



Gemeente Tilburg

# Mobiliteitsaanpak Tilburg

## Samen op weg naar 2040

Versie 4 oktober 2016 BW

Waes, Koen van

4-10-2016



## Voorwoord

Voor u ligt de Mobiliteitsaanpak Tilburg: Samen op weg naar 2040. Het is een aanpak met de blik vooruit. Dat is een uitdaging; de wereld is immers flink in beweging. Vooruit kijken lijkt soms alles behalve vanzelfsprekend. Toch maken we dat belangrijk. Want vooruit kijken zet koers. Het maakt dat we -samen met de stad- kunnen toewerken naar een gedeelde toekomst.

### Nieuwe mobiliteitsaanpak

De mobiliteitsaanpak is opgezet conform de Europese SUMP-benadering (Sustainable Urban Mobility Plan). Dit rapport bevat het resultaat van de eerste zes stappen van deze aanpak zoals vastgelegd in de Startnotitie. Het vormt de hoofdlijnen van onze nieuwe aanpak: de visie & strategie. Waarborgen en verbeteren van de kwaliteit van leven staat hierin centraal; niet alleen het oplossen van verkeersknelpunten. Dat past goed bij ons coalitieakkoord. In 2017 komen we bij u terug met een verdere uitwerking van deze mobiliteitsaanpak inclusief uitvoeringsprogramma en financiering. Dit rapport is dus een belangrijke tussenstap.

### Mobiliteit in breder perspectief

De mobiliteitsaanpak past naadloos binnen de Omgevingsvisie Tilburg 2040. Het geeft uitwerking aan de gestelde doelen vanuit mobiliteit en neemt belangrijke uitgangspunten als duurzaamheid mee in de werkwijze. De mobiliteitsaanpak draagt zo bij aan de *positionering van Tilburg, onze regio en Brabant* op een hoger schaalniveau. Daarnaast initieert de aanpak een *nieuwe Tilburgse denkwijze over duurzame mobiliteit*; uitgaande van de mens en niet van het verkeersysteem. Gedragsverandering en innovatieve technieken leiden tot een mobiliteitssysteem dat aansluit bij een beter leefbare omgeving.

### Van buiten naar binnen: leren van anderen

Deze aanpak is '*Tilburgs*' tot stand gekomen. Door *gewoon aan de slag* te gaan en *het gesprek en de samenwerking* met de stad te zoeken. Dat levert belangrijke inzichten op: waar heeft de stad daadwerkelijk behoefte aan en wat betekent dit voor de gewenste mobiliteit van de Tilburgers en haar bezoekers? We hebben niet alleen geluisterd naar stakeholders uit onze eigen gemeente, maar ook naar de regio, en naar experts en steden die net als Tilburg vooruit willen.. We hebben de lessen van anderen vertaald naar Tilburg: wat kunnen we meenemen en zodanig toepassen dat het Tilburg eigen wordt? Passend bij de behoeften en wensen van onze stad en onze inwoners.

### Flexibel kader: open stellen en goed weten wat belangrijk is!

Het vaststellen van deze aanpak betekent alles behalve dat het nu klaar is. Dit is juist de start. We zijn gaan nu op reis en we weten hoe en met wie we samen reizen. Én er zal nog veel veranderen en we gaan nog veel ontdekken. Met deze aanpak stellen we ons daar echt voor open; bewust van onze doelen en met een duidelijk eigen merk en handelswijze. Wat mij betreft een startpunt voor succesvolle transitie naar slimme en duurzame mobiliteit voor onze prachtige stad. Ik nodig dan ook ondernemers, Tilburgers en omliggende gemeenten uit om samen deze nieuwe aanpak tot een succes te maken.

**Mario Jacobs**

**Wethouder Slimme en Duurzame Mobiliteit**



## #MobiliteitTilburg2040 : Durf te dromen!

In 2040 is Tilburg een populaire stad om te wonen, werken en verblijven. We zijn zo populair, omdat ontwikkelingen in de economie, de samenleving en de leefomgeving hier niet ten koste van elkaar gaan. Hier versterken ze elkaar. Dat lukt door open en slimme samenwerking met bewoners en bedrijven.

En de mobiliteitswereld? Die is veranderd! We fietsen en lopen nu heel veel. Vooral omdat een bedrijvige stad als de onze behoefte heeft aan beweging en ontspanning. Binnen de stad wordt voor korte verplaatsingen veel gelopen via brede en veilige looproutes. Het gemak van de voetganger staat centraal in de binnenstad, op pleinen, campussen en bij stations en OV-knopen. Daarnaast heeft iedereen heeft tot minstens één fiets; bijvoorbeeld via het slimme online [deelsysteem voor e-fietsen](#). 'Actieve routes' verbinden de wijken met de binnenstad, winkelcentra, stadsparken en onderwijsgebieden. De routes zijn breed en veilig, met ruimte zat voor de snellere elektrische fietsen, bakfietsen en fietstaxi's en andere [light electric vehicles](#). Ook zijn de routes zo ingericht dat ook minder-validen en ouderen zich vrij kunnen bewegen. Snelfietsroutes verbinden de stad met de omliggende kernen en de rest van Brabant. Onze fietsen zijn al een tijdje allemaal online. Zo hebben we niet alleen [mobiele informatie](#) over het weer, maar ook over drukte op fietspaden, vrije stallingsplekken en beschikbare oplaadpunten.

Ook de automobiliteit is nu [volledig elektrisch](#), en sinds kort [100% zelfrijdend](#). Door slimme technologie zijn auto's klimaatneutraal en zijn ze door hun opslagcapaciteit onderdeel van het [smart grid](#) elektriciteit netwerk. En verkeersongevallen zijn

uitzonderingen. Verkeerslichten zijn ook vrijwel niet meer nodig. Die techniek zit ingebouwd in voertuigen en smartphones. Auto's nemen sowieso veel minder ruimte in. Parkeren op afstand maakt dat we minder parkeren in de binnenstad. Dat geeft lucht! Op een aantal centrale plekken kun je in- en uitstappen. Dat hebben we voor een belangrijk deel slim opgelost in wat vroeger de parkeergarages waren. Beschikbare plekken zijn trouwens altijd vooraf bekend, want ook alle auto's en plekken zijn [online](#). En het betalen wordt maandelijks achteraf geregeld door de serviceprovider van de merkdealer.

Voor de langere afstanden is de trein gewild. Door technologie wordt het spoor op een veilige manier veel efficiënter gebruikt. NS scoort al jaren een 9,3 op klanttevredenheid. Tilburg is met een rechtstreekse verbinding eens per uur verbonden met Düsseldorf. En station Berkel-Enschot is alweer 15 jaar in gebruik. Op een paar drukke verbindingen, naar Stappegoor bijvoorbeeld, rijden [zelfrijdende e-bussen](#). Chauffeurs zijn er nog, maar nu als [gastheer of -vrouw](#) van onze stad. Wat ooit één van de succesvolle experimenten uit 2019 was, draagt enorm bij aan de veiligheid en de sfeer. Bussen rijden alleen nog op hoofdwegen. Binnen veel woonwijken hebben we een [automatisch en zelfstandig functionerend systeem van deelauto's](#): Uber 3.0. Zonder chauffeurs is dit voor iedereen betaalbaar; juist ook voor ouderen, gehandicapten en minima.

Sinds kort kunnen we ook [per boot over het Wilhelminakanal](#) naar de binnenstad. Vooral vanuit Oosterhout, Oirschot en de Reeshof is dit heerlijk: met weinig stress en veel persoonlijke ruimte. De Piushaven is de eindhalte, van waar nu ook Eindhoven Airport ontspannen bereikbaar is. Bagage geef je hier al af.



En dan nog een succesverhaal: door uitstekende regionale samenwerking en kennisdeling, functioneert het [goederenvervoer](#) naadloos. Op snelwegen rijden vrachtwagens in colonnes; efficiënt, veilig en schoon. Aan de randen van de stad slaan we over op [light electric vehicles](#). Veel goederen worden over het Wilhelminakanaal met klasse IV-schepen aangeleverd. En ook de vracht via de railterminal neemt nog toe. Tilburg is een logistiek voorbeeld in Nederland.

Het is belangrijk om 2 begrippen te voorzien van een duidelijk definitie:

**Mobiliteit:** alle manieren om personen en goederen van A naar B te verplaatsen.

**Duurzaam:** voorzien in de behoeften van de huidige generatie, zonder daarbij de mogelijkheden van toekomstige generaties te beperken om in hun behoeften te kunnen voorzien. Duurzaamheid wordt gemeten langs de driehoek sociaal-cultureel, ecologie en economie (people, planet, profit); volgens de Telos-systematiek



## Inhoudsopgave

<b>Hoofdstuk 1: De balans opmaken .....</b>	<b>5</b>
Een korte terugblik.....	5
Hoe staat onze stad er nu voor? .....	7
Wat vinden de stakeholders? .....	10
<b>Hoofdstuk 2: Visie &amp; Strategie .....</b>	<b>15</b>
Visie: Tilburg vitaal, gezond en duurzaam .....	15
Strategie: Verbreiding mobiliteitsaanpak .....	19
<b>Hoofdstuk 3: Uitwerking per schaalniveau .....</b>	<b>22</b>
Aansluiten op bestaande Brabantstrategie .....	23
Aansluiten op bestaande Regiostrategie .....	25
Stadsstrategie .....	27
<b>Hoofdstuk 4: Adaptieve agenda .....</b>	<b>30</b>
Werkwijze .....	30
Financiering.....	31
Uitwerkingen.....	32
<b>Bijlagen .....</b>	<b>33</b>

Infographics .....	34
Uitwerking mobiliteitsopgaven per gebied.....	38
Binnenstad.....	39
Onderwijsclusters.....	43
Werklocaties.....	45
Zorgcluster.....	49
Woongebieden .....	51
Schoolomgevingen .....	52
Winkelcentra .....	53
Sportvoorzieningen .....	53
Quick Wins 2014-2016 .....	54
Maatregelen 2017 .....	55



# Hoofdstuk 1: De balans opmaken

## Een korte terugblik

Een nieuwe aanpak kan niet zonder een terugblik in de tijd. Hoe heeft de mobiliteit in Tilburg zich ontwikkeld en welke conclusies trekken we daaruit?

### Terugkerende thema's en onderwerpen

In 1870 is in Tilburg de eerste [fiets](#) van Nederland gemaakt en verschenen. In de jaren '70 van de 20<sup>e</sup> eeuw was Tilburg pionier op het gebied van fietsbeleid. Wij hadden de eerste snelfietsroute ter wereld die Oisterwijk verbond met onze binnenstad en de universiteit.

[OV](#) speelt een rol van betekenis sinds de bouw van het eerste [station](#) in 1863. Vervolgens was er het nieuwe Centraal Station in 1965 en nu gaat het om de uitbreiding daarvan. Daarnaast is er steeds aandacht voor de kleinere stations: Universiteit, Reeshof, en ook Udenhout en Berkel-Enschot. Met de realisatie van het [Hoogspoor](#) in 1962 is de barrièrewerking van het spoor deels opgelost. Toch werken we nog steeds aan betere verbinding van de noordelijke en zuidelijke stadsdelen; zoals de nieuwe Willem-II passage en de route door het centraal station.

100 Jaar geleden reden er trams op belangrijke lokale en regionale routes door de stad. Voor een deel zijn dit de routes waar nu het [Hoogwaardig Openbaar Vervoer](#) rijdt.

Al vroeg was er in Tilburg aandacht voor het verwerken van [autoverkeer](#). Daarom werden al in het begin van de 20<sup>e</sup> eeuw de Ringbanen aangelegd. De afgelopen decennia zijn de andere ringen gerealiseerd: de Tangenten en de Cityring. Zo heeft Tilburg nu een wegenstructuur met drie volledige ringen. Dat is uniek en biedt ook nu weer kansen.

Het heeft lang geduurd voordat Tilburg over water bereikbaar werd gemaakt over het [Wilhelminakanaal](#); tot 1923. Vandaag de dag wordt het Wilhelminakanaal weer verbreed en worden sluizen en bruggen vervangen. En terecht dromen we over personenvervoer over water; met de Piushaven als aantrekkelijke opstapplek.

Sommige onderwerpen komen steeds terug in de geschiedenis van de Tilburgse mobiliteit; zo ook in deze nieuwe aanpak:

- De waardering van fietsen als onderdeel van de totale mobiliteit, en het verlangen om hier als actieve stad in voorop te lopen.
- De ontwikkeling van stations en aandacht voor spoordoorsnijding van de stad.
- De rol van snel en hoogwaardig openbaar vervoer in de stad.
- De continue aandacht voor de rol van de auto in en om de (binnen)stad.
- Het belang van goede multimodale bereikbaarheid van onze bedrijven.



## Ons TVVP heeft een stevige basis gelegd

De afgelopen 15 jaar hebben we -met ons Tilburgse Verkeer- en Vervoerplan (TVVP) in de hand- flink ingezet op faciliteren van groei van onze stad. Het TVVP had als doelstellingen het verbeteren van de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid van en in onze stad. Vanuit het TVVP is geïnvesteerd in een ringstructuur in- en om de stad, in het nieuwe station Reeshof en de verbreding van het Wilhelminakanaal. Ook hebben we al vroeg ingezet op de opkomst van de (e)-fiets, door de realisatie van nieuwe fietsroutes en fietsenstallingen.

Het TVVP heeft hiermee een [stevige basis gelegd op het gebied van de infrastructuur](#): de gemeentelijke hoofdnetwerken zijn nagenoeg klaar om de verwachte groei van het verkeer op te vangen. De [drie ringen](#) (Tangenten, Ringbanen en Cityring) en de radialen/spaken zijn voor het grootste deel gerealiseerd. Ook hebben we geïnvesteerd in [verkeerslichten en andere technologie](#) langs en boven de wegen (dynamisch verkeersmanagement). Denk daarbij aan de Tilburgse verkeerscentrale en het dynamisch parkeerverwijssysteem. Ook is de efficiëntie van verkeerslichten sterk verbeterd door slimme groene golven, netwerkregelingen en verbeterde software.

De eerste maatregelen voor [schoner verkeer](#) zijn ook genomen. Denk bijvoorbeeld aan de milieuzone en oplaadpunten voor elektrische auto's en fietsen. Het [hoofdfietsnetwerk](#) is grotendeels gereed, net als de gratis bewaakte fietsenstallingen in de binnenstad.

Het [OV-netwerk](#) is ook goed onderweg. Haltes, doorstromingsmaatregelen station Reeshof zijn gerealiseerd,. Op dit moment wordt het centraal station samen met het busstation beter bereikbaar en toekomst vast gemaakt.

Het hoofdnet voor [goederenvervoer](#) volgt de belangrijke lijn van [trimodaliteit](#): weg, water en spoor. Dat gaat vooral over de Tangenten, het Wilhelminakanaal, en het spoor. Overslag gebeurt via de Barge terminals. De logistieke clusters zijn Vossenberg en Loven. Loven is trimodaal bereikbaar (weg, water en spoor), Vossenberg bimodaal (weg en water). In het Huis van de Logistiek wordt nauw samengewerkt door overheid, bedrijfsleven en kennisinstellingen op het gebied van logistiek. Tilburg is hiermee een logistieke hotspot.

De afgelopen jaren is er ook op het gebied van samenwerking vooruitgang geboekt. Op het gebied van mobiliteit is Tilburg onderdeel van BrabantStad Bereikbaar; samenwerkingsverband op het gebied van (inter)nationale mobiliteit met Rijk, provincie, B5 steden, NS, Prorail, onderzoeksinstellingen en bedrijfsleven. Daarnaast is Tilburg onderdeel van de GGA (GebiedsGerichte Aanpak) Midden-Brabant waarin op het gebied van regionale mobiliteit wordt samengewerkt met provincie, omliggende gemeenten en politie. We nemen deel aan het NDW (Nationale Databank Wegverkeersgegevens). Hierin werken we op nationaal niveau samen aan het inwinnen, opslaan en distribueren van wegverkeersgegevens.

In bijlage 1 is een infographic opgenomen van het netwerk in Tilburg in 2016.

## Hoe staat onze stad er nu voor?

### Onderwijs- en moderne industiestad

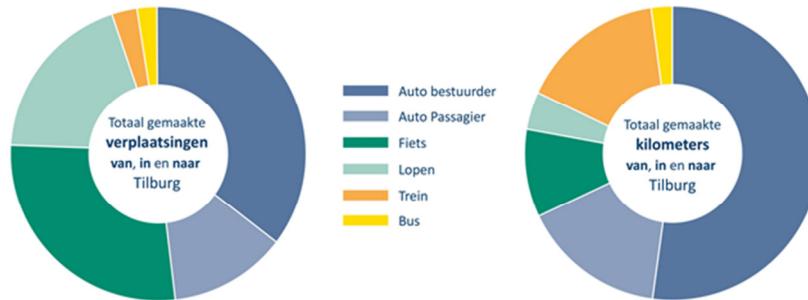
Tilburg telt nu ruim 211.000 inwoners. Daarmee zijn we de zesde stad van Nederland. In totaal volgen 71.000 leerlingen en studenten onderwijs in onze stad; waarvan 28.000 op hoger en wetenschappelijk niveau en 13.000 op MBO-niveau. We bieden plek aan 108.000 arbeidsplaatsen, waarbinnen industrie, logistiek, zorg en leisure belangrijke sectoren zijn. Door het grote aandeel studenten wonen hier bijna 50.000 jongeren tussen de 15 en 30 jaar. Daardoor heeft onze stad relatief veel kleine huishoudens.

In bijlage 1 is een infographic opgenomen van de demografie Tilburg 2016.

### De helft van alle vervoersbewegingen is duurzaam

De helft van alle vervoersbewegingen is nu al te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer. In totaal gaat het om 55% van het aantal verplaatsingen. Het overige van de vervoersbewegingen wordt gemaakt per auto. Toch wordt in Tilburg in verhouding minder gelopen en gefietst dan in vergelijkbare gemeenten, en meer gebruik gemaakt van de auto. Het OV speelt een bescheiden rol in de totale mobiliteit (3%), al heeft de trein een belangrijke positie als het gaat om onze regionale bereikbaarheid.

