

Verluwen, hoedoedegijda?

Pascale Willems

Goudappel¹

Danique Gommers

Goudappel²

Rob Temme

Gemeente Tilburg³

Themanummer CVS 2022

[De originele bijdrage voor het CVS](#)

¹ Goudappel: E: pwillems@goudappel.nl

² Goudappel: E: dgommers@goudappel.nl

³ Gemeente Tilburg: E: rob.temme@goudappel.nl

1. Inleiding

Tilburg groeit. In de periode tot 2040 zijn er minimaal 25.000 extra woningen nodig om aan de vraag te kunnen voldoen (Gemeente Tilburg, 2021). 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. 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! (Goudappel, Gemeente Tilburg, 2020)

Het ruimte maken voor verdichting en voor een mobiliteitstransitie begint in de binnenstad, die hiervoor autoluw moet worden. Dit betekent dat de bestaande cityring, die als (te) strakke riem rond de groeiende binnenstad zit, 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 (Gemeente Tilburg, 2023), op de zuidflank van de cityring. Om dit plein mogelijk te maken moeten voor 2025 drie van de vier flanken 30 km/u zijn, van 2 naar 1 rijstrook en rijden er maximaal 8.000 auto's per dag. (Gemeente Tilburg, 2021). We geven de stad ruimte terug. De autobereikbaarheid van de parkeergarages blijft gegarandeerd met dat verschil dat de auto nu de gast is in plaats van de dominante factor in de openbare ruimte.

Deze discussiepaper 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.



Figuur 1: Verluwing in de binnenstad op het Stadsforum.

2. Vijf adviezen

2.1 Advies 1: Vertel het verhaal van de stad

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 wilt 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 (Gemeente Tilburg 2023). En dat alles met het borgen van de autobereikbaarheid van de parkeergarages, ruimte voor hulp- en nooddiensten en een logische routing.

2.2 Advies 2: Benader het vraagstuk integraal

Het verhaal van de stad vertellen én vertrekken vanuit het lonkend perspectief voor het Stadsforum maakt het onmogelijk om het vraagstuk alleen vanuit het mobiliteitsdomein te benaderen. Een integrale benadering in de Netwerkanalyse 2040 volgens drie pijlers (verkeer, ruimte en economie) laat zien dat de veranderingen in het verkeerssysteem juist een meerwaarde hebben voor de stad (Goudappel Coffeng, Gemeente Tilburg, 2020).

De eerste pijler brengt – traditioneel – het verkeerskundig effect van bijvoorbeeld het verluwen in beeld. En dat kunnen meerdere varianten zijn. Het lonkend perspectief laat zien dat het verluwen voorstelbaar is. De verkeersanalyse toont ook dat het maakbaar is.

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.



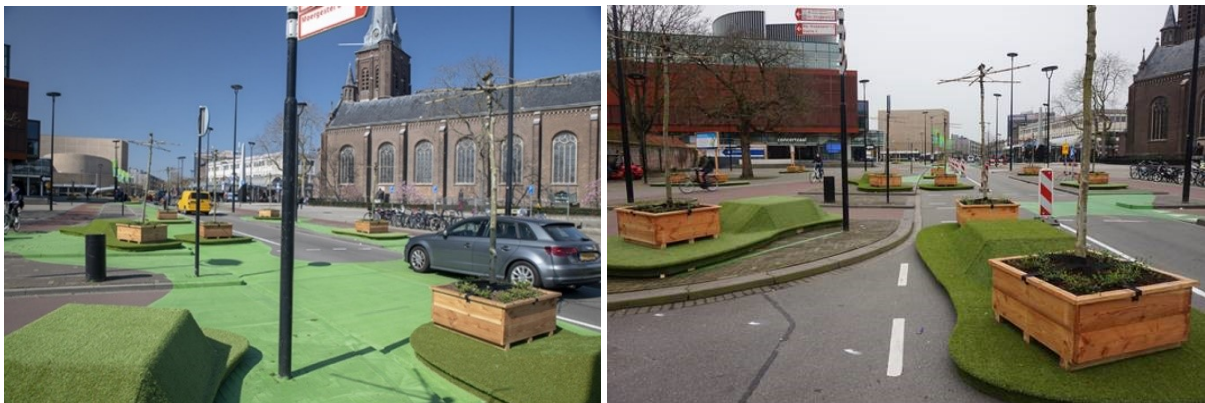
Figuur 2: Schetsmatige visualisatie die mogelijkheden van een variant op de Noordhoekring toont.

