op een aantal assen om en in de stad ontstaat elders ruimte. Niet alleen voor het bouwprogramma zelf, maar ook voor brede welvaart (denk aan: vergroening, klimaatadaptie) én voor de mobiliteitstransitie. Er komt ruimte vrij voor meer lopen, (snel)fietsroutes, assen voor openbaar vervoer en mobiliteitsknopen/hubs.

### *1.3 Verluwen van de binnenstad*

Tilburg begint met ruimte maken in de binnenstad. Er is ruimte nodig voor nieuwe pleinen en voor ruim 3.000 woningen. De ruimte wordt gevonden door de binnenstad autoluw te maken. De cityring is een belangrijke schakel in het realiseren van die autoluwe binnenstad. De gemeente wil de cityring stap voor stap ontmantelen en teruggeven aan de (binnen)stad. De eerste stap in het ontmantelen van de cityring is de realisatie van het Stadsforum op de zuidflank van de cityring. Dit onderdeel is vandaag het drukste deel van de cityring. Er passeren dagelijks circa 18.000 voertuigen. Dat moet terug naar 8.000 voertuigen per dag of minder om het Stadsforum mogelijk te maken.

Het Stadsforum is een levendig plein, met ruimte voor de markt, de kermis en andere evenementen. Het plein wordt een fijne verblijfplek en is een stuk groener en klimaatbestendiger dan vandaag. Tevens zet de realisatie een reeks van ruimtelijke ontwikkelingen in gang waarmee ruimtelijke functionele structuren kunnen worden hersteld en versterkt.



*Figuur 1.3.1: Verluwing in de binnenstad op het Stadsforum*

Deze paper geeft vijf adviezen of leerpunten mee om tot een succesvol plan voor het verluwen van een binnenstad te komen. De transitie van het Stadsforum van een plek waar de auto veel ruimte inneemt naar een levendig plein waar verblijven centraal staat vormt de case en praktische onderbouwing voor de adviezen.

## **2. Advies 1. Vertel het verhaal van de stad**

### *2.1 Wat voor stad wil je zijn?*

Mobiliteit is geen doel op zich. Het is slechts een middel om maatschappelijke meerwaarde te bieden en bij te dragen aan doelen die een breed scala aan beleidsdomeinen raakt. Het verluwen is daarmee een instrument, een knop waaraan je kunt draaien om veranderingen in gang te kunnen zetten. Het is belangrijk om daarbij scherp te hebben *wat voor stad je wil zijn*. Los geen verkeersknelpunten op, maar ga denken vanuit de stip op de horizon, waar wil je naartoe?

Tilburg doet dit door het lonkend perspectief van het Stadsforum te gebruiken als hefboom voor verluwing. De stad wil een aantrekkelijkere buitenruimte om zo meer bezoekers te trekken, om een aantrekkelijker woonklimaat te kunnen bieden en om klimaatambities waar te kunnen maken. Vanuit deze perspectieven zijn vervolgens taakstellende randvoorwaarden meegegeven voor de inrichting van de cityring: van 18.000 voertuigen per dag naar maximaal 8.000 voertuigen per dag, anders is een kwaliteitsvol Stadsforum met 1 rijstrook en een maximale snelheid van 30 km/u niet mogelijk. En dat alles met het borgen van de autobereikbaarheid van de parkeergarages, ruimte voor hulp- en nooddiensten en een logische routing.