Het aandeel elektrische auto's is vandaag de dag nog beperkt tot een half procent; hoewel in 2015 1 op de 10 verkochte auto's een plug-in hybride (PHEV) of volledig elektrisch aangedreven auto is (FEV).



Links: verdeling totaal aan gemaakte verplaatsingen van, in en naar Tilburg

Rechts: verdeling totaal aan gemaakte kilometers van, in en naar Tilburg

Bron: OvIN, gecombineerde cijfers 2002 t/m 2014.

### Daily Urban System: sterke dagelijkse focus op regio

Verreweg de meeste woon-werkverplaatsingen van en naar Tilburg blijven binnen Brabant. De grootste dagelijkse woonwerkpendel zien we tussen Tilburg en Breda. Maar ook Oirschot, Waalwijk, Oisterwijk, Boxtel, Eindhoven en Den Bosch zijn belangrijke pendelrelaties voor werkforenzen. Als we naar de pendel van kenniswerkers en hoger onderwijsstudenten kijken, dan reikt het mobiliteitssysteem van onze stad veel verder naar buiten. Tot in de Randstad; van daaruit komen met name WO-studenten dagelijks naar Tilburg en vice versa. Als we naar het MBO kijken, dan is er vooral een sterke relatie met Eindhoven en Breda. In onze vrije tijd zijn we -net als voor werk- vooral sterk met Breda en onze eigen regio verweven. Opvallend is ook dat er veel vrijjetidsverkeer tussen Tilburg en Eindhoven is, terwijl de verbinding van de arbeidsmarkten beperkt is. De regionale verzorgingsfunctie van voorzieningen is sterk richting omliggende

gemeenten, maar relatief beperkt in vergelijking met Breda of Den Bosch. We noemen dit overzicht van verplaatsingen voor dagelijkse activiteiten van mensen en bedrijven, het Daily Urban System.

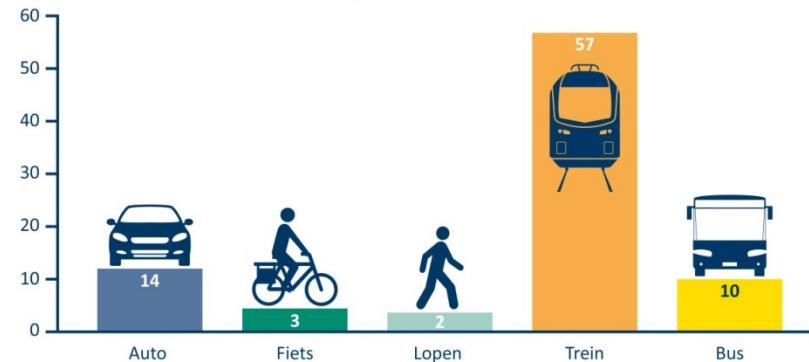
### Infra is veilig, nu het gedrag nog

De afgelopen jaren is hard gewerkt om de infrastructuur van Tilburg veiliger te maken. En met succes. Op dit moment zijn er geen zogenaamde black-spots (locaties met veel verkeersongevallen) meer in Tilburg. Wel vinden verspreid door de stad nog steeds ongevallen plaats. Op verschillende plekken voelt het voor kwetsbare doelgroepen onveilig en is er sprake van onveilig verkeersgedrag en minder tolerantie ten opzichte van elkaar. Hierbij speelt dat met name voor fietsers de verkeersveiligheid is afgangen door enerzijds de ontwikkeling van de e-fiets en anderzijds de vergrijzing. Verkeersveiligheid wordt meer en meer een gedragsgericht thema. Als de infra veilig is, dan zijn het vooral nog menselijke gedragingen die voor onveiligheid zorgen.

### Verschillende vervoersproducten en -markten

Logischerwijs worden vervoermiddelen op verschillende afstanden gebruikt. De gemiddelde loop- en fietsafstand in Tilburg is 3 kilometer. Zeker voor de fiets is er ruimte om dat te verhogen. Auto's rijden gemiddeld 14 kilometer, maar dit varieert sterk. Ongeveer de helft van alle autoritten is kort (binnenstedelijk) tot 5 kilometer. Daar staat een kwart aan middellange ritten (tot 25 km) en een kwart aan lange ritten (> 25km) tegenover. De [trein en de bus zijn twee wezenlijk verschillende vervoerssegmenten](#) binnen het OV. De bus wordt vooral gebruikt op de korte tot middellange afstand; gemiddeld 10 kilometer. De trein vervult de vervoersbehoefte op langste afstand; gemiddeld 57 kilometer per rit.

Gemiddelde ritlengte per vervoerswijze in Tilburg



Rechts: gemiddelde ritlengte per vervoerswijze in Tilburg

Bron: OvIN, gecombineerde cijfers 2002 t/m 2014.

### Interne vervoersbewegingen

De auto wordt vrij veel gebruikt. Als we bijvoorbeeld kijken naar de autoritten van en naar de binnenstad, dan zien we dat 60% uit Tilburg zelf afkomstig is. Veel van de autoverplaatsingen in Tilburg zijn ruim binnen fietsbare afstand. De opkomst van de e-bike vergroot deze afstand verder. Het hoge autogebruik wordt deels verklaard door het grote aantal Tilburgers dat in onze eigen stad werkt.

### De doorstroming op hoofdwegen blijft belangrijk

Mede als gevolg van gevoerd beleid in het TVVP, zijn er nu [geen grote knelpunten](#) in de Tilburgse autobereikbaarheid. Met name de bereikbaarheid van de



noordelijke bedrijventerreinen en woongebieden is verbeterd door de realisatie van de Tangenten.

Tijdens de spits ontstaan links en rechts echter wel vertragingen; vooral op de Ringbanen en de toegangswegen. De verwachting is dat de doorstroming op de hoofdwegen opnieuw onder druk komt te staan bij ongewijzigd beleid. Vooral vertragingen op de Brabantcorridor A58 zullen sterker van invloed zijn op de regionale bereikbaarheid van Tilburg. Daarnaast zien we knelpunten op een aantal kruispunten van hoofdwegen, zoals de Hasseltrotonde en de aansluiting van de Ringbaan zuid op de Ringbaan west (knooppunt 't Laar).

### Grote logistieke sector in Tilburg

Met 1,3 miljoen m<sup>2</sup> aan distributiecentra is Tilburg een belangrijk logistiek knooppunt. Het meeste (inter)nationale goederenvervoer gaat van west (Rotterdam of Antwerpen) naar oost (achterland EU) v.v. via A58, Wilhelminakanaal of spoor van en naar Tilburg. In 2014 zijn er 120.000 containers in Tilburg overgeslagen op de Rail Terminal Tilburg (Loven) en Barge Terminal Tilburg samen.

### Emissies blijven onder wettelijke norm

We voldoen aan de [wettelijk verankerde Europese luchtkwaliteitsnormen](#). Al wordt overlast als gevolg van geluid op bepaalde plekken en tijdstippen wel als probleem ervaren. De verwachting is dat, als gevolg van scherpe regelgeving en bijpassende technologische innovaties, de normen blijvend behaald worden. Sterker nog, we verwachten dat de emissies in 2040 gedaald zijn met 40% ten opzichte van nu. Ondanks dat de wettelijke normen gehaald worden, blijft luchtkwaliteit een

aandachtspunt voor de verdere verbetering van de leefbaarheid van Tilburg en de gezondheid van onze inwoners.

In bijlage 1 is een infographic opgenomen van de mobiliteit in Tilburg in 2016.



## Wat vinden de stakeholders?

Al in het proces van de [Omgevingsvisie 2040](#) zijn onder de noemer 'Toekomst Tilburg 2040' op allerlei manieren stakeholders betrokken. Daarnaast is specifiek voor deze mobiliteitsaanpak een participatieproces opgezet. Hierin hebben we een voorschot genomen op wat we willen blijven doen. We hebben stakeholders niet alleen betrokken door één-op-één contact of via bestaand overleg, maar juist ook via interactieve werksessies, een [stadsdebat](#), een [blog](#), een [website](#), sociale media, zogenaamde hacks en concrete werkopdrachten voor studenten (Tilburg University en Nationale Hogeschool voor Toerisme en Verkeer). Er zijn zowel regionale als lokale stakeholders betrokken, zowel bedrijfsleven/werkgevers als andere overheden en kennisinstellingen. Daarnaast zijn de wijkraden en individuele inwoners betrokken.

### Blijf in gesprek over onzekere toekomst

Er is veel enthousiasme om samen te werken aan de toekomst van mobiliteit en bereikbaarheid voor onze stad. Anderzijds blijkt het lastig om over de toekomst te praten, omdat ontwikkelingen zo snel gaan en de toekomst meer dan ooit onzeker en complex is. Daarom is het van belang om met elkaar in gesprek te blijven.

### Zorg voor aantrekkelijke én bereikbare binnenstad

De toekomst van de binnenstad is voor iedereen essentieel en dus een belangrijk onderwerp. De mobiliteit van de binnenstad is complex omdat ondernemers enerzijds klanten wil trekken en anderzijds de verblijfskwaliteit zoveel mogelijk willen verbeteren. Daarnaast is de binnenstad een gebied waar veel mensen

wonen. Het gaat erom steeds weer de juiste balans te vinden tussen bereikbaarheid en aantrekkelijkheid.

### Zorg voor bereikbare en veilige onderwijsinstellingen

Voor scholen gaat het net even om een andere balans. Tilburg is een echte onderwijsstad. De bereikbaarheid van en veiligheid op de campussen -en dat geldt voor elke schoolomgeving- is daar de belangrijkste opgave. Lopen en fietsen hebben dan prioriteit. Voor onze studenten zijn daarnaast de ontwikkelingen van de studenten ov-jaarkaart en de studentenbeurs van groot belang.

### Blijf voorop lopen met fietsen, en voeg daar lopen aan toe!

Tilburg heeft een goede fietsinfrastructuur als gevolg van keuzes die we eerder gemaakt hebben. De Tilburgers zijn trots op onze stad, die als eerste pionierde met een stedelijke snelfietsroute. Onze inwoners zijn dat een beetje kwijt geraakt, en zijn opnieuw op zoek naar die trots. Daarnaast verlangen Tilburgers meer aandacht voor de voetganger, maar ook voor kwetsbare groepen zoals minder validen en ouderen. We investeren in lopen en fietsen omdat we een actieve en gezonde stad willen.

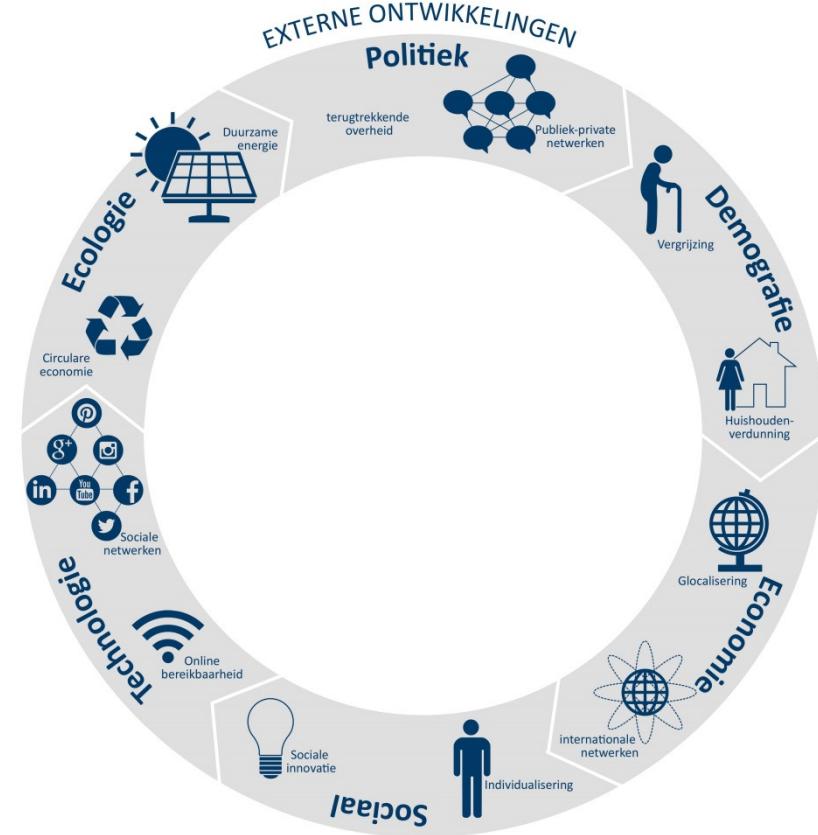


## Zet in op logistieke bereikbaarheid

Logistiek speelt voor de diverse betrokkenen op drie manieren. Het gaat om de (inter)nationale externe bereikbaarheid als stad geheel en specifiek van het logistieke cluster bedrijven; met name op Vossenberg en Loven -de logistieke hotspot nummer twee van Nederland- en Katsbogten. Dit over weg, water en spoor en in onderlinge samanhang. Daarnaast wordt aandacht gevraagd voor de gevolgen van e-commerce distributie door de hele stad. En het derde aspect is de bevoorrading van de binnenstad. Het zijn drie verschillende onderwerpen, die elk van groot belang zijn voor de stad en de concurrentiepositie van onze regio.

## Toekomstige ontwikkelingen

De wereld van mobiliteit verandert snel. Verschillende ontwikkelingen vragen om herijking van het mobiliteitsbeleid. Demografisch gezien zal Tilburg nog groeien tot circa 225.000 inwoners in 2030. Die groei gaat wel minder snel dan voorheen. Huishoudens worden nog iets kleiner, mede als gevolg van vergrijzing. **Technologische ontwikkelingen**, zoals ICT en Big Data, hebben een toenemende invloed op mobiliteit. Dat komt bovenop **flexibilisering en individualisering** van mobiliteit. Reizigers willen zich op maat verplaatsen. Groei van de automobiliteit is in dat licht niet meer vanzelfsprekend; die van de **fiets** wel. **Langzaam, of liever gezegd actief verkeer**, krijgt een volwaardige plaats in de vervoersmix. Steeds vaker wordt specifiek beleid voor voetgangers ontwikkeld. De focus op **schone mobiliteit** neemt toe. Het maatschappelijk debat over de schaarste en gevolgen van fossiele brandstoffen resulteert in maximale aandacht voor duurzame alternatieven. De gevolgen van mobiliteit op de volksgezondheid zijn steeds vaker onderwerp van gesprek. Dat gaat niet alleen over luchtkwaliteit, maar zeker ook over stress. Mobiliteitsoplossingen moeten bijdragen aan een **gezonde en aantrekkelijke stad**. De verhoudingen tussen marktpartijen, burgers en de overheid -als het gaat om het bedenken en maken van die oplossingen- verandert snel. De overheid krijgt steeds vaker een **faciliterende rol**, bijvoorbeeld in het organiseren van de dialoog.



### De internetrevolutie verandert gebruik van de buitenruimte

Steeds meer ruimtelijke functies en plekken in de stad krijgen een **virtuele component**. Dat verandert het gebruik van de ruimte. Kantoren worden al steeds meer ontmoetingsplekken en thuiswerken wordt meer en meer gemeengoed. Een strikte scheiding tussen de functies vervaagt. Met de komst van de smartphone is ons internet mobiel geworden en zijn we steeds **plaats- en tijdonafhankelijker**.

Ondanks onze virtuele verbondenheid spelen nabijheid en elkaar ontmoeten in de toekomst nog steeds een belangrijke rol. De binnenstad wordt nog belangrijker als ontmoetingsplek; zowel zakelijk als recreatief.

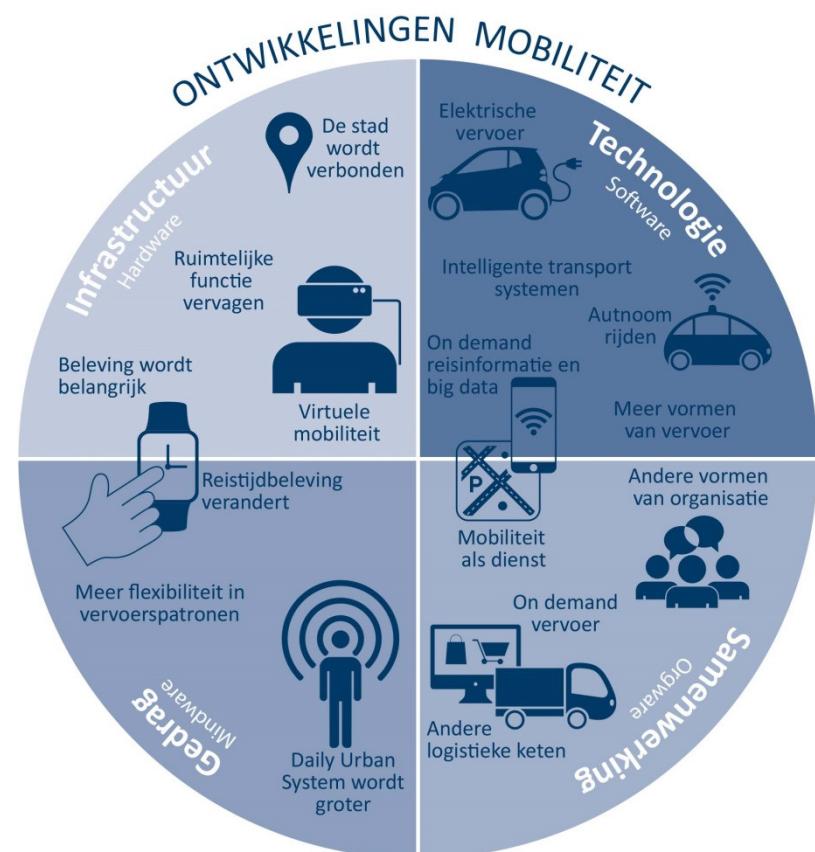
Ontwikkelingen als internettwinkelen hebben flinke invloed op logistieke ketens; vooral in de einddistributie naar de consument. Op grote schaal is **synchronodaal vervoer** (overstap tussen weg, water, rail) een ontwikkeling. Alle vervoeropties bestaan naast elkaar, en ‘onderweg’ kan overslag plaatsvinden. ICT-toepassingen zijn hiervoor cruciaal.