De laatste pijler – 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 verantwoordelijk is voor de volledige omzet in de binnenstad moet goed worden geduid. Het Koopstromenmodel (Goudappel, 2023) is gebruikt om een beeld te krijgen van de verschuiving van de omzet als gevolg van bereikbaarheidsmaatregelen.

2.3 Advies 3: Laat zien dat het werkt, gebruik pilotgerichte beleidsvorming

Een van de belangrijkste uitgangspunten van de Tilburgse Mobiliteitsaanpak is het stimuleren van innovatieve en het nadrukkelijk inzetten op pilotgerichte beleidsvorming (Gemeente Tilburg, 2016). Oftewel: eerst uitproberen alvorens je de asfaltfrees in het wegdek zet. 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. 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. Uit de evaluatie (Goudappel Coffeng, 2020) blijkt of een bepaalde (combinatie van) maatregel(en) succesvol is. Deze resultaten zijn mede input geweest voor het bepalen van de randvoorwaarden⁴ voor het Stadsforum.



Figuur 3: Pilotmaatregelen Schouwburgring.

2.4 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 en met inwoners van de (binnen)stad. Het doel van dit proces was om vanuit de kaders van het Stadsforum te komen tot realiseerbare varianten voor het verluwen.

De uitkomst van het participatieproces heeft geleid tot een gedragen, voorstelbare en realiseerbare variant voor het verluwen van de binnenstad. Dit is een nieuwe variant die in de ambtelijke voorverkenning niet naar voren was gekomen. Alleen over de uitwerkingsdetails waren gemeente en verschillende belanghebbenden het niet op alle punten eens (Gemeente Tilburg, Goudappel, 2021). De sleutel in dit succesvol proces was tweeledig.

⁴ van 18.000 voertuigen per dag naar maximaal 8.000 voertuigen per dag, 1 in plaats van 2 rijstroken en een maximale snelheid van 30 km/u.

Allereerst 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 uitgekapt. 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.

2.5 Advies 5: Monitor en evalueer

De keuze voor een bepaalde variant betekent niet dat het proces stopt. De vastgestelde variant wordt 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 (Gemeente Tilburg, Goudappel, 2021). Het doel van het monitoren is driedelig:

- De gemeente kan door het monitoren en evalueren het (positieve of negatieve) effect aantonen van een verluwing. De data kunnen 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.

3. Verluwen, zodoedegijda!

Verluwen is geen doel op zich. 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 geven concrete handvatten om te starten met verluwing en laten zien hoe dit in Tilburg 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 (Gemeente Tilburg, 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.

Referenties

- Gemeente Tilburg en Goudappel Coffeng (2020). Netwerkanalyse Tilburg 2040 – Mooi Tilburg – De bereikbare en aantrekkelijke stad van morgen maken we samen, 19 november 2020.
- Gemeente Tilburg en Goudappel (2021). Verluwing Cityring – Onderzoek en Analyse – Advies voorkeursvariant – Beoordeling varianten, 30 augustus 2021.
- Gemeente Tilburg (2016). Mobiliteitsaanpak Tilburg, Samen op weg naar 2040, 14 november 2016.
- Gemeente Tilburg (2021). Raadsvoorstel Netwerkanalyse, 1 februari 2021.
- Gemeente Tilburg, Stadsforum, geraadpleegd op 15 maart 2023, <https://www.tilburg.nl/gemeente/gebiedsontwikkeling/stadsforum/>
- Gemeente Tilburg (2021). Update Stedelijke ontwikkelstrategie wonen, september 2021.
- Gemeente Tilburg (2021). Verluwing cityring Tilburg: naar een aantrekkelijkere binnenstad, 4 oktober 2021.
- Goudappel Coffeng (2020) Eindevaluatie en advies pilots Cityring, 4 november 2020.
- Goudappel, Retail- en centrumontwikkeling, Economische effecten van verkeersmaatregelen, geraadpleegd op 15 maart 2023, <https://www.goudappel.nl/nl/expertises/gebieds-en-locatieontwikkeling/retail-en-centrumontwikkeling>.