### *2.2 Netwerkanalyse 2040 als kader*

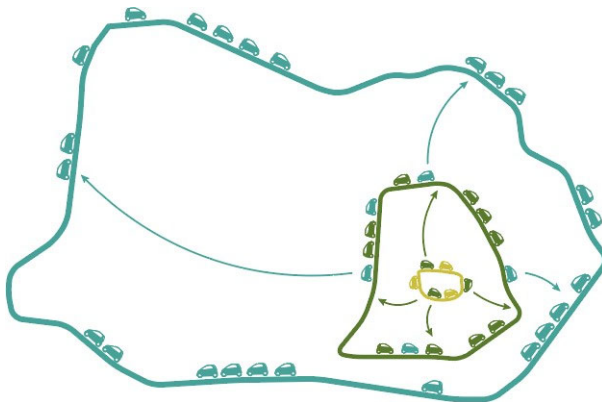
*The big picture* is enorm belangrijk. Hoe past een verluwing in het brede mobiliteitskader voor de hele stad? Het verluwen van de binnenstad van Tilburg is geen verhaal van de binnenstad alleen. Het straalt uit op de rest van de stad.

Met een zogenaamde stresstest -de netwerkanalyse- met het verkeersmodel werd duidelijk wat de impact is van alle ruimtelijke en economische ambities op het autonetwerk. Het is duidelijk dat ingrijpen noodzakelijk is: het wordt drukker in de binnenstad dan aan de rand van de stad. Er zijn door de gemeenteraad duidelijke keuzes gemaakt om de omgevingsvisie te kunnen realiseren. Het gaat dan om het beter benutten van de tangenten, het verbreden van de binnenring en het ontmantelen van de cityring. Hiermee wordt het verluwen evident en krijgt het Stadsforum een positie.

Het bestaande hoofdwegennet van Tilburg bestaat uit drie ringen. Het doorgaande en regionale verkeer zit op de tangenten/A58, de binnenring verdeelt het stedelijke verkeer over de verschillende wijken van de stad en de cityring in de binnenstad biedt toegang tot de parkeervoorzieningen. Zo functioneert het netwerk vandaag echter niet. Deze drie ringen werken onvoldoende samen. Uit onderzoek blijkt dat circa 50% van het autoverkeer op de cityring doorgaand is. Dus er niet stopt om te winkelen, te bezoeken,

te wonen of om er te werken. Het relatief grote aandeel doorgaand autoverkeer komt doordat de cityring voor vrijwel alle binnenstedelijke autoritten de snelste of kortste route is. Dit komt primair door de ligging in het netwerk en door de inrichting en uitvoering als een GOW.

Door slimme netwerkingrepen die de routekeuze van het autoverkeer beïnvloeden, is het mogelijk de restcapaciteit op de tangenten beter te benutten, de doorstroming op de ringbanen te garanderen en tegelijkertijd de leefbaarheid van de stad te verbeteren door de cityring te ontmantelen. Andere projecten zoals bijvoorbeeld het verluwen en herinrichten van de Ringbaan-West, het versnellen van de Noordoosttangent en het aanpassen van knooppunten in het netwerk dragen hiertoe bij.



*Figuur 2.3.1: Drie ringen van Tilburg functioneren niet optimaal.*

### **3. Advies 2. Benader het vraagstuk integraal**

Stedelijke mobiliteit is slechts een middel en vertel daarom het verhaal ook niet vanuit het mobiliteitsdomein. Laat zien dat de veranderingen in dit systeem juist een meerwaarde hebben voor de stad. En laat zien dat je zinvolle openbare ruimte kunt teruggeven.

En in dit verhaal gaat het om de drie pijlers *verkeer, ruimte en economie*.

#### **3.1 Verkeer**

De eerste pijler brengt het verkeerskundig effect van bijvoorbeeld het verluwen in beeld. En dat kunnen meerdere varianten zijn. Laat zien dat het verluwen voorstelbaar is maar belangrijker nog, laat zien dat het maakbaar is. De impact op netwerkniveau moet je scherp krijgen. Maar ook wat het effect is op de omliggende wijken. Zijn er logischerwijs sluiproutes denkbaar en wat kun je daar nu al aan doen? Trek dit ook breder naar indicatoren zoals lucht- en geluid, verkeersveiligheid, oversteekbaarheid etc.