### Voertuigen worden slimmer en persoonlijker

De variëteit in vervoermiddelen -aansluitend bij individualisering- neemt hard toe; zie bijvoorbeeld de bakfiets, cargobike, Hooverboard en speed-pedelec (snelle elektrische fiets). We noemen dit light-electric-vehicles. Dit stelt nieuwe eisen aan de breedte van en snelheden op infrastructuur en de opstelruimte bij kruispunten. Er worden grote stappen gezet in **elektrisch vervoer**. Naar verwachting hebben elektrische auto's in 2020 een aandeel van 6% op het totale wagenpark. Naast positieve effecten op de lokale leefbaarheid (emissies, geluid), draagt deze transitie naar duurzaam vervoer fors bij aan de klimaatopgave; mits elektriciteit duurzaam wordt opgewekt.

De rol van (**open**) data en een goede digitale infrastructuur in mobiliteit heeft de afgelopen jaren al een vlucht genomen. Ook in het OV is reisinformatie op de smartphone niet meer weg te denken. Nu zien we dat auto's ook steeds meer data met elkaar uitwisselen. Dat resulteert in de opkomst van '**connected cars**'. Dat maakt dat we steeds minder ‘wegkantsystemen’ zoals routeinformatiepanelen en verkeerslichten nodig hebben.

Een nog moeilijk in te schatten maar bijzonder relevante ontwikkeling, betreft de **zelfrijdende voertuigen**. Steeds meer bedrijven werken aan deze technologie en er wordt mee getest in praktiksituaties. In 2040 zal de zelfrijdende auto zonder meer een rol van betekenis spelen; zeker op hoofdwegen en mogelijk zelfs in de binnenstad.



## Flexibeler en individueler reisgedrag

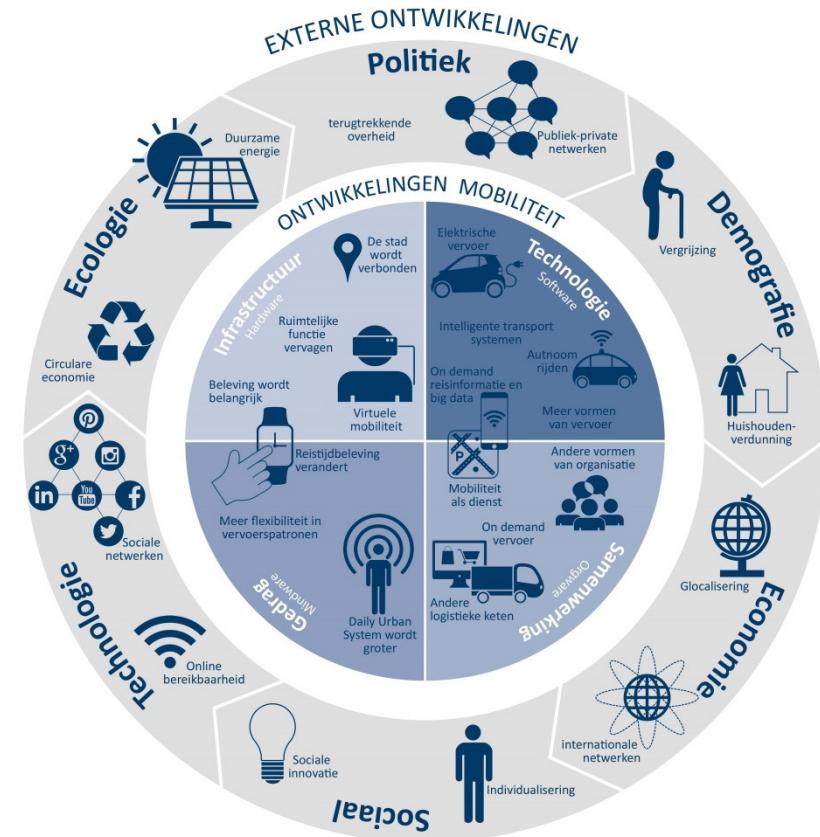
Online verbondenheid heeft ook effect op de reistijdbeleving. Vandaag de dag is werken in de trein al gemeengoed. Dit kan ook gebeuren met de zelfrijdende auto. Studeren, communiceren en ook onderweg nog even boodschappen bestellen. Reistijdbeleving wordt persoonlijker; snel is niet altijd meer het belangrijkst.

Ook de rol van data en reisinformatie speelt een rol. We maken steeds vaker individuele keuzes, gebaseerd op onze eigen persoonlijke behoefté. Zo worden we steeds flexibeler in ons reisgedrag. Vroeger bepaalde de infrastructuur en de werkgever ons mobiliteitsgedrag; in de toekomst is het de gebruiker die zelf bepaalt.

## Andere organisatievormen in mobiliteit

Als gevolg van technologie en de toenemende variëteit in vervoermiddelen, komen er steeds meer private en commerciële initiatieven. We zien dat al terug in deelauto's, deelfietsen, deelscooters en privaat busvervoer. Het organiseren van mobiliteit is steeds minder een taak voor de overheid alleen. Ook deelmobiliteit georganiseerd door, voor en tussen bewoners komt steeds meer voor. Wat resulteert in een veelheid aan kleinschalige diensten. Als gevolg van de data ontwikkelingen is het te verwachten dat mobiliteit van aanbodgerichtheid naar vraaggerichtheid gaat: 'mobility as a service' (mobiliteit als dienst). Zo kunnen mensen lid worden van deze nieuwe diensten en met een keur aan vervoermiddelen reizen. De (behoeften van de) reiziger staan hiermee centraal en niet het vervoermiddel.

Om dit te faciliteren komen nieuwe organisatievormen op, vooral in de vorm van digitale platforms. Denk bijvoorbeeld aan Uber, Airbnb en lokale sites als MyWheels. Ook als overheid zien we hier kansen; door een platform te bieden voor samenwerking rond mobiliteit en door aanbieders van diensten gebundeld naar onze bewoners en bezoekers te brengen. Een goede digitale infrastructuur en open data zijn hierbij randvoorwaarden.



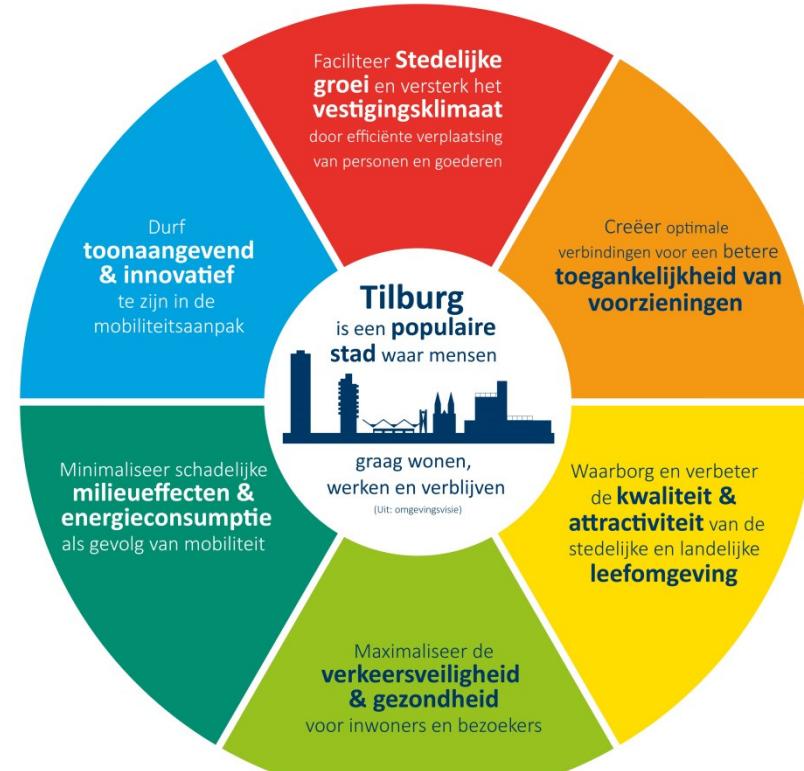
## Hoofdstuk 2: Visie & Strategie

### Visie: Tilburg vitaal, gezond en duurzaam

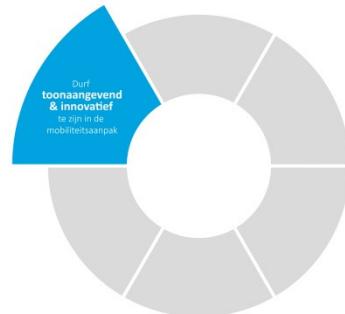
#### Uitgangspunt: Omgevingsvisie 2040

Mobiliteit vormt een belangrijk onderdeel van de [sociale, ecologische en economische vitaliteit](#) van een stad (people, planet, profit). Mobiliteit is als de bloedsomloop van de stad: het verbindt mensen en activiteiten. Deze mobiliteitsaanpak beziet mobiliteitsopgaven en -oplossingen in een [breder kader](#) dan alleen verkeerskundige aspecten. Het gaat om het [benutten van kansen](#) om van Tilburg een populaire stad te maken, waar mensen graag wonen, werken en verblijven. De mobiliteitsaanpak draagt bij aan de hoofddoelstelling uit de Omgevingsvisie 2040: "**Tilburg is een populaire stad, waar mensen graag wonen, werken en verblijven. Een stad die ook aantrekkelijk is voor bedrijven en instellingen. Een vitale, gezonde en duurzame stad. De ontwikkelingen in de economie, de maatschappij en de leefomgeving gaan niet ten koste van elkaar, maar sluiten op elkaar aan en versterken elkaar.**"

Deze doelstelling uit de Omgevingsvisie Tilburg is voor de mobiliteitsaanpak geconcretiseerd in de zes mobiliteitsdoelen hiernaast.



Net als in de omgevingsvisie 2040, zijn de doelen gericht op een duurzame, sociale stad met economisch elan vanuit de aanpak van **People** (*bewoners en bezoekers*), **Planet** (*klimaatneutraal en klimaatbestendig*) en **Profit** (*sterk in kennis, innovatie en smart industries*). Wat zijn de zes doelen waar deze Mobiliteitsaanpak aan bijdraagt? En tevens welke ambities stellen we bij elk doel?



### Toonaangevend en innovatief

*De nieuwe mobiliteitsaanpak stimuleert innovatieve projecten. Het is onze ambitie om in 2040 koploper te zijn op het gebied van mobiliteitsinnovaties en daarmee toonaangevend op nationaal en internationaal niveau.* Technologische ontwikkelingen zorgen ervoor dat slimmer

gebruik gemaakt wordt van de beschikbare vervoersopties. Steeds vaker worden vervoermiddelen door elkaar of in een keten gebruikt. De mobiliteitsaanpak zet steviger in op het slim gebruiken van deze technologie en het slim koppelen van netwerken; zowel voor personen als goederen. Hierbij wordt niet alleen gekeken naar bestaande, reeds bewezen, technologie, maar ook naar nieuwe technologie. Onze mobiliteitsaanpak is geen top-down aanpak meer, maar een experimentele praktijk. Er is ruimte voor proeftuinen op het gebied van mobiliteit. Nieuwe mobiliteitsinitiatieven die bijdragen aan de gestelde doelen worden gefaciliteerd. Daarnaast hebben we de ambitie met onze aanpak toonaangevend te zijn in Brabant en Nederland.

Mobiliteit wordt gedifferentieerder, zowel aan de vraagzijde als de aanbodzijde. Op het gebied van fiets en openbaar vervoer zullen meer tussenvormen gaan ontstaan, zowel qua verschijningsvorm als ook qua snelheid. Dit gaan we faciliteren. Hiervoor is een flexibele inrichting van de openbare ruimte nodig.

Anderzijds houden we ook rekening met kansrijke trends en ontwikkelingen zoals de deelmobiliteit en sociale innovaties. Mensen kunnen steeds beter zelf onderling hun mobiliteit regelen, buiten overheid of bedrijfsleven om. Open data en een goede digitale infrastructuur is essentieel bij innovaties. De mobiliteitsaanpak zet in op het stimuleren van nieuwe samenwerkingsvormen tussen overheid, bedrijfsleven, maatschappelijke ondernemers en bewoners.

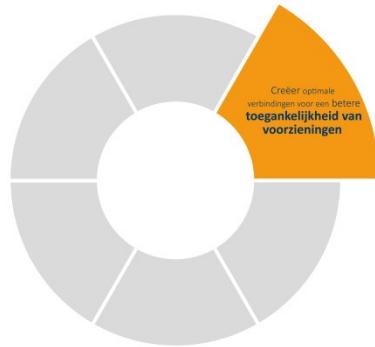
### Stimuleren vestigingsklimaat

*De nieuwe mobiliteitsaanpak levert een bijdrage aan een verbeterd vestigingsklimaat. In 2040 zijn onze economische kerngebieden optimaal en multimodaal bereikbaar voor iedereen uit Tilburg en voor zoveel mogelijk mensen van buiten Tilburg. Tevens is Tilburg logistieke hotspot nummer 1 in Nederland.*



Mobiliteit is van groot belang bij het faciliteren van de stedelijke groei, zowel qua bevolking als qua economie. Een goede bereikbaarheid blijft de basis. De belangrijkste economische kerngebieden (werklocaties/logistiek, binnenstad, onderwijs- en zorgclusters) in Tilburg worden slim met elkaar verbonden. Het

vergroten van de keuzevrijheid en de mogelijkheden voor de verplaatsing van personen en goederen is een belangrijk uitgangspunt.



## Toegankelijke voorzieningen voor iedereen

**De nieuwe mobiliteitsaanpak zet in op 100% toegankelijkheid van voorzieningen voor iedereen.**

De toegankelijkheid van voorzieningen voor elke Tilburger, maar ook voor inwoners van omliggende kernen, is van groot

belang. Maatschappelijke participatie voor iedereen is daarbij uitgangspunt. De mobiliteitsaanpak draagt daaraan bij en zet steviger in op gedifferentieerde producten. Zo kunnen ook kinderen, ouderen en minder-validen hun weg vinden naar de voorzieningen, alsmede bewoners en werknemers van verder weg gelegen gebieden en kernen.

## Kwaliteit en attractiviteit van leefomgeving

**De nieuwe mobiliteitsaanpak levert een bijdrage aan een attractieve leefomgeving. In 2040 streven we naar een forse toename van de omvang van de verblijfsruimte ten opzichte van de omvang van de verkeersruimte.**



Beleving en een openbare ruimte waar mensen zich prettig voelen daar draait het om. Vanuit mobiliteit wordt ingestoken op het vergroten van het verblijfsklimaat en het bijdragen aan een attractieve leefomgeving en een openbare ruimte van hoge kwaliteit. Door deze integrale aanpak is het mogelijk om het gebruik en de inrichting van de openbare ruimte meer in balans te brengen: minder ruimte voor grote verkeersstromen, meer ruimte voor verblijven (groen e.d.), voetgangers en fietsers. Dit speelt met name in de binnenstad, onderwijs-, woon- en recreatiegebieden. Naast de fysieke ruimte gaat het hierbij ook om minder verrommeling langs de weg door verkeersborden, verkeerslichten e.d.



## Gezond & veilig

**De nieuwe mobiliteitsaanpak gaat uit van gezonde en veilige mobiliteit. Onze ambitie voor 2040 is: nul verkeersdoden in Tilburg en een fors aandeel (2/3 binnen de stad) van lopen en fietsen.** Een gezonde stad is belangrijk voor iedereen. Dit betekent dat bij ruimtelijke ontwikkelingen het mobiliteitsperspectief van meet af aan

wordt betrokken. Het voorkomen of verkorten van verplaatsingen is daarbij het doel.

Iets meer dan de helft van alle verplaatsingen in Tilburg bestaat uit lopen en fietsen. Dit is in verhouding minder dan in andere gemeenten. Duurzaamheid en gezondheid als maatschappelijke thema's zorgen ervoor dat wereldwijd meer mensen zich bewuster verplaatsen en nog meer gaan lopen en fietsen. De

mobiliteitsaanpak zet steviger in op het verder faciliteren van actieve en gezonde vervoerwijzen als fietsen en lopen. Hiervoor liggen kansen in korte verplaatsingen in de stad die nu nog veel met de auto worden gedaan en in de opkomst van nieuwe mobiliteitsvormen zoals de e-fiets. Daarnaast geeft het vergroten van de ruimtelijke kwaliteit van de binnenstad, woon- en recreatiegebieden ruimte aan actieve vervoerwijzen, zoals lopen en fietsen.

De verkeersveiligheid blijft hierbij een harde randvoorwaarde. Technologische ontwikkelingen zorgen enerzijds voor een verhoging van de verkeersveiligheid, maar anderzijds leiden ze mensen ook meer af. De mobiliteitsaanpak blijft inzetten op het verhogen van de verkeersveiligheid. We streven naar 0 verkeersdoden. Het verbeteren van de oversteekbaarheid van de belangrijkste hoofdwegen is daarbij een belangrijk speerpunt. Daarnaast zet de mobiliteitsaanpak in op het verhogen van de externe veiligheid, waar gevaarlijke stoffen worden vervoerd over weg en spoor.

Inzetten op schoon reikt verder dan aandacht voor schone voertuigen en het voldoen aan normen. Schoon vraagt ook om een stedelijke inrichting met focus op lopen en (e-)fietsen. Dat sluit direct aan bij de doelstelling voor gezond en veilig, met inzet op actieve en gezonde vervoerwijzen. Als het gaat om schone mobiliteit, dan richten we ons primair op het stimuleren van mobiliteit voor voetgangers, (e-)fietsen en elektrische voertuigen, en zwaar verkeer op biogas (LNG/CNG), elektrisch en/of waterstof.

Bovengenoemde ambities werken we in het vervolgproces uit in indicatoren en meetbare doelen.



## Schoon

*Met de nieuwe mobiliteitsaanpak streven we naar 100% schone mobiliteit in 2040.*

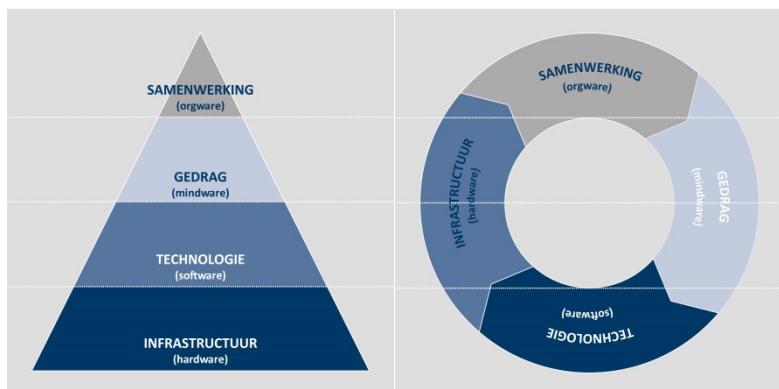
Nieuwe technologie, mede als gevolg van Europese regelgeving, zorgt voor minder emissies. En het zorgt voor de opkomst van nieuwe en schonere vervoersopties als de e-fiets en de elektrische auto en bus. De

mobiliteitsaanpak zet steviger in op het verder faciliteren van deze schone duurzame vervoerwijzen, specifiek in de verblijfsgebieden.

## Strategie: Verbreding mobiliteitsaanpak

### Infrastructuur, technologie, gedrag en samenwerking

De nieuwe mobiliteitsaanpak zet de koers voort die eerder is ingezet. Maar: de focus ligt minder dan voorheen op de infrastructuur (*hardware*). Nu gaat het veel vaker om het **beter benutten en gebruiken** van infrastructuur; door slimme sturing van mobiliteit (*software*). Daarbij speelt het **gedragsmatige aspect** van mobiliteit en de marketing van mobiliteitsoplossingen een belangrijke rol (*mindware*). Ook zal -in het kader van sociale innovatie- gezocht worden naar **slimme samenwerkingsverbanden** (*orgware*), om te komen tot concrete inzichten en passende mobiliteitsoplossingen. Ook gaan we per definitie uit van samenwerking met lokale en regionale stakeholders. De gemeente is niet meer alleen verantwoordelijk voor mobiliteit. De verbreding van de aanpak neemt niet weg dat de basis op orde moet zijn: de infrastructuur. **Beheer en onderhoud** is daarbij erg belangrijk. De aanpak beoogt een verdere koppeling van de infra-netwerken, zodat een **multimodaal mobiliteitssysteem** ontstaat. Onderstaande figuren geven de aanpak aan vanuit het TVVP (links) en de verbrede mobiliteitsaanpak (rechts)



### De gebruiker centraal: samenwerking, gedrag en marketing

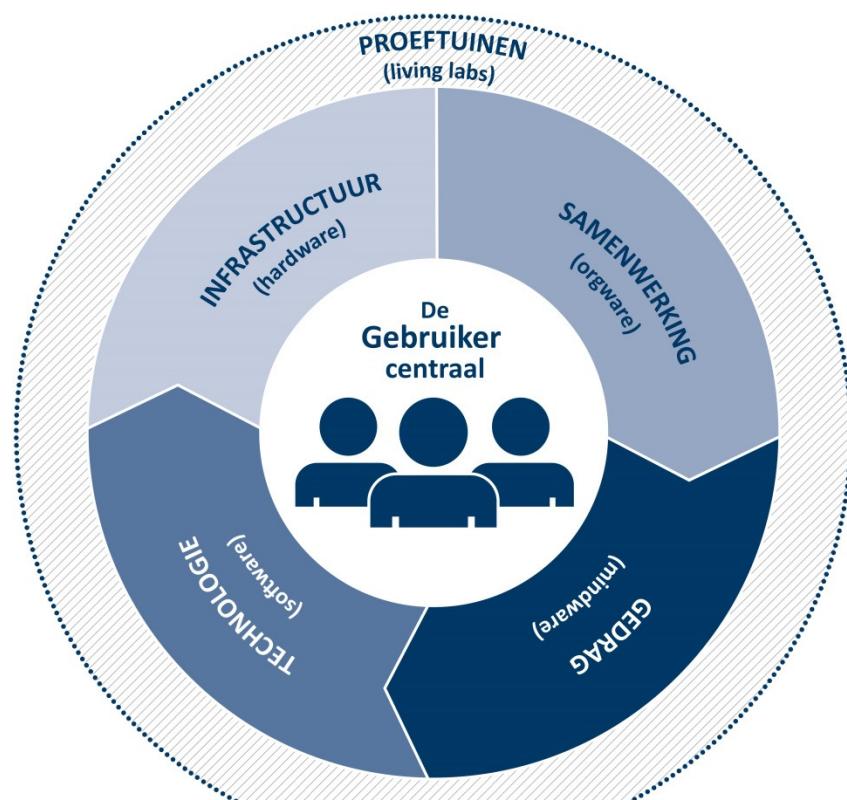
In de mobiliteitsaanpak is mobiliteit nadrukkelijk **geen doel op zich**. Mobiliteit is een middel om mensen en goederen van A naar B te verplaatsen. Mobiliteit verbindt mensen en activiteiten. De kwaliteit van onze mobiliteit wordt niet alleen bepaald door de kwaliteit van voorzieningen als wegen, fietspaden en stations, maar vooral ook door goede aansluiting op de behoeften en beleving van reizigers. Ook dat vraagt samenwerking en **overleg**. Het informeren van de reiziger over mobiliteitsmogelijkheden, en ook het verleiden en belonen ten gunste van bepaalde mobiliteitsmogelijkheden, staan aan de basis van de nieuwe aanpak. Het plan zet daarom specifiek in op **doelgroepgerichte marketing** van mobiliteit. We verbreden hiermee de mobiliteitsaanpak met het aspect 'mindware': **marketing en gedrag**.

### Tilburg als proeftuin voor mobiliteit

Tilburg staat bekend als stad van '**sociale innovatie**'. Door creatieve samenwerking tussen overheid, bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties en bewoners, ontstaan slimme oplossingen voor maatschappelijke vraagstukken. De mobiliteitsaanpak biedt ruimte om Tilburg als proeftuin te positioneren. Vanuit concrete experimenten richten we ons op het oplossen van huidige en toekomstige mobiliteitsproblemen. Mobiliteitsinitiatieven zullen meer en meer met en vanuit (lokale) ondernemers of bewoners worden opgestart. De gebruikers en de mobiliteitsdoelen staan hierbij centraal.

## Hoe ziet onze nieuwe aanpak eruit? Onze strategie

Onderstaande figuur geeft onze strategie weer. Deze bestaat uit een aantal stappen.



1. **Gebruikers staan centraal:** Dit is het leidende principe bij de nieuwe mobiliteitsaanpak. Bij alle uitwerkingen en maatregelen bezien we wie de gebruikers zijn, welke doelen zij belangrijk vinden en welke wensen en eisen zij hebben.
2. **De Cirkel van Tilburg:** Qua werkwijze gaan we uit van een andere en heldere volgorde in de aanpak. We beginnen niet als vanouds bij investeringen in infrastructuur, maar juist bij eenvoudiger, sneller te realiseren, meer adaptieve maatregelen. De werkwijze volgt onderstaande stappen:
  - a. **Samenwerking (orgware):** Met wie moeten of kunnen we samenwerken? Kunnen we vanuit samenwerking of door nieuwe samenwerkingsvormen komen tot het beste initiatief en een gewenste oplossing?

De afgelopen periode zijn we binnen het proces van deze mobiliteitsaanpak deze samenwerking met 'de stad' gestart. Daarnaast is het BrabantsMobiliteitsnetwerk gestart met de inventarisatie bij grote werkgevers in Tilburg om samen te gaan werken op het gebied van mobiliteit. Gezamenlijk kennis en ervaringen uitwisselen, mobiliteitsplannen maken en maatregelen realiseren. Hiervoor is cofinanciering beschikbaar vanuit het programma Beter Benutten Vervolg van het Rijk.

- b. **Gedrag (mindware):** Met de gebruikers voor ogen, belichten we de gewenste gedragsverandering en de mogelijke of noodzakelijke maatregelen die dat bewerkstelligen. Dat kan gaan om maatregelen op het gebied van communicatie, marketing en onbewuste gedragsbeïnvloeding. Maatregelen die mogelijk met beperkte kosten snel kunnen worden gerealiseerd en geëvalueerd. En altijd vanuit een positieve inslag.

Het afgelopen jaar is de promotiecampagne Tilburg Fietst! geïntensiveerd. Het gebruik van de fiets wordt verder gestimuleerd door allerlei gedragsacties zoals o.a. het Fietsfestival, de provinciale start van de Fietstelweek en de Cycle Hack tijdens de European Social Innovation Week. Dit enthousiasme heeft geleid tot de organisatie van het Nationale Fietscongres in Tilburg in september 2017.

c. **Technologie (software):** Het kan goed zijn dat met voorgaande stappen (a. en b.) het gewenste doel onvoldoende kan worden bereikt. In dat geval wordt bezien in hoeverre slimme technologie kan bijdragen aan de gewenste oplossing. Denk bijvoorbeeld aan het beter en slimmer benutten van bestaande infrastructuur.

Een voorbeeld van een technologische toepassing waar we nu aan werken is de Hybride Testomgeving. Hierin stellen we de Tangenten (als onderdeel van een netwerk van Tilburg naar Helmond) onder voorwaarden ter beschikking aan de markt voor het testen van nieuwe technieken en diensten. Dit doen we binnen het ITS-bureau BrabantStad in samenwerking met andere overheden, marktpartijen en kennisinstellingen.

d. **Infrastructuur (hardware):** Als alle voorgaande stappen (a. t/m c.) onvoldoende resultaat opleveren, bezien we of er infrastructurele maatregelen zijn die kunnen resulteren in een oplossing. Het op oede houden van de bestaande infrastructuur (beheer en onderhoud) is belangrijk.

*Natuurlijk is het niet zo dat we altijd alles 'uit de kast' moeten halen vanuit gedrag en technologie, voordat we aan infrastructuur mogen denken. Wel kiest Tilburg er met deze aanpak bewust voor om eerst alternatieven voor infrastructuur te beoordelen, voordat we kiezen voor een infrastructurele oplossing.*

**Proeftuinen:** De snelheid van ontwikkelingen neemt toe. Steeds vaker zullen we op ontwikkelingen moeten inspelen, zonder de beschikking te hebben over bewezen oplossingen. Daarom willen we in de stad ruimte maken voor experimenten; vanuit het laboratorium naar toepassing op straat. En bij succes, uitrol naar andere locaties. Met name op het niveau van technologische toepassingen en gedragsexperimenten kan dat voor versnelling zorgen. Hierbij kijken we ook nadrukkelijk naar succesvolle experimenten in andere Nederlandse en Europese steden. Let wel: experimenten zijn geen doel op zich. Het gaat er vooral om het gewenste resultaat zo snel mogelijk realiteit te maken. Tegelijk zijn experimenten ook bedoeld om van te leren; wat betekent dat we fouten mogen maken. Dit doen we als overheid niet alleen, maar juist samen met de gebruiker enerzijds en de Markt anderzijds. Met de proeftuinen maken we Tilburg klaar voor de toekomst, niet top-down, maar bottom-up.

Een voorbeeld van een bestaande proeftuin waar we nu aan werken is het Living Lab rondom de Hart van Brabantroute; de snelfietsroute van Tilburg naar Waalwijk. Naast het aanleggen van een hoogwaardige snelfietsroute gaat het hier ook om het samenwerken met bedrijven in de omgeving om werknemers te stimuleren de snelfietsroute te gebruiken. Hiervoor kijken we naar gedragsmaatregelen zoals bv. B-riders of het Low Car Diet. Daarnaast is deze snelfietsroute de plek waar kennis wordt ontwikkeld in samenwerking met onderwijs- en kennisinstellingen (NHTV, TNO).

## Hoofdstuk 3: Uitwerking per schaalniveau

De Omgevingsvisie Tilburg 2040 volgt een gebiedsgerichte strategie op meerdere schaalniveaus. Deze zijn ook de basis voor uitwerking van de mobiliteitsaanpak.

Onze aanpak werkt de visie uit voor onderstaande drie schaalniveaus:

- **Aansluiten op bestaande Brabantstrategie**, gericht op Tilburg binnen een groter [\(inter\)nationaal netwerkverband van steden](#). Deze strategie is niet nieuw, maar is opgesteld in samenwerking met Brabantstad;
- **Aansluiten op bestaande Regiostrategie**, gericht op [Tilburg binnen de regio Hart van Brabant](#). Deze strategie is niet nieuw, maar is opgesteld in samenwerking met de regio Hart van Brabant;
- **Stadsstrategie**, [Tilburg als prettig leefbare stad](#) voor alle inwoners.





## Aansluiten op bestaande Brabantstrategie<sup>1</sup>

### Schaalsprong: agglomeratiekracht BrabantStad benutten

We bezien Tilburg in Noordwest-Europees verband. Om agglomeratie-voordelen te halen, is een krachtige verbinding tussen steden zeer wezenlijk. Met de Brabantse steden wil Tilburg de kracht van [BrabantStad](#) versterken; als [Europese topkennis- en innovatieregio](#). Slimme connectiviteit is daarbij uitgangspunt. In provinciaal verband zet Tilburg daarom in op een [duurzaam, efficiënt en innovatief verkeers- en vervoerssysteem](#) voor personen en goederen. De verbindingen van Tilburg met de [mainports Schiphol](#) en [Rotterdam](#) is van groot belang, net zoals de verbinding met [Eindhoven Airport](#) en [Brussels Airport](#).

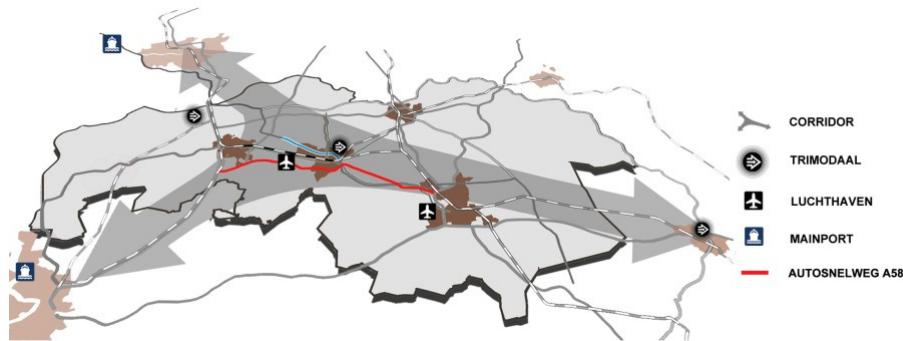
### Ook een Brabantse Proeftuin Slimme Mobiliteit

Brabantstad zet in op verbetering van doorstroming op de Brabantcorridor A67/A58, de A2-kennisas en de stedelijke bereikbaarheid. De A58 richting Eindhoven wordt verbreed naar 2x3 rijstroken. We willen als Brabant ook [proeftuin](#) zijn voor nieuwe mobiliteitsconcepten. Zo wordt samen met marktpartijen gezocht naar oplossingen voor spookfiles op de A58 richting Eindhoven en slimme oplossingen voor de doorstromingsproblemen op de A58 richting Breda als onderdeel van de aanpak van de bereikbaarheid van Zuid-Nederland.

### Tri-modale bereikbaarheid van economisch belang

Met onze weg-water-spoor ontsluiting van Loven en water-weg ontsluiting van Vossenberg, is Tilburg een logistiek knooppunt van Europees belang. Dat is

belangrijk voor Brabantstad, als topregio voor [duurzaam goederenvervoer](#). Brabantstad zet onder andere in op versterken van overslag en multimodaliteit, verminderen van milieudruk, vergroten van veiligheid en delen en upgraden van kennis en innovatie in de logistieke sector. Goederenvervoer gaat grotendeels via Wilhelminakanaal en spoor. Goederenvervoer via weg maakt zo veel als mogelijk gebruik van de tangenten en de hoofdwegen.



### Hoogfrequent railsysteem versterkt netwerkpositie

Een [efficiënt en hoogfrequent railsysteem](#) met goede aansluiting op internationale netwerken maakt Tilburg aantrekkelijk voor kenniswerkers. Sprinters ondersteunen dagelijkse leefpatronen in Brabantstad en IC-verbindingen verbinden ons met de Randstad en Limburg. Centraal Station, Tilburg University en Reeshof zijn belangrijke knopen in Brabantstad. De ontwikkeling van [spoorzone](#) tot modern en aantrekkelijk centrum van activiteiten en stedelijk leven is cruciaal om onze positie te benutten.

<sup>1</sup> Bron: Verschillende documenten BrabantsStad Bereikbaar



## Snelle fietsverbindingen tussen de steden

Voor [snelfietsroutes](#) ligt er een regionale taak om economische toplocaties bereikbaar te houden. Deze routes gaan Tilburg nog beter verbinden met Breda, Waalwijk, Oosterhout, 's-Hertogenbosch en Eindhoven. Het zijn goede en snelle verbindingen tussen woon-, werk- en recreatielocaties. Samen met Brabant zorgen we voor betere informatie richting gebruikers binnen [Ons Brabant Fietst](#). Ook werken we samen met Brabantstad aan fiets-innovaties.



## Aansluiten op bestaande Regiostrategie<sup>2</sup>

### Tilburg is centrumstad in Hart van Brabant

In de regiostrategie draait het om **Tilburg als centrumstad** met een spilfunctie in Hart van Brabant. Tilburg als goed bereikbare stad, waar mensen uit de hele omliggende regio graag komen om te werken, te winkelen, naar school te gaan of te studeren, te genieten van het culturele leven of uitstekende zorg te ontvangen. Ook in regionaal verband zet onze stad in op een **duurzaam en efficiënt mobiliteitssysteem**. Het is belangrijk dat vervoerwijken samen een geïntegreerd systeem vormen met uitstekende overstap- en overslagmogelijkheden. Tilburg is ‘hoofdknoep’ in de regio. De verbindingen met de Efteling en de Beekse Bergen zijn van groot belang vanuit het leisure perspectief. Het mobiliteitssysteem wordt steeds duurzamer, draait op lokaal geproduceerde **groene stroom** en veroorzaakt **minder hinder** door lawaai, fijnstof of gevaarlijke stoffen.