### 3.2 Ruimte

De ruimtelijke pijler laat zien wat je met de vrijgekomen ruimte kunt doen of kunt bereiken. Hoeveel ruimte wordt er gecreëerd en wat kan er worden teruggegeven aan de stad op welke manier? Aan de hand van schetsmatige visualisaties werden de kansen in beeld gebracht. Dit helpt enorm in de beeldvorming omtrent kansen en legt een nadrukkelijke link met andere (ruimtelijke) ambities in de binnenstad. Tilburg heeft laten zien dat met het verluwen van de binnenstad ze eenvoudig ruimte kunnen maken voor klimaatadaptatie, kunst in de openbare ruimte, parkeren voor deelmobiliteit of voor extra terrasruimte. En dit allemaal zonder de stedelijke bereikbaarheid te frustreren.

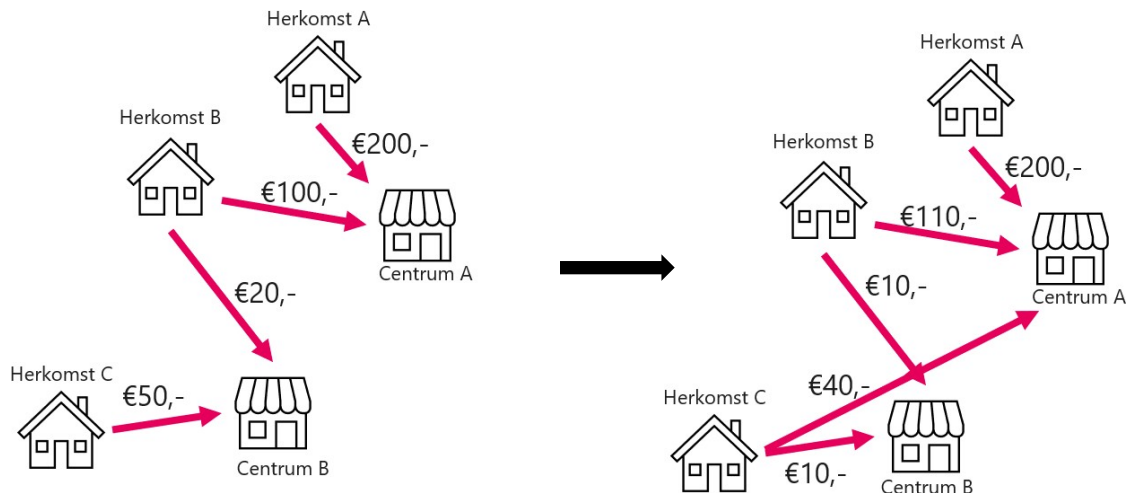


*Figuur 3.3.1: Schetsmatige visualisatie die mogelijkheden van een variant op de Noordhoekring toont.*

### 3.3 Economie

De laatste pijler -de economie- laat zien wat de impact is van het verluwen op koopstromen in de (binnen)stad en op de aanloopstraten. De misvatting dat de auto primair verantwoordelijke is voor de volledige omzet in de binnenstad met goed worden geduid. Het Koopstromenmodel is gebruikt om een beeld te krijgen van de verschuiving van de omzet als gevolg van bereikbaarheidsmaatregelen. Deze inzichten hebben in de discussie omtrent het verluwen enorm geholpen.

Een langere reistijd met de auto leidt tot economische effecten. Een aantal aspecten spelen hierbij echter ook nog een rol. Het gaat dan om de reistijd, de weerstand voor het parkeren en het type winkel. Daarnaast is niet elk type winkel even gevoelig voor autobereikbaarheid. Voor het recreatief winkelen (zoals een kledingzaak) is dit minder van belang dan voor een winkel gericht op dagelijks winkelen. Een ander aspect dat bepalend is voor de koopstromen is de kwaliteit van de openbare ruimte. Een verbetering van het verblijfsklimaat betekent een toename in omzet. Hier geldt dat dit vooral effect heeft op omzetten voor recreatief winkelen en minder op de winkels waar mensen hun dagdagelijkse boodschappen doen.