### Maximaal inzetten op de e-fiets

Met de opkomst van de E-fiets wordt en meer en meer gefietst tussen de stad en de omliggende regio. We geven in regionaal verband prioriteit aan het verbeteren van het **utilitair- en recreatief fietsnetwerk**, verbeteren van **voor- en natransport** van OV en het ontwikkelen van **snelfietsroutes** om regionaal woon-werkverkeer per fiets te bevorderen en de diverse Leisure-ontwikkelingen, zoals de Efteling en de Beekse Bergen, beter te verbinden.

### Verander-opgave in het openbaar vervoer

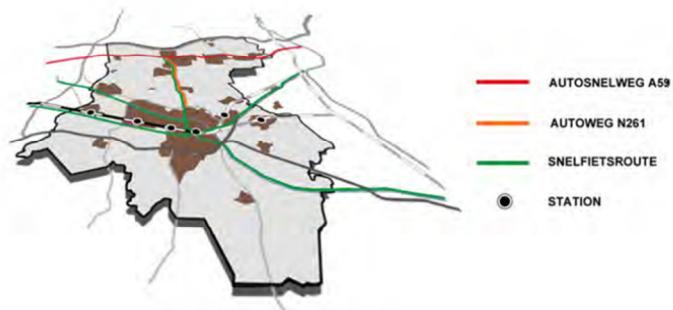
Samen met de regio kiest onze stad voor **OV** dat de belangrijke locaties in de regio bereikbaar houdt en verbindt. De **railverbinding** zorgt voor goede stedelijk-regionale aansluiting van met name Gilze en Rijen en Oisterwijk op de binnenstad van Tilburg. En ook Berkel-Enschot krijgt in de toekomst een nieuw station, die zorgt voor een betere ontsluiting per sprinter aan de oostkant van Tilburg. Voor de regio ligt er een grote opgave ten aanzien van de verdere ontwikkeling en uitbouw van de voorziene Hoogwaardig Openbaar Vervoer(HOV)-structuur. Om dit netwerk optimaal te laten functioneren zijn investeringen in infrastructuur nodig. Dit betreft de HOV naar Waalwijk en Oosterhout. Aansluitend zijn in de stad de routes naar het Zorgcluster Leypark, het onderwijscluster Stappegoor en de wijken Noord en Reeshof onderdeel van de HOV-structuur.

Voor alle andere gebieden kiest de regio voor **OV** waar het kan en voor **alternatieve mobiliteitsoplossingen** op maat waar regulier **OV** niet haalbaar is. In plaats van lijngebonden **OV** kiezen we dan voor vervoer dat specifiek gericht is op sociale verbinding van minder mobiele mensen met de binnenstad of de treinstations. Als stad willen we als makelaar optreden in deze veranderopgave. In regionaal verband zetten we sociale innovatie en samenwerking met de samenleving in om vervoer voor iedereen te borgen. Contact met eindgebruikers, ondernemers en onderwijsinstellingen draagt zo enorm bij aan de (slag)kracht van onze regio. Regionaal starten we met de regiecentrale doelgroepenvervoer.

### Regionale autonetwerken als basis

Voor de **regionale autobereikbaarheid** zijn vooral de A59, A58 en de N261 (Waalwijk) van belang. Andere belangrijke netwerkonderdelen zijn de N269 (Hilvarenbeek), de N630 (Goirle), de N282 (Gilze-Rijen) en de N632 (Dongen).

<sup>2</sup> Verschillende documenten GGA Midden-Brabant





## Stadsstrategie

### Goede bereikbaarheid van wijken en buurten borgen

Het lokale wegennet houden we op orde en we zetten in op ontbrekende schakels. De gemeente is verantwoordelijk voor verkeersveilige en toegankelijke buurten en wijken; zowel te voet, als met fiets, bus of auto. Vervoer is er voor iedereen. Ook voor de ouderen, minder-validen en minima. Bij projecten in de woongebieden en de binnenstad krijgen deze doelgroepen en voetgangers en fietsers prioriteit. Daarnaast streven we naar zoveel mogelijk schone mobiliteit.

### Ruimte voor de voetganger waar nodig

De voetganger is een belangrijke, kwetsbare verkeersdeelnemer die meer aandacht en ruimte vraagt en krijgt. Er bestaat steeds meer behoefte aan de mogelijkheid om **actief** te zijn en om **verblijfsruimte** ‘terug te winnen’. Dat speelt met name in gebieden als de binnenstad, winkelcentra, stations/OV-haltes en de onderwijsclusters. In die gebieden staat het ontmoeten centraal. We creëren letterlijk meer ruimte voor voetgangers en slechten barrières. Hierbij hebben we aandacht voor de aantrekkelijkheid van looproutes en de openbare ruimte en de toegankelijkheid voor minder-validen.

### Meer gebruik maken van de fiets

De fiets is het vervoermiddel bij uitstek voor **verplaatsingen binnen de stad**. En de fiets heeft een hoofdrol in **voor- en natransport** naar de trein. Ook **deelfiets-systemen** worden steeds belangrijker. We streven er naar dat alle verplaatsingen op fietsafstand ook per fiets worden aangelegd. Een belangrijk 'nieuw' element van

ons fietsbeleid zijn de snelfietsroutes: een nieuw **superfietsnetwerk**. Deze snelfietsroutes verbinden Tilburg in alle windrichtingen met de regio, en bieden voor **intern stedelijk fietsverkeer** de snelste en meest comfortabele routes. In de komende jaren realiseren we de **Hart van Brabantroute naar Waalwijk**. Daarna volgt de route naar Breda en later die naar Oosterhout, 's-Hertogenbosch en Eindhoven.

In navolging van de snelfietsroute naar Waalwijk zijn we in 2016 gestart met het ontwikkelen van de volgende snelfietsroute; de snelfietsroute naar Breda. Dit doen we samen met de gemeenten Breda, Oosterhout en Gilze-Rijen en provincie. Deze snelfietsroute is één van de snelfietsroutes binnen Brabant met de meeste potentie.

### Naar een slimme (binnen)stadsbevoorrading

We streven naar zo efficiënt en duurzaam mogelijke logistiek. Samen met logistieke ondernemers en e-commerce bedrijven zetten we een platform op om Tilburg als proeftuin voor logistieke bereikbaarheid te positioneren. Dat gaat enerzijds om grote vervoersstromen van en naar bedrijventerreinen. Anderzijds richt het zich op een duurzamere (binnen)stadsdistributie.

### Slim en samen voortbouwen op hoofdnetten

De door het TVVP ingezette koers ‘van binnen naar buiten’ wordt doorgesteld. De inzet is om zo veel mogelijk autoverkeer via de ‘juiste’ ringwegen te geleiden. De drie-ringstructuur (Tangenten, Ringbanen, Cityring) vormt de basis. Waar



mogelijk zetten we slimme technologie (ITS) en samenwerking in om het (vracht)verkeer beter te geleiden en te sturen over deze wegen. Zo houden we de Tilburgse woon- en verblijfsgebieden, zoals de binnenstad, vrij van onnodig (vracht)autoverkeer en worden de bedrijventerreinen zo efficiënt mogelijk vanaf de hoofdwegen bereikt. Infrastructureel houden we onze basis, de eerder gerealiseerde hoofdnetten voor auto-, OV, goederen- en fietsverkeer, op orde. We werken samen met werkgevers en het Brabants Mobiliteitsnetwerk om niet noodzakelijk woon-werkverkeer te verduurzamen.

Op dit moment werken we aan verschillende slimme toepassingen op het gebied van ITS. Zo werken we samen met GVT en het ITS bureau BrabantStad aan het project Compass4D. In dit project rusten we een aantal vrachtwagens van GVT uit met communicatie apparatuur zodat ze kunnen communiceren met de verkeerslichten langs de Tangenten. Zodoende zien de verkeerslichten wanneer de vrachtwagens de kruispunten naderen en kunnen ze meer groen geven. Zodoende zijn vrachtwagens sneller en goedkoper (brandstofbesparing) op de bestemming en wordt het milieu minder belast.

### Gastvrij parkeren en plekken beter benutten

In ons parkeerbeleid <sup>3</sup>richten we ons als stad op **gastvrijheid** voor de bezoeker, een **betere leefkwaliteit** voor bewoners en **economisch vitaliteit** van de binnenstad. Tilburg wil de beschikbare parkeercapaciteit optimaal benutten. Daar hoort ook bij dat we diverse parkeerders op de juiste plek faciliteren. Ook voor specifieke voorzieningen zoals deelauto's, elektrische auto's en andere doelgroepen. Beter benutten van bestaande parkeercapaciteit van garages en op terreinen leidt tot minder zoekverkeer en blik op straat en biedt kansen voor versterking van

<sup>3</sup> Hoofdlijnnnotitie Parkeren Tilburg 2016

ruimtelijke kwaliteit en nieuw groen. Parkeerregulering wordt steeds meer gedigitaliseerd. We stimuleren het gebruik van elektrische voertuigen door de realisatie van elektrische laadpunten.

### Open Mobiliteitsdata

Data vormt integraal onderdeel van onze mobiliteitsaanpak. Digitale infrastructuur en datavoorziening zijn de basis voor innovaties en voor een adaptieve aanpak.. Essentieel binnen de mobiliteitsaanpak is de verbreding van het begrip 'data'. Wanneer meer inzet plaatsvindt op het gebied van samenwerking, gedrag en technologie, is het onvoldoende alleen te focussen op kwantitatieve verkeersgegevens. Daarom verbreden we data met kwalitatieve gegevens zoals gebruikerswaardering e.d.

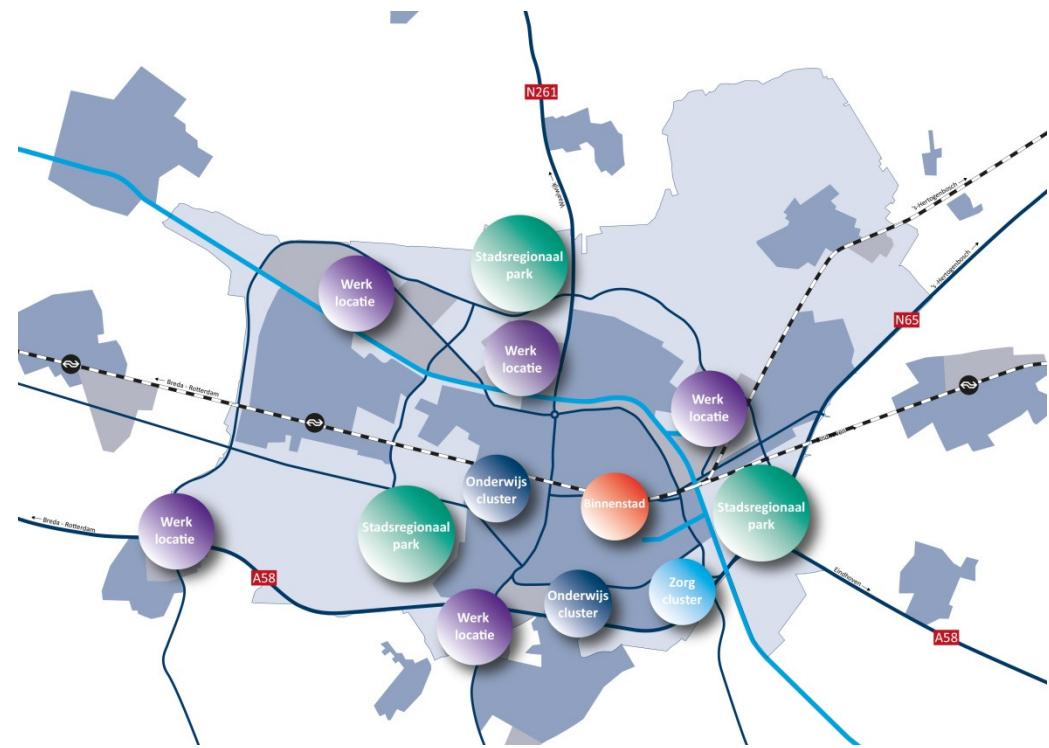
We werken datagestuurd. Dit wil zeggen dat we met open en big data proberen publieke vraagstukken op te lossen. In dit geval binnen mobiliteit. Hierbij zoeken we samenhang met andere sectoren en de data die zij beschikbaar hebben. We brengen onze basis op orde. We bepalen welke data noodzakelijk is binnen de mobiliteitsaanpak. Om mensen te kunnen informeren, verzamelen we al onze mobiliteitsdata in één database. Onze mobiliteitsdata stellen we ter beschikking aan partners in de stad en aan de markt. Partners in de stad kunnen deze data dan via hun eigen kanalen communiceren richting hun bezoekers, werknemers en studenten.

We zijn onderdeel van het Nationaal Datawarehouse Wegverkeergegevens (NDW). Hierin worden op nationale schaal verkeersgegevens verzameld. De markt (bv. serviceproviders als TomTom halen hier hun informatie uit. Hierbij gaat het bv. om parkeerdata, reistijden/vertragingen en wegwerkzaamheden.



## Uitwerking mobiliteitsopgaven per gebied

Om de samenhang tussen deze schalen te waarborgen, gaan we uit van [maatwerk per gebied](#). Elk gebied functioneert op één of meerdere schaalniveaus en heeft bijpassende mobiliteitsopgaven. Dat wil zeggen dat per gebiedstype een eigen inkleuring wordt gemaakt van de mobiliteitsuitwerking; afhankelijk van het schaalniveau, de geografische ligging, het type gebruik, de gebruikers en de planologische opzet van het gebied. Uitgangspunt zijn nevenstaande gebieden. In bijlage 2 is de visie & strategie verder uitgewerkt in mobiliteitsopgaven per gebied.



## Hoofdstuk 4: Adaptieve agenda

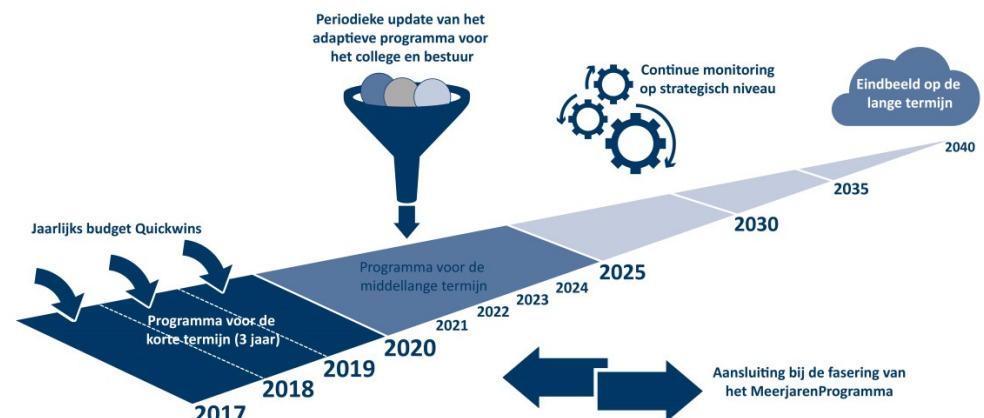
### Werkwijze

De afgelopen decennia stelden we voor een langere periode een programma met voornamelijk infrastructurele maatregelen vast welke we via een vooraf vastgestelde planning gingen realiseren. In een tijd waarin ontwikkelingen onzeker zijn, er ander soorten maatregelen mogelijk en noodzakelijk zijn en de overheid een andere rol heeft, verandert deze werkwijze. De vaststelling van deze mobiliteitsaanpak is de officiële start van deze nieuwe Tilburgse werkwijze: een adaptieve agenda. De uitgangspunten hiervoor zijn:

1. **droombeeld voor de lange termijn**, die onzeker is. Niet alleen qua eindresultaat, maar ook wat betreft de weg er naartoe. Zie hiervoor #MobiliteitTilburg2040: Durf te dromen!
2. **jaarlijks budget voor Quick Win maatregelen**. (light, quick & cheap) waarmee flexibel ingespeeld kan worden op kansrijke initiatieven vanuit de stad die passen binnen de mobiliteitsaanpak. Zo worden goede initiatieven ook beloond. In dit budget maken we onderscheid in samenwerking, gedrag, en technologie en zorgen we voor een evenwichtige verdeling. Hiervoor is budget beschikbaar gesteld. Tijdens het opstellen van deze mobiliteitsaanpak zijn reeds maatregelen genomen in lijn met de mobiliteitsaanpak. Deze zogenaamde quick wins voor de periode 2014 t/m 2016 zijn opgenomen in bijlage 3.
3. **programma voor de korte termijn (4 jaar)**. Dit programma is redelijk 'hard' en krijgt een plek binnen het MeerJarenProgramma (MJP). Hierin is ruimte voor flexibiliteit.

4. **programma voor de langere termijn**. Deze is 'zachter' en dient meer als kompas en als basis voor de gemeentelijke lobby.
5. **periodieke update van het programma** voor het college en bestuur zodat bijgestuurd kan worden. Hierbij sluiten we aan op de begrotingscyclus.
6. **continue monitoring op strategisch niveau** zodat ook bijgestuurd kan worden.

In onderstaand plaatje is deze werkwijze verder vormgegeven.



Vanuit de sociale innovatiegedachte en proeftuin worden meer projecten samen of zelfs door private of maatschappelijke stakeholders uitgevoerd, al dan niet samen met de gemeente. Projecten kunnen dus zowel door de gemeente, regio, provincie als door marktpartijen of bewoners geïnitieerd worden. We spelen in dat geval een participerende rol. We werken dus niet alleen top-down, maar ook bottom-up.

In bijlage 4 is een lijst opgenomen van de maatregelen die in 2017 worden genomen vanuit deze nieuwe mobiliteitsaanpak.



## Financiering

De uitwerking van de mobiliteitsaanpak in 2017 en de uitvoering van de verschillende maatregelen voor 2017 kunnen binnen bestaande budgetten worden opgevangen.

Uitgangspunt bij de financiering van de mobiliteitsaanpak is het maximaal gebruik maken van subsidiemogelijkheden van provincie, Rijk en EU. Als basis hiervoor maken we een scan voor mogelijke Europese subsidies. Vooruitlopend daarop zijn we onderdeel van een consortium binnen een Horizon2020 call.

De nieuwe werkwijze van de mobiliteitsaanpak waarbij we uitgaan van meer samenwerking en ander soorten maatregelen vergt meer personele capaciteit.

De financiering voor de mobiliteitsaanpak wordt opgenomen in de nadere uitwerking in 2017.

## Uitwerkingen

Een aantal onderwerpen uit deze mobiliteitsaanpak dient nader uitgewerkt te worden alvorens over te kunnen gaan naar concrete maatregelen. Het betreft de thematische uitwerkingen:

- **Tilburgs Mobiliteitsforum.** Voor de totstandkoming van deze mobiliteitsaanpak is een open proces gebruikt. Hiermee is een waardevol netwerk opgebouwd. Dit proces wordt doorontwikkeld, voorlopig onder de werktitel **Tilburgs Mobiliteitsforum**. Doel hiervan is de verschillende stakeholders blijvend te betrekken bij de uitwerking van deze mobiliteitsaanpak. Hierbij gebruiken we altijd meerdere kanalen, zowel één- als tweerichtingsverkeer en zowel klein- als grootschalige vormen van participatie. Eénmaal per jaar, tijdens de Europese Mobiliteitsweek, worden de stakeholders vanuit het Mobiliteitsforum en de leden van de gemeenteraad geïnformeerd over de totale stand van zaken van de Mobiliteitsaanpak Tilburg; zowel terugblikken als vooruit kijken. Dit maken we integraal onderdeel van de mobiliteitsaanpak. Daarnaast werken we op regionaal en provinciaal niveau nauw samen in de regio Hart van Brabant (GGA) en BrabantStad (zoals o.a. binnen het ITS-bureau BrabantStad op de Automotive Campus). Deze samenwerking zetten we voort en betrekken we bij het 'Tilburgs Mobiliteitsforum'.
- **Marketing & Gedrag Mobiliteit.** De klantvraag staat centraal in deze mobiliteitsaanpak. Wat is die klantvraag? Hoe krijgen en houden we die in beeld? Wat moeten we hiermee doen? Hoe zetten we marketing & gedrag in binnen onze mobiliteitsaanpak? Kortom: hoe vertalen we het centraal stellen van de gebruiker?
- **Voetgangersbeleid.** De voetgangers zijn nu onderbelicht binnen het mobiliteitsbeleid. Om deze achterstand in te halen ontwikkelen we voetgangersbeleid.
- **Actualisatie hoofdnetten.** Op basis van de nieuwe hoofdlijnen van deze mobiliteitsaanpak actualiseren we de hoofdnetten fiets (incl. snelfietsroutes), (vrach)auto, openbaar vervoer en goederenvervoer. Tevens breiden we deze uit met een hoofdnet voor voetgangers. Hierbij werken we ook de samenhang tussen deze hoofdnetten uit.
- **Open mobiliteitsdata.** Een belangrijke basis voor de mobiliteitsaanpak en voor de nieuwe werkwijze. Welke data? Hoe verzamelen we die? etc.
- **Diverse uitwerkingen parkeren.** In de Hoofdlijnennotitie parkeren is eerder al een aantal uitwerkingen aangekondigd. Het betreft:
  - Plan van aanpak optimalisatie en uitbreiding parkeerregulering
  - Update beleidsregel parkeervergunningen
  - Update parkeerregelgeving
  - Parkeerbelastingverordening 2017 en privaatrechtelijke parkeertarieven 2017;
  - Aanwijzingsbesluit betaald parkeren 2017
  - Nota parkeernormen 2017
  - Uitwerking Fietsparkeren binnenstad



## Bijlagen

1. Infographics Mobiliteit Tilburg
2. Uitwerking mobiliteitsopgaven per gebied
3. Lijst Quick Wins 2014-2016
4. Maatregelen 2017



## Infographics

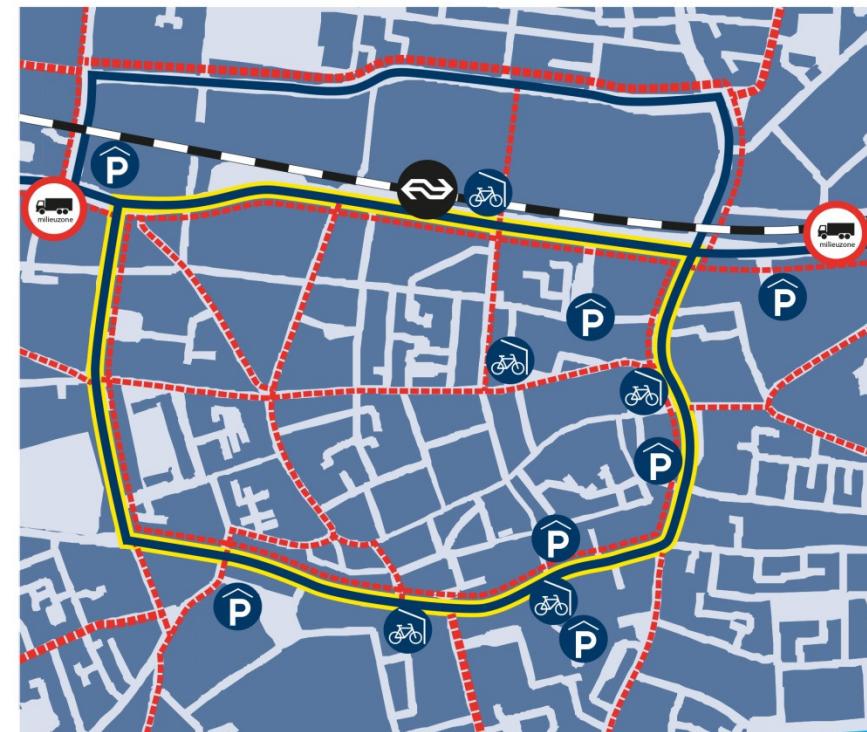
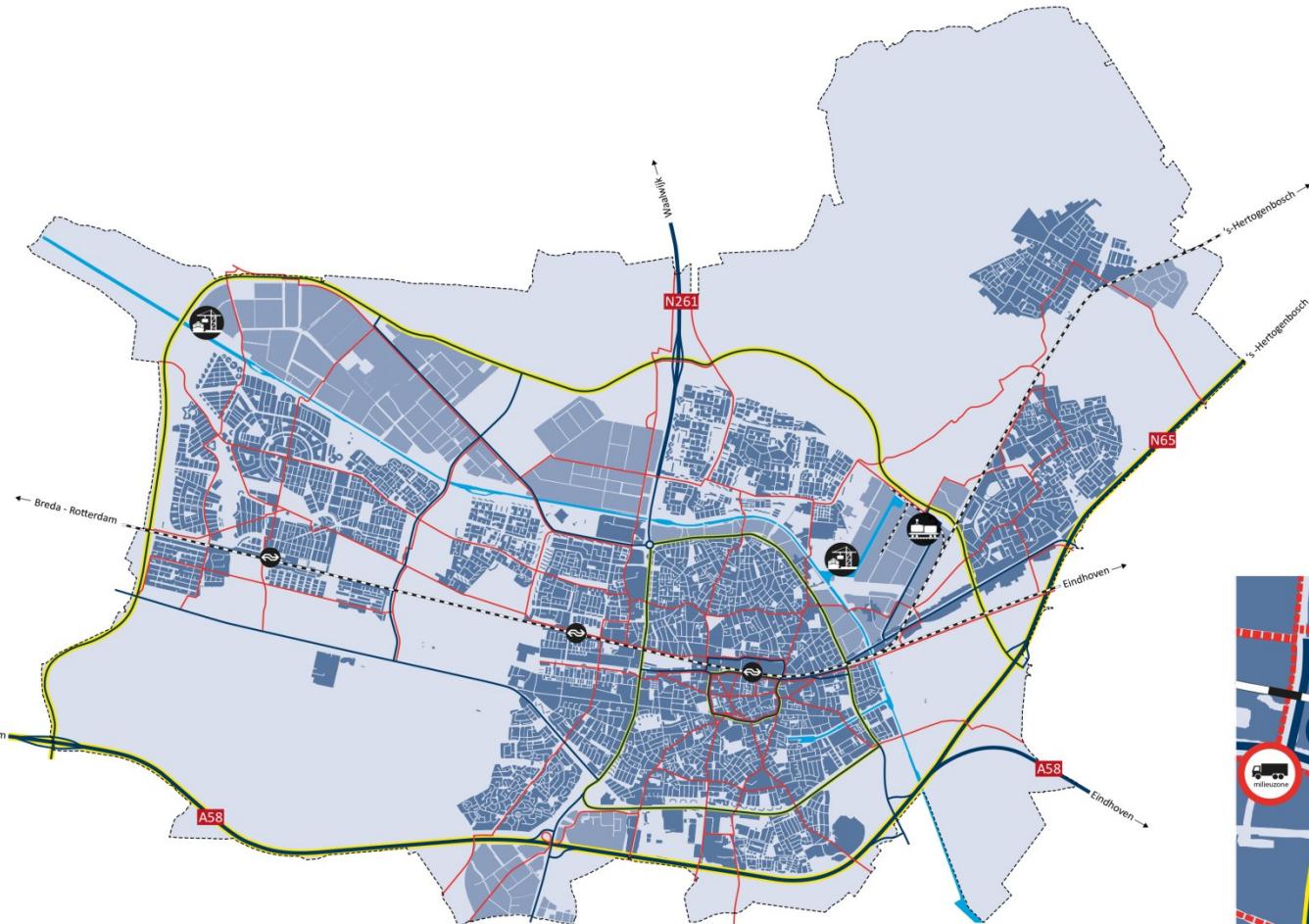
1. Netwerk Tilburg 2016
2. Demografie Tilburg 2016
3. Mobiliteit Tilburg 2016



GEMEENTE TILBURG

mobiliteit Tilburg 2040

# Netwerk Tilburg 2016



## LEGENDA

- A58 Snelweg
- Hoofdwegen
- Ringenstructuur
- Snelnetfietsroute
- Spoorlijn

- Station
- Wilhelminakanaal
- Containerterminal
- Railterminal
- Milieuzone
- Parkeergarage
- Gratis bewaakte fietsenstalling

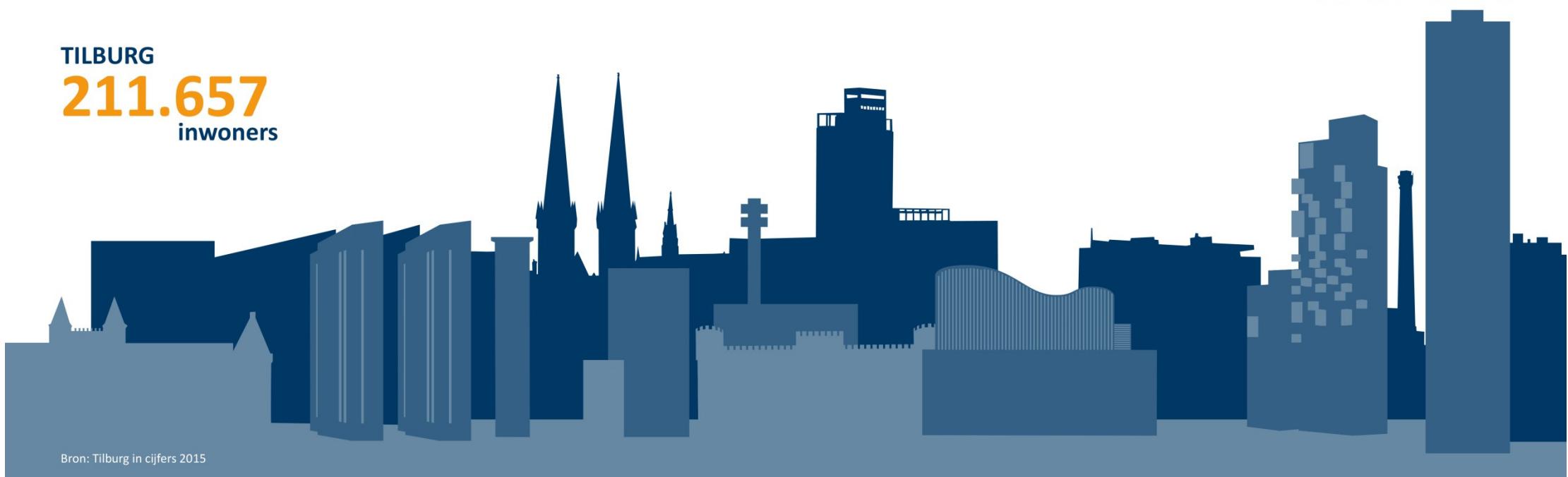
# Demografie 2016



GEMEENTE TILBURG

TILBURG

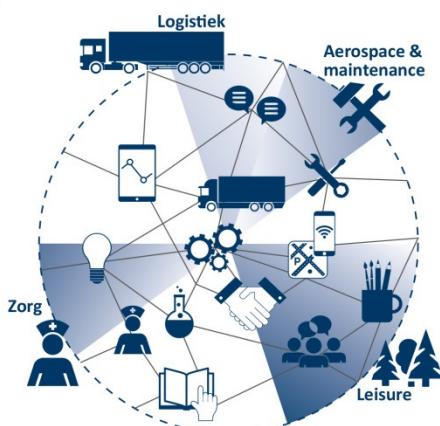
**211.657**  
inwoners



## Arbeidsplaatsen



**108.000**



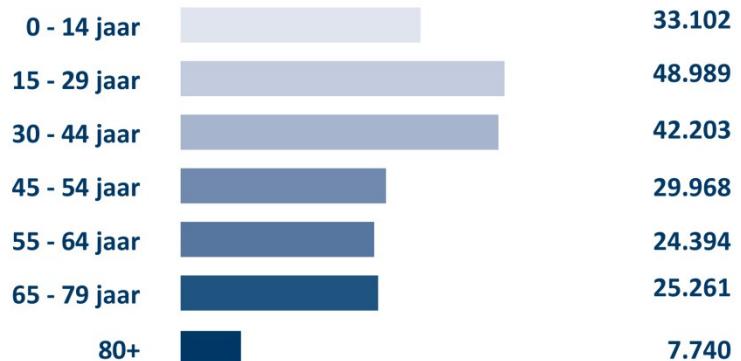
## Onderwijs

**73.701**



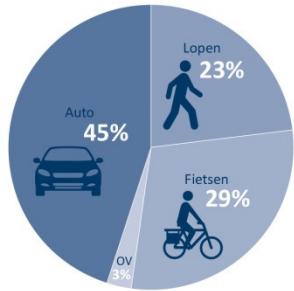
Basisonderwijs	17.920
Voortgezet onderwijs	13.315
Mbo	13.622
Hbo	16.731
Universiteit Tilburg	12.113

## Bevolkingsopbouw

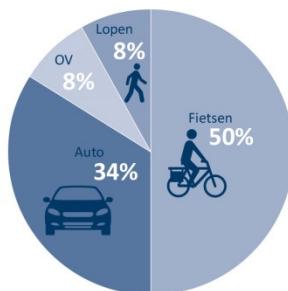


# Mobiliteit 2016

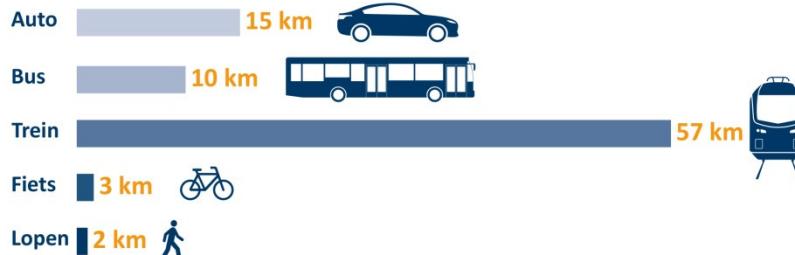
## Vervoerswijzekeuze in Tilburg



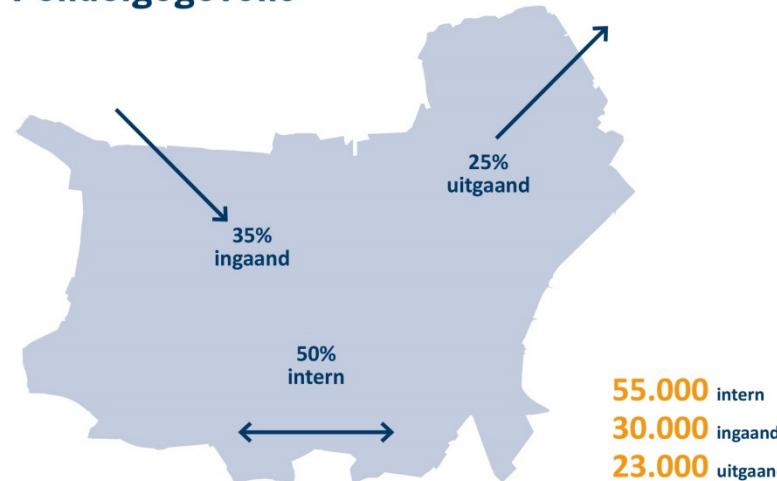
## Vervoerswijze Binnenstad



## Gemiddelde ritlengte



## Pendelgegevens



## Auto

**83.000**  
Autobezit



**72**  
Oplaadpunten  
elektrische auto's



**7**  
Openbare  
parkeergarages  
binnenstad

**3.600 pp**

Betaald parkeren  
in de garages



**8**  
Deelauto  
locaties



## Vrachtauto

**16.000**

Aankomende en vertrekende  
vrachtwagens op Vossenberg-West



## Fiets

**80%**

Sternetfietsroute  
gerealiseerd



**340 km**

fietspad  
waarvan 60% asfalt



**200.000**  
Fietsten



Bereikbaarheid centrum per fiets :  
**90% positief**

## Verkeerslichten



**160**

VRI's

## Wegen

**900 km**



## Openbaar vervoer

**41**

TOP haltes



**3**

Stations:

- Tilburg
- Tilburg Universiteit
- Tilburg Reeshof



## Uitwerking mobiliteitsopgaven per gebied

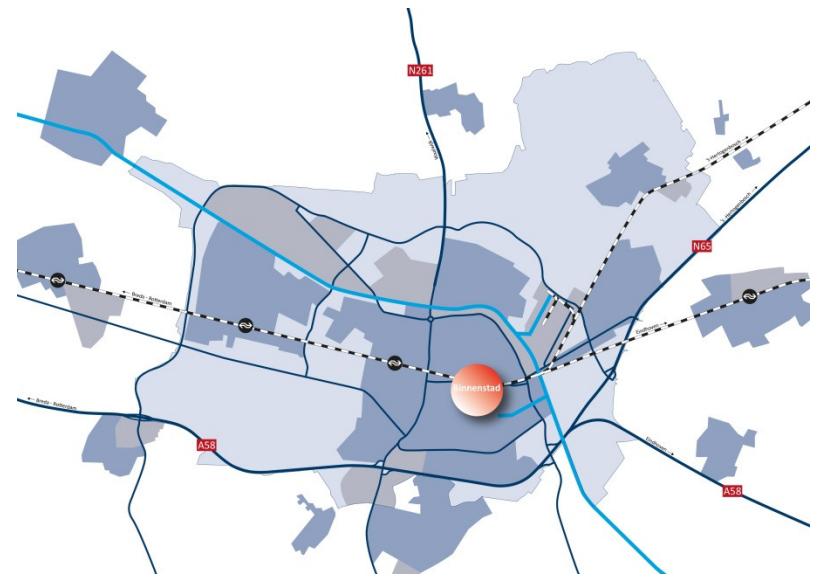
In de factsheets hieronder zijn de visie en strategie zoals beschreven in hoofdstuk 2 en 3 uitgewerkt in mobiliteitsopgaven per gebied. De gebieden zijn opgesteld conform de Omgevingsvisie en op basis van inzichten vanuit de Mobiliteitsaanpak. Deze mobiliteitsopgaven zijn de basis voor de verdere uitwerking in de adaptieve agenda.