*Figuur 3.3.2: Koopstroommodel toont verschuivingen in omzetten als gevolg van wijzigingen in bereikbaarheid, winkelaanbod, inwonersaantal en/of ruimtelijke kwaliteit.*

De modeluitkomsten zijn aangevuld met feitelijke data van koopstroomonderzoeken waaruit bleek dat meer dan 60% van de omzet in de binnenstad afkomstig is van lopen, de fiets en het openbaar vervoer. Zeker voor de bezoekers vanuit de stad zelf (80% van de bezoekers) is het auto-aandeel met 20% erg laag te noemen. Dit werkte in het besef van de relativiteit van de auto binnen de omzet in de binnenstad.

De belangrijkste conclusie was dat de bereikbaarheidsaspecten van de omzetten totaal in het niets vallen bij het economisch effect van het toevoegen van nieuwe woningen in de binnenstad. Dit is de sterkste economische impuls voor een binnenstad. Randvoorwaarde is een aantrekkelijke openbare ruimte en die mogelijk is door te verluwen.

Dit benadrukt het belang voor maatregelen op de cityring om van Tilburg een leefbare, aantrekkelijke en prettige omgeving te maken om in te wonen, werken, winkelen etc.

#### **4. Advies 3. Laat zien dat het werkt, gebruik pilotgerichte beleidsvorming**

Een van de belangrijkste uitgangspunten van de Tilburgse Mobiliteitsaanpak (SUMP) is het stimuleren van innovatieve en het nadrukkelijk inzetten op pilotgerichte beleidsvorming. Oftewel: eerst uitproberen alvorens je de asfaltrees in het wegdek zetten. Dit is geen top-down aanpak, maar een experimentele praktijk. Tilburg maakt met deze aanpak ruimte voor proeftuinen die sinds 2018 onderdeel uitmaken van het proces tot het verluwen van de binnenstad. De inzet was in eerste instantie het verbeteren van de verkeersveiligheid op de cityring. Met relatief eenvoudige maatregelen heeft Tilburg laten zien dat de snelheid wel degelijk beïnvloedbaar is en dat daarmee de verkeersveiligheid verbeterd wordt.

De pilots helpen enorm bij het realistisch maken van bepaalde maatregelen en creëren daarmee draagvlak voor maatregelen. Tegelijkertijd zijn deze pilots ook bedoeld om van

te leren. De resultaten van de evaluatie van de drie pilots zijn mede input geweest voor het bepalen van de randvoorwaarden voor het Stadsforum (één rijstrook, 30 km/u en maximaal 8.000 voertuigen per dag). Ook Coronamaatregelen op de cityring (afsluiten rijstroken etc. in het kader van 1.5 m samenleving) hebben laten zien dat de binnenstad best met een strookje minder uit kan.

De pilots zijn systematisch opgepakt waarbij onderscheid is gemaakt naar een drietal type geteste maatregelen: één pilot met ruimtelijke maatregelen (Schouwburgkring), één pilot met technische maatregelen (Noordhoekring) en één pilot met een combinatie van beiden (Heuvelring). Het doel van de drie pilots op de cityring is dus om de verkeersveiligheid te verbeteren, met als speerpunten het verlagen van de gereden snelheden en het verbeteren van de oversteekbaarheid. Uit de evaluatie van de maatregelen blijkt of een bepaalde (combinatie van) maatregel(en) succesvol is.

#### 4.1 *Techniek: pilot op de Noordhoekring*

Tijdens de pilotperiode is de rijbaan visueel smaller gemaakt door nieuwe belijning op het wegdek. Deze optische versmalling moet ervoor zorgen dat optisch het wegbeeld versmald en dat als gevolg daarvan de snelheid afneemt. Daarnaast benadrukt een opvallende ledverlichting 's avonds en 's nachts de snelheidslimiet van 50 km/u. Het belangrijkste onderdeel van deze pilot betreft een SpeedTrap. Dit slim systeem zorgt ervoor dat automobilisten die harder dan 50 km/u rijden automatisch rood krijgen bij het volgende verkeerslicht en daarnaast ook feedback krijgen over hun gedrag.

De evaluatie van deze pilot toonde geen groot effect aan. De geteste maatregelen droegen weinig tot niet bij aan de gestelde doelstellingen.



*Figuur 4.1.1: Pilotmaatregelen Noordhoekring*

#### 4.2 *Techniek en ruimte: pilot op de Heuvelring*

Tijdens de pilot op de Heuvelring werd het verkeer geregeld met behulp van zogenaamde matrixborden. In de daluren reed het autoverkeer grotendeels over één van de twee rijstroken. Hiermee is getest of dit hardrijden voorkomt en of het verkeer ook met één rijstrook afgewikkeld kon worden. Tijdens de spits en op momenten dat de signalering veel aanbod detecteerde ging de tweede rijstrook weer open. Ook werd een opvallende

markering aangebracht op twee locaties op de Heuvelring, waar veel fietsers en voetgangers oversteken. Dit zijn geen officiële oversteekplaatsen.

De evaluatie van de pilot toont aan dat de maatregelen duidelijk een positief effect hebben op de hoeveelheid verkeer op de Heuvelring en de gereden snelheden. Snelheidsovertredingen daalden, echte hardrijders ( $> 70\text{km/h}$ ) werden echter ook tijdens de pilot gemeten. Het systeem met de matrixborden werd eerder negatief beoordeeld vooral vanwege gevaar dat negatie van het systeem betekende voor overstekende voetgangers.

*Figuur 4.2.1: Pilotmaatregelen Heuvelring*

#### 4.3 Ruimte: pilot op de Schouwburgring

Tijdens de pilot op de Schouwburgring zijn ruimtelijke maatregelen getest. De proef op de Heuvelring toonde aan dat verkeer over één rijstrook niet leidde tot stagnatie van de verkeersafwikkeling. Dit was aanleiding om bij deze pilot uit te gaan van permanent één rijstrook tijdens de pilotperiode in plaats van twee. Het ruimtelijke aspect vertaalt zich naar een tijdelijke inrichting van de buitenruimte waarvoor groene vlakken, boombakken, zitgelegenheden, infopanelen, kunstgrasheuvels en eilanden als tijdelijke inrichting zijn gebruikt.

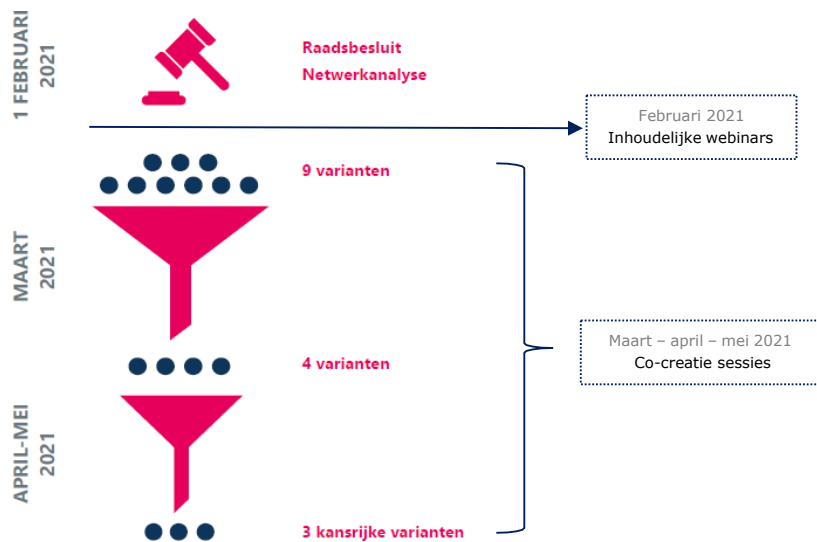
De evaluatie toont aan dat bij deze pilot de snelheid het meest omlaag gaat. De fysieke afsluiting zorgt er daarnaast ook voor dat er bijna geen echte hardrijders ( $> 70\text{ km/h}$ ) meer op de Schouwburgring rijden.