Per gebied is beschreven:

- wat de belangrijkste karakteristieken zijn van het gebied op basis van de Omgevingsvisie;
- wat de voornaamste gebruikers (doelgroepen) zijn en welk schaalniveau van belang is;
- waar de focus ligt binnen de visie op basis van de beschrijving in hoofdstuk 2.;
- welke opgaven en principes er zijn op het gebied van mobiliteit.

## Binnenstad

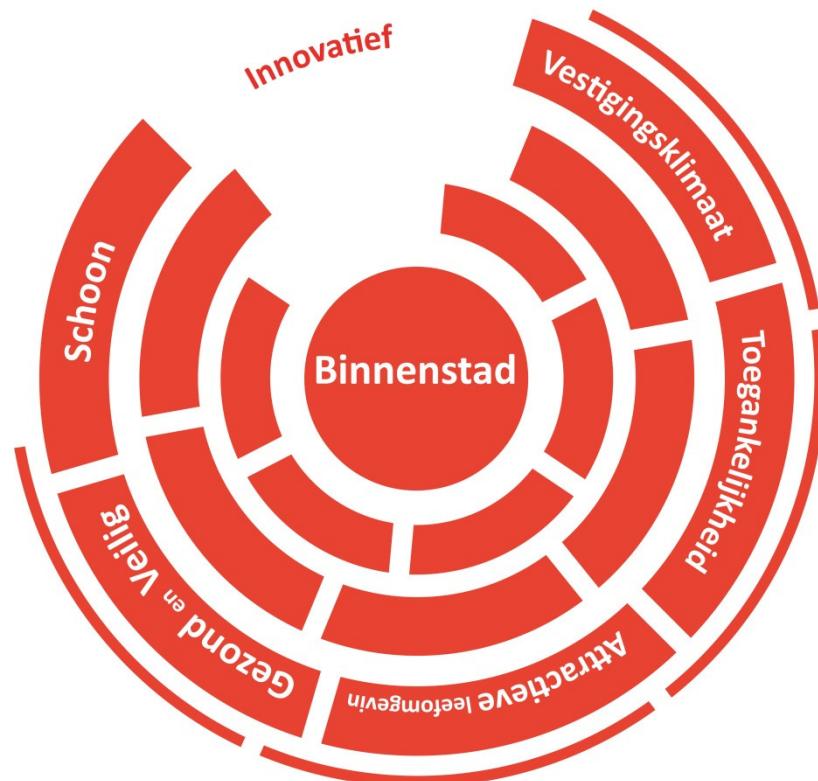
In de Omgevingsvisie is de ambitie voor de Binnenstad van de 21<sup>e</sup> eeuw als volgt:  
 Een binnenstad die **aantrekkelijk** is voor bewoners, bezoekers, bedrijven en instellingen/organisaties. Het aantrekken en behouden van studenten en een jonge hoogopgeleide beroepsbevolking is belangrijk voor de economische ontwikkeling en groei van Tilburg. Daarbij passen een hoog stedelijk, hip en creatief woonmilieu en bijbehorende publieksgerichte voorzieningen. In de Binnenstad van de 21<sup>e</sup> eeuw is ruimte voor (kennisintensieve) bedrijvigheid, onderwijs, cultuur, ontmoeting, wonen, detailhandel, horeca en evenementen. **Kortom: wonen, werken, leren, recreëren en beleven komen hier samen.** De nieuwe moderne binnenstad biedt bewoners, bezoekers, studenten en ondernemers een unieke omgeving en uitstraling.



### Schaalniveau & gebruikers

- De binnenstad van de 21<sup>e</sup> eeuw is onderdeel van de Brabantstrategie.
- Qua gebruikers gaat het in de Binnenstad van de 21<sup>e</sup> eeuw om bewoners, bezoekers, studenten en werknemers.

In onderstaande figuur zijn de verschillende doelen voor 2040 (als beschreven in hoofdstuk 2) uitgewerkt voor dit gebied.





## Opgaven & principes

- De basis voor de mobiliteit in de binnenstad bestaat uit het versterken van de huidige bereikbaarheidsmix; **te voet, fietsend, per (vracht)auto, per bus of per trein.**
- We werken samen met ondernemers en bewoners o.a. binnen Binnenstadmanagement Tilburg en werken we nauw samen met Marketing Tilburg.
- De binnenstad is uitermate geschikt als **proeftuin** voor mobiliteitsinnovaties, vanwege de mix van functies. Hierbij houden we rekening met nieuwe mobiliteitsvormen, zoals fietstaxi's, hoverboards, cargobikes etc.
- Met **marketing en (positieve) gedragsacties** (verleiden en belonen) dragen we bij aan de bereikbaarheid en de beleving van de binnenstad.
- In de binnenstad en het gebied binnen de ringbanen geven we zoveel als mogelijk prioriteit en ruimte aan voetgangers, fietsers en bestemmingsverkeer. Dat moet resulteren in een **verschuiving** van de auto naar de actieve vervoerwijzen.
- Er is een optimale aansluiting per trein op de grote steden in de Randstad en de vliegvelden Eindhoven Airport en Schiphol. Via de Hoge Snelheidslijn (HSL) zijn we goed aangesloten op Antwerpen/België en de internationale treinen verbinden ons met Düsseldorf/Duitsland.
- De binnenstad is regionaal prima bereikbaar voor (e-)fietsers via de verschillende **snelfietsroutes** die Tilburg verbinden met de regio (Breda, Oosterhout, Waalwijk, 's-Hertogenbosch en Eindhoven).

- De binnenstad is optimaal bereikbaar voor **autoverkeer** via de Ringbanen, Hart van Brabantlaan en oostelijk deel van de Spoorlaan. Met allerlei **slimme** technieken wordt deze bereikbaarheid nog verder verbeterd.
- De verder van het centrum gelegen wijken en omliggende kernen zijn per **bus of per trein** aangesloten op de binnenstad. De bereikbaarheid per bus wordt verbeterd door de realisatie van het nieuwe **busstation**. Met innovatieve maatregelen worden de nadelen van het éénrichtingverkeer op de Cityring ten behoeve van de bus bereikbaarheid geminimaliseerd.
- Ook voor touringcars treffen we voorzieningen.
- Bezoekers vanuit de regio nemen de **auto** naar de binnenstad en parkeren in een parkeergarage aan de **rand** van de binnenstad.
- Tijdens grote evenementen zijn **parkeerlocaties aan de rand van de stad** beschikbaar voor bezoekers.. Deze parkeerlocaties worden ook gebruikt door werknemers van bedrijven in de binnenstad. Werkgevers ontwikkelen deze **hubs** in samenwerking met ons.
- Binnenstadbezoekers vanuit Tilburg **lopen of fietsen** overwegend naar de binnenstad of nemen de **bus of trein** vanuit verder weg gelegen wijken. Hierbij is aandacht voor recreatieve fietsers die hun bezoek aan de Efteling, De Beekse Bergen of 't Bels Lijntje combineren met een bezoek aan onze binnenstad.
- Ook onderzoeken we de mogelijkheid om de binnenstad bereikbaar te maken voor **personenvervoer via het Wilhelminakanaal**.
- Bevoorrading van winkels en horeca vindt in de toekomst uitsluitend plaats met **kleine stille en schone voertuigen** die vanaf de rand van de (binnen)stad naar de binnenstad rijden. Deze **hubs** worden ook gebruikt voor leveringen in de woonwijken (e-commerce).

- In de binnenstad plaatsen we naar behoeftte **laadpunten voor elektrische voertuigen**. De parkeergarages zijn voorzien van oplaadvoorzieningen. Alle openbaar toegankelijke oplaadvoorzieningen worden geplaatst en beheerd door marktpartijen.
- De **taxistandplaatsen** op de heuvel en het station worden ook voorzien van een laadinstructuur.
- Zoveel mogelijk wordt gestimuleerd dat de mobiliteit van, naar en in de binnenstad **schoon** is.
- Gezien het karakter van de Binnenstad van de 21<sup>e</sup> eeuw vindt uitrol van (schone) **deelsystemen** als (elektrische) leenfietsen en deelauto's allereerst plaats in de binnenstad. Inmiddels is gestart met de introductie van het leenfietsensysteem **Hopperpoint**. Meerdere initiatieven zijn mogelijk.
- De binnenstad is primair het domein voor **voetgangers** en **fietsers**. Hierbij gaat speciale aandacht uit naar bijzondere doelgroepen zoals minder validen.
- Heldere hoogwaardige **voetgangersroutes** zijn van belang voor de voetganger en speciaal voor de minder validen.. Deze aantrekkelijke routes verbinden de belangrijkste gebieden en bestemmingen met elkaar, evenals de parkeergarages en ov-haltes.
- **Fietsparkeren** -zowel in gratis bewaakte stallingen als op straat- is van groot belang. Het fietsparkeren stemmen we af op de gebruikersbehoefte tijdens piekmomenten. Hierbij geldt dat we fietsers positief stimuleren om fiets in een bewaakte stalling te plaatsen. Als basis hiervoor voorzien we alle stallingen, net als de nieuwe stallingen bij het centraal station, van een vol/vrij systeem. Stallen op maaiveld kan ook, maar uitsluitend daar waar er geen hinder ontstaat. Overlast pakken we aan door adequate handhaving.
- Aan de westzijde van de binnenstad realiseren we een nieuwe gratis bewaakte stalling.
- Aan de noord- en zuidzijde van het centraal station realiseren we in 2017 nieuwe fietsenstallingen.
- In de binnenstad binnen de cityring delen voetganger en fietser de ruimte (**shared space**), waarbij soms het accent bij de voetganger ligt en dan weer bij de fietser. Specifieke fietsinfrastructuur is echter niet aanwezig in de binnenstad. Dit betekent dat fietsers met een bestemming in de binnenstad er wel doorheen kunnen fietsen, maar met aangepaste snelheid (**slow city**).
- Doorgaande fietsers stimuleren we zoveel mogelijk een route om de binnenstad heen te nemen; via de cityring en de snelfietsroutes.
- We richten ons op het verhogen van de **aantrekkelijkheid en de verblijfsfunctie van de binnenstad**. Automobilisten, en ook bevoorrade verkeer, hebben hier rekening mee te houden in de binnenstad zelf en op delen van de cityring. We handhaven de cityring met twee rijstroken in één richting. Op een aantal locaties zoeken we naar een betere balans tussen enerzijds de stroomfunctie van de cityring en anderzijds de verbinding tussen gebieden (de oversteekbaarheid). We onderzoeken hiervoor verschillende locaties. Tevens onderzoeken we welke aanvullende flankerende maatregelen eventueel noodzakelijk zijn; ten behoeve van de autobereikbaarheid of ter voorkoming van ongewenst sluisverkeer door woonwijken.
- Het gebied binnen de cityring -waaronder het dwaalgebied tussen Heuvel, Tuinstraat, Noordstraat, Fabriekstraat en Spoorlaan- wordt aantrekkelijker gemaakt door het **verblijfsklimaat** te verbeteren. De Nieuwlandstraat is onze proeftuin hiervoor. Bij succes volgt uitrol naar de rest van het dwaalgebied.
- Conform de Hoofdlijnennotitie parkeren wordt beschikbare parkeercapaciteit maximaal benut en faciliteren we de juiste parkeerder op de juiste parkeerplaats. **Gastvrijheid** blijft ons uitgangspunt. Als gevolg hiervan wordt het gebruik van parkeergarages en -terreinen verder geoptimaliseerd, en



wordt het parkeren verder gedigitaliseerd en afgestemd op  
gebruikersbehoeften.

- Om de autobereikbaarheid van het oostelijk deel van de binnenstad te verbeteren en tegelijkertijd de hoeveelheid verkeer over de cityring te verminderen, wordt de [parkeergarage Pieter Vreedeplein](#) ook bereikbaar gemaakt vanuit het oosten. De manier waarop onderzoeken we.
- Nieuwe ontwikkelingen zoals [Uber](#) worden op een optimale manier in de taxibranche geïntegreerd. De branche blijft goed samenwerken via het Taxigilde. Het taxivervoer in Tilburg is daardoor hoogwaardig en innovatief.



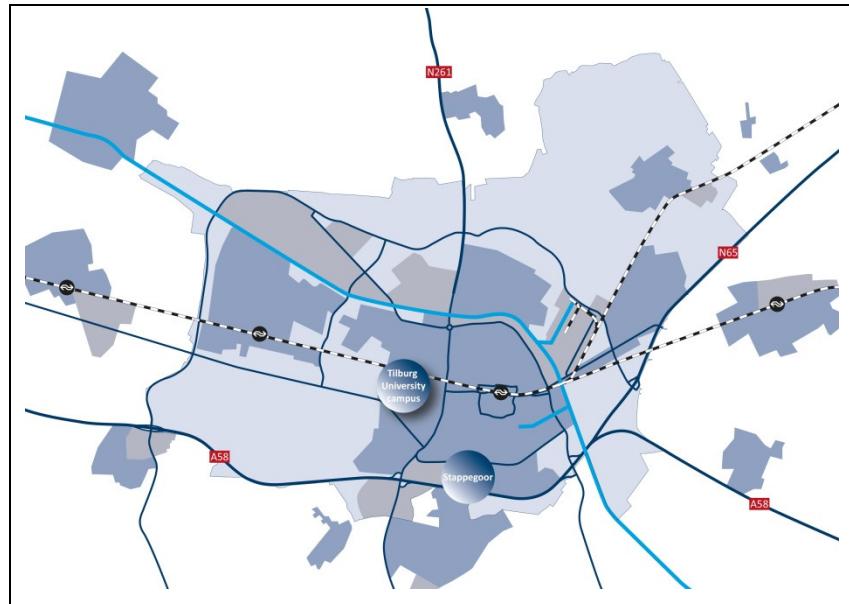
## Onderwijsclusters

De onderwijsclusters zijn: Tilburg University campus en Stappegoor.

Tilburg University is een internationaal gerenommeerde onderwijs- en onderzoeksinstelling. Het moderne complex van Tilburg University ligt pal tegen de Oude Warande. De bereikbaarheid is uitstekend. In 2040 vormen het station, de campus en Stadsbos013 één geheel. Het aantal studenten groeit van circa 13.000 naar circa 15.000.

Het gebied Stappegoor bestaat uit een onderwijscampus, een recreatie- en een woongebied. De Onderwisgroep Tilburg en Fontys maken deel uit van de onderwijscampus. Op dit moment gaat het om circa 13.000 studenten. Beiden gaan uitbreiden. Het recreatiegebied bestaat uit sportvoorzieningen, sportwinkels, een bioscoop en in de toekomst een Jumbo XL.