*Figuur 4.3.1: Pilotmaatregelen Schouwburgring*

## 5. Advies 4. Spreek open en intensief met stakeholders

In opdracht van de gemeenteraad is het proces tot verluwing doorlopen met 'de stad'. Het participatieproces is intensief geweest en heeft in de vorm van werksessies plaatsgevonden met ondernemers (BMT<sup>1</sup> en Tilburgse Linten Korvel en Besterd) en met inwoners van de (binnen)stad middels digitale technieken (als gevolg van corona). Het doel van dit proces was om vanuit de kaders van het Stadsforum te komen tot maakbare varianten voor het verluwen. Hiertoe zijn twee inhoudelijke webinars (over het verkeersmodel en het koopstromenmodel) gehouden gevolgd door vier digitale co-creatie sessies om varianten op te halen en te trechteren naar kansrijke varianten.



Figuur 5.1: Processchema participatieproces

Het participatieproces was niet altijd even gemakkelijk. Verschillende doelgroepen hebben hun belangen en ook binnen de doelgroepen zelf lopen de meningen soms nog uiteen. De sleutel in dit succesvol proces was tweeledig.

Allereest zijn gemeente, adviseurs en belanghebbenden steeds open naar elkaar geweest. Er werd tijd genomen om belanghebbenden mee te nemen in inhoudelijke analyses en het denkproces van de experts. Daarnaast zijn alle analyses, notities en relevante data en documenten gedeeld. Tijdens de co-creatie sessies kregen verschillende groepen ook voldoende spreektijd om hun input te leveren om analyses aan te scherpen.

Het aanstellen van een onafhankelijk procesleider en gespreksleider en een inhoudelijke adviseur heeft positief uitgepakt. Door de onafhankelijke begeleiding was er ruimte voor iedereen om open en eerlijk te spreken, zonder dat daar meteen een oordeel of gevolg aan vasthing.

<sup>1</sup> BMT: Het Binnenstad Management Tilburg



*Figuur 5.2: Impressie co-creatie sessie verluwing cityring Tilburg in samenwerking met BMT en Linten (Korvel | Besterd)*

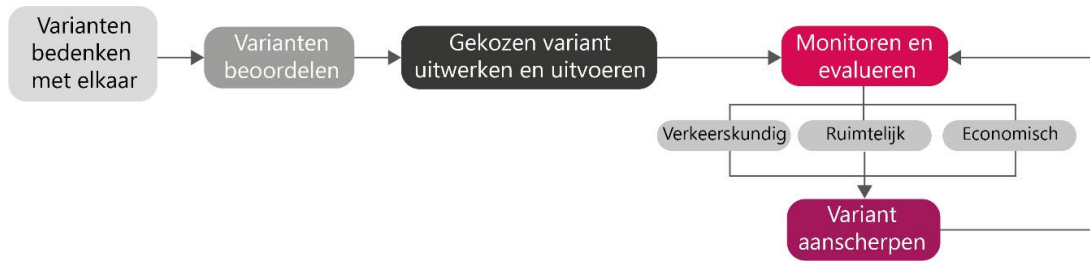
De uitkomst van het participatieproces heeft geleid tot een gedragen, voorstelbare en maakbare variant voor het verluwen van de binnenstad. Dit is een nieuwe variant die in de ambtelijke voorverkenning niet naar voren was gekomen. Over de uitwerkingsdetails waren gemeente en verschillende belanghebbenden het niet op alle punten met elkaar eens. De gemeenteraad heeft daartoe op basis van de geleverde adviezen vanuit de gemeente én de belanghebbenden een beslissing gemaakt.

## **6. Advies 5. Monitor en evalueer**

De keuze voor een bepaalde variant betekent niet dat het proces stopt. Natuurlijk wordt de vastgestelde variant verder uitgewerkt en gedurende de periode 2022-2025 gerealiseerd. De realisatie van het Stadsforum en de verkeerskundige maatregelen die daarbij horen zijn een ingrijpende verandering voor de Tilburgse binnenstad. Daarom is het belangrijk om voortdurend te monitoren, te evalueren en waar nodig bij te sturen. De gemeente stelt hiervoor een monitoringsplan op. Het doel van het monitoren is drieledig.

- De gemeente kan door het monitoren en evalueren het (positieve of negatieve) effect aantonen van een verluwing. De data kan gebruikt worden om verder van te leren, niet alleen voor Tilburg zelf, maar ook andere steden kunnen de case gebruiken als voorbeeld.
- De gemeente kan indien nodig ingrijpen en bijsturen. Soms ontstaan onvoorziene ongewenste effecten en zijn aanvullende maatregelen noodzakelijk
- Het zorgt voor meer draagvlak bij belanghebbenden. Het voortdurend monitoren en evalueren zorgt ervoor dat omwonenden en ondernemers comfortabeler achter het plan gaan staan. Bijsturen als het misloopt is mogelijk.

Ook het monitoren en evalueren zal op een integrale manier gebeuren volgens de drie pijlers: verkeer, ruimte en economie. Verkeerskundig monitoren gebeurt aan de hand van verkeerstellingen het inzichtelijk maken of er al dan niet sluipverkeer is of ontstaat en de evaluatie van bezettingsgraden van parkeervoorzieningen in de binnenstad en reistijden naar de binnenstad. Ruimtelijk wordt gemonitord door middel van meten van de beleving van het Stadsforum. Hoe ervaren gebruikers de plek vandaag en geven ze na realisatie en positiever oordeel? Tot slot wordt er ook economisch gemonitord door te kijken naar veranderingen in omzetcijfers voor de ondernemingen in de binnenstad en de Tilburgse Linten.



*Figuur 6.1: Schematisch overzicht monitoring en evaluatie*

## 7. Verluwen, zodoedegijda!

Deze paper geeft aan dat verluwen geen doel op zich is. Het is vaak een noodzakelijke randvoorwaarde om de verdichtingsopgave -waar momenteel veel steden voor staan- te kunnen realiseren. Het gaat om ruimte maken voor het bouwprogramma zelf, maar ook voor groen, klimaatadaptatie, lopen, fietsen en verblijven. Mobiliteit is in deze opgave slechts een middel en geen doel. Dit is de sleutel tot succes.

De vijf adviezen of leerpunten in deze paper laten zien hoe de gemeente Tilburg succesvol een plan tot verluwing heeft uitgewerkt wat leidt tot de realisatie van het Stadforum en tot de start van de ontmanteling van de cityring. De Tilburgse gemeenteraad stemde op 4 oktober 2021 in met het plan. Het is een historisch besluit voor de stad waarmee Tilburg kiest voor een bereikbare, leefbare, aantrekkelijke en veilige stad. Tilburg transformeert van een Autostad naar een Auto + Stad.

1. Vertel het verhaal van de stad
2. Benader het vraagstuk integraal
3. Laat zien dat het werkt, gebruik pilotgerichte beleidsvorming
4. Spreek open en intensief met stakeholders
5. Monitor en valueer

## Verluwen, zodoedegijda!

## **Literatuur of Referenties**

Gemeente Tilburg en Goudappel, Verluwing Cityring – Onderzoek en Analyse – Advies voorekeursvariant – Beoordeling varianten, 30 augustus 2021.

Gemeente Tilburg en Goudappel Coffeng, Netwerkanalyse Tilburg 2040 – Mooi Tilburg – De bereikbare en aantrekkelijke stad van morgen maken we samen, 19 november 2020.

Goudappel Coffeng, Eindevaluatie en advies pilots Cityring, 4 november 2029.

Gemeente Tilburg, Mobiliteitsaanpak Tilburg, Samen op weg naar 2040, 14 november 2016.