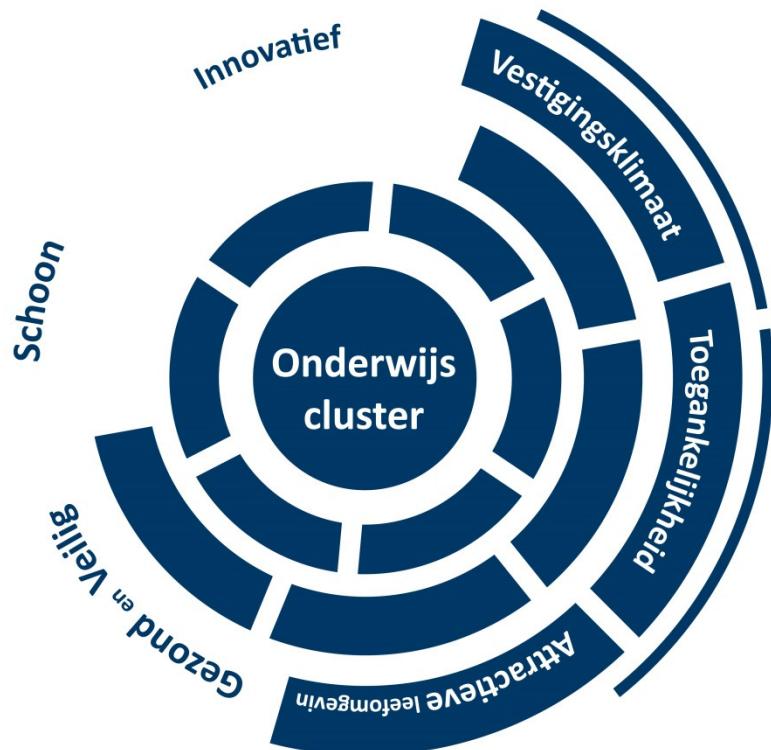
Dagelijks pendelen ca. 4.000 studenten met de trein naar de Universiteit van Tilburg; vooral vanuit Zuid-Nederland. Op stadsschaal pendelen circa 4.000 studenten vanuit de diverse woonwijken naar de universiteit en hogescholen, voornamelijk per fiets maar ook per bus



## Schaalniveau & gebruikers

- Tilburg University campus is onderdeel van de Brabantstrategie.
- Stappegoor is onderdeel van de Stadsstrategie.
- Op beide locaties zijn studenten en werknemers de belangrijkste gebruikers.  
Op Stappegoor zijn ook bezoekers en bewoners de gebruikers.

In de figuur op de volgende pagina zijn de verschillende doelen voor 2040 (als beschreven in hoofdstuk 2) uitgewerkt voor dit gebied.



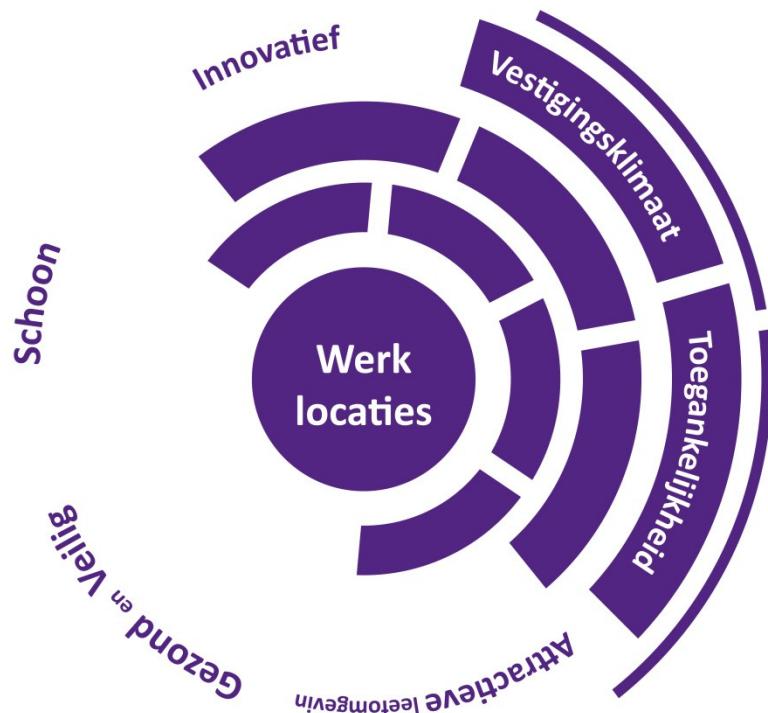
#### Opgaven & principes

- We werken nauw samen met Tilburg University, Fontys, ROC, de Studentenraad en andere gebruikers.
- Via de door de studenten voorgestelde samenwerking betrekken we de studenten van Tilburg University hierbij (zie bijlage 4).
- De werkgevers binnen het gebied Stappegoor zijn benaderd om samen te werken binnen een community gericht op bereikbaarheid.

- Het koppelen van de netwerken door slimme overstapmogelijkheden tussen trein, bus, fiets en voetganger is de grootste opgave voor beide locaties. Dit noemen we ketenmobilitéit.
- Op regionale schaal zijn goede en frequente verbindingen per spoor met andere steden van belang voor beide locaties.
- Door het hoge aantal overstappers op station Tilburg University is een goede transferkwaliteit een belangrijk element in de regionale bereikbaarheid.
- Daarnaast verdient het aspect 'vindbaarheid' aandacht: heldere en hoogwaardige looproutes van, naar en op beide locaties.
- Goede fiets- en busvoorzieningen van en naar de binnenstad en station zijn van belang.
- In 2017 gaat de nieuwe Campusliner rijden; een directe busverbinding van het centraal station naar Stappegoor.
- Autogebruik in de onderwijsclusters ontmoedigen we, net als hoge snelheden; een 30 km/u zone is hier minimaal verplicht
- Voor bezoekers biedt een auto- of deelfietssysteem (zoals de Studentcar en Hopperpoint) kansen voor beide locaties.
- Veel werknemers en bezoekers komen met de auto naar de beide locaties; wat betekent dat parkeren een aandachtspunt blijft.
- De toekomstige verbreding van de A58 ter hoogte van Tilburg naar 2x4 rijstroken verbeteren de bereikbaarheid van Stappegoor in de toekomst aanzienlijk.

## Werklocaties

In onderstaande figuur zijn de verschillende doelen voor 2040 (als beschreven in hoofdstuk 2) uitgewerkt voor de werklocaties. Vervolgens beschrijven we voor de verschillende clusters van bedrijventerreinen de onderdelen Schaalniveau & gebruikers en Opgaven & richtingen.



### Vossenberg-Loven

De regio Hart van Brabant is een (inter)nationale logistieke hotspot op een belangrijke logistieke corridor in Europa. De logistieke sector is voor de regio van groot economisch belang. Uitbouw van de hotspot en de hubfunctie is onze ambitie. We richten ons met name op *value added logistics* en *services*. Binnen Tilburg zijn de bedrijventerreinen Vossenberg (grote logistieke dienstverleners) en Loven (logistieke en watergebonden bedrijven) de belangrijkste concentratiepunten van logistieke activiteiten.

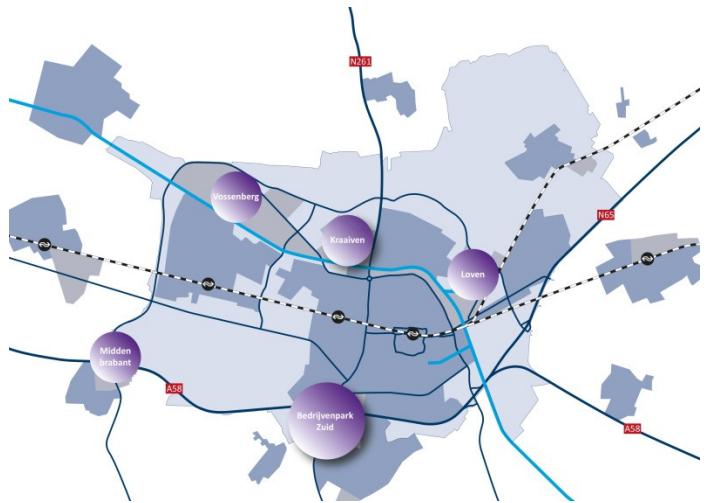
### Midden-Brabant

Het textielverleden heeft Tilburg een sterke industriële sector opgeleverd. Onderhoud van machines is een belangrijk onderdeel in de moderne industrie met hoogwaardige productiebedrijven. We zien kansen om Wijkevoort uit te bouwen tot een Modern industrieel Cluster met een accent op maintenance. Wijkevoort grenst aan vliegbasis Gilze-Rijen, Aeroparc, waar Gate2 onderdeel van uitmaakt, Broekakkers en het toekomstige Nerhoven.

### Bedrijvenpark Zuid

Direct aan de A58, op een prominente zichtlocatie en stadscentrum van Tilburg, liggen drie bedrijventerreinen die op dit moment weinig onderlinge samenhang vertonen: Katsbogten (vooral logistieke bedrijven), Tradepark 58 (innovatieve bedrijvigheid en hoogwaardige werkgelegenheid) en Het Laar (productiebedrijven en zakelijke dienstverleners). We versterken en vergroten de gezamenlijke kracht van de drie businesscentra door meer onderlinge verbinding, uitwisseling en

samenwerking. Het goed bereikbare knooppunt maakt deel uit van de achterlandverbinding tussen mainport Rotterdam en het Europese achterland.



#### Schaalniveau & gebruikers

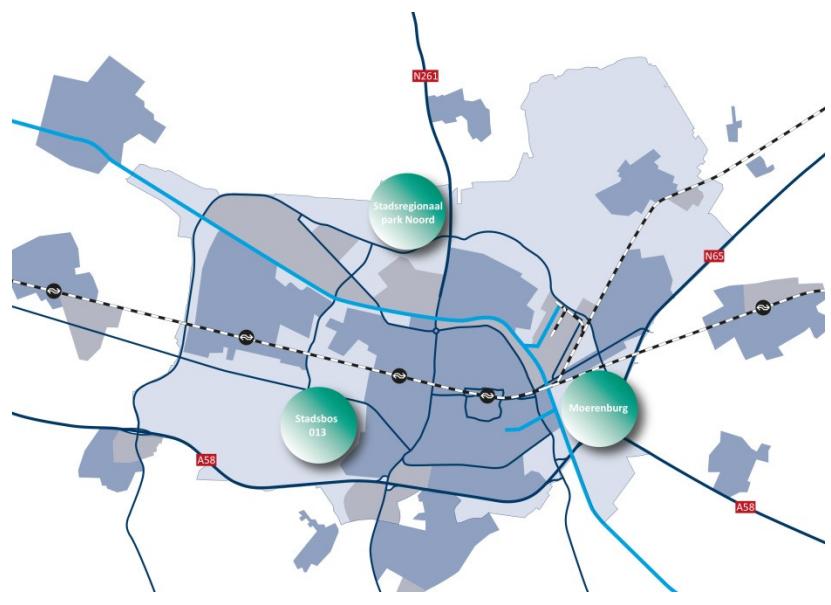
- Vossenberg-Loven en Midden-Brabant zijn onderdeel van de Brabantstadstrategie. Het Bedrijvenpark Zuid is onderdeel van de Regiostrategie.
- De gebruikers van Vossenberg-Loven zijn met name logistieke bedrijven. De gebruikers van het cluster Midden-Brabant zijn met name hoogwaardige productiebedrijven en logistieke bedrijven. De gebruikers van Bedrijvenpark Zuid zijn met name dienstverleners, productie- en logistieke bedrijven.
- Voor de drie clusters is op stadsniveau ook de ontsluiting voor medewerkers uit Tilburg van belang bij de verschillende clusters.

#### Opgaven & principes

- Voor doorgroei van de logistieke sector is verdere verbetering van de bereikbaarheid essentieel.
- We werken aan het slimmer organiseren van ketens en logistieke bewegingen en stimuleren of ondersteunen digitale toepassingen die dit bevorderen.
- De werkgevers binnen het gebied Bedrijvenpark Zuid zijn benaderd voor het samenwerken binnen een community op het gebied van bereikbaarheid
- We werken verder aan de tri-modale bereikbaarheid (weg, water, spoor) op bovenregionaal schaalniveau.
- We onderzoeken ook de bereikbaarheid door de lucht.
- We werken aan verdere verbreding van het Wilhelminakanaal, zodat vaarklasse IV-schepen niet alleen Vossenberg, maar ook Loven kunnen bereiken (fase 1,5 Wilhelminakanaal).
- De railterminal op Loven is in westelijke en oostelijke richting direct te bereiken.
- Ook werken we aan een OV-oplossing voor werknemers en bezoekers van de werklocaties.
- Ook werken we aan een verbreding en betere benutting van de A58.
- Op de werklocaties zelf zijn het parkeren van vrachtwagens aandachtspunt. Hiervoor is op Vossenberg een tijdelijke truckparking gerealiseerd. We streven samen met bedrijven naar een permanente oplossing.

## Stadsregionale parken

De Brabantstrategie richt zich onder meer op het verbinden van de stad met de grote (recreatieve) groen- en natuurgebieden in de omgeving. Daarvoor heeft Tilburg drie stadsregionale parken aangewezen die functioneren als 'scharnierpunten' tussen stad en land: Stadsbos013, Moerenburg-Koningshoeven en Stadspark Noord. De parken hebben een multifunctionele invulling (leisure, verbrede landbouw, commerciële activiteiten).



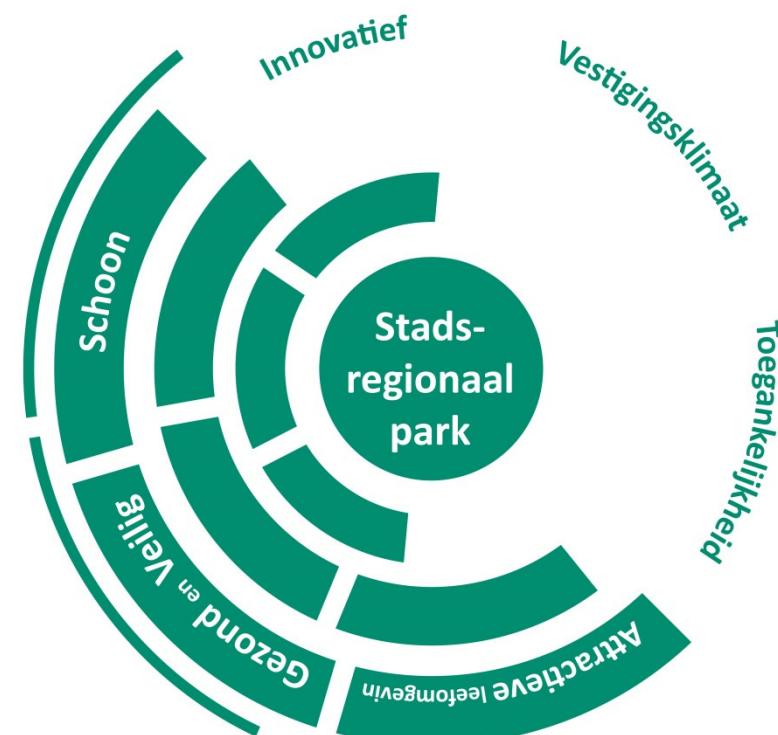
### Schaalniveau & gebruikers

- De stadsregionale parken vormen een speciale categorie in de mobiliteitsaanpak omdat hier in feite de 'onbereikbaarheid' van de plek

centraal staat. Deze plekken zorgen juist voor ontspanning, recreatie en verblijfskwaliteit.

- De stadsregionale parken zijn onderdeel van de Brabantstrategie.
- De gebruikers zijn recreanten.

In onderstaande figuur zijn de verschillende doelen voor 2040 (als beschreven in hoofdstuk 2) uitgewerkt voor dit gebied.



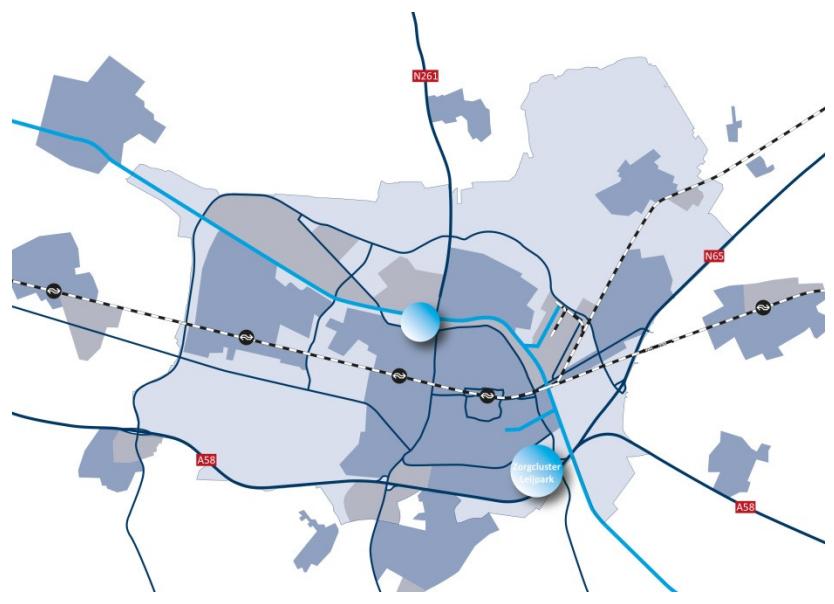


### Opgaven & principes

- Groene verbindingen de stad in en aantrekkelijke fiets- en wandelroutes zorgen voor een goede verbinding van de stad met de omliggende stadsregionale parken.
- De focus in de Stadsparken zelf ligt op recreatieve routes voor fietsen en lopen, ook wel sportlanes genoemd. Dit zijn wandel-, hardloop- of (e)-fietsroutes waar Tilburgers, maar ook mensen uit de regio, kunnen recreëren: sporten of juist langzaam verplaatsen ter ontspanning.
- Daarnaast heeft elk stadsregionaal park één poort, een duidelijk herkenbare ingang, waar ook parkeerfaciliteiten zijn.
- We onderzoeken de mogelijkheden om de geplande snelfietsroutes op een goede manier te combineren met de Stadsparken, om een optimale bereikbaarheid per fiets te creëren.
- Speciale aandacht bij de bereikbaarheid van de stadsparken gaat uit naar de minder validen.

## Zorgcluster

De zorgsector is goed vertegenwoordigd in Tilburg. De gezondheidszorg is goed voor ruim 18% van de Tilburgse werkgelegenheid. Deze sterke positie wil Tilburg verder uitbouwen door belangrijke kernactiviteiten te concentreren en te faciliteren in Tilburg-Zuid; met het Leipark als natuurlijk hart en in de nabijheid van de A58 en de Kempenbaan. Onder het zorgcluster verstaan we de regionale clusters van zorgvoorzieningen: Zorgcluster Leipark en de locatie Tweesteden.



### Schaalniveau & gebruikers

- Het zorgcluster is onderdeel van de regiostrategie.
- In het zorgcluster richten we ons op de bereikbaarheid voor werknemers, ambulances, bezoekers en logistiek.

In onderstaande figuur zijn de verschillende doelen voor 2040 (als beschreven in hoofdstuk 2) uitgewerkt voor dit gebied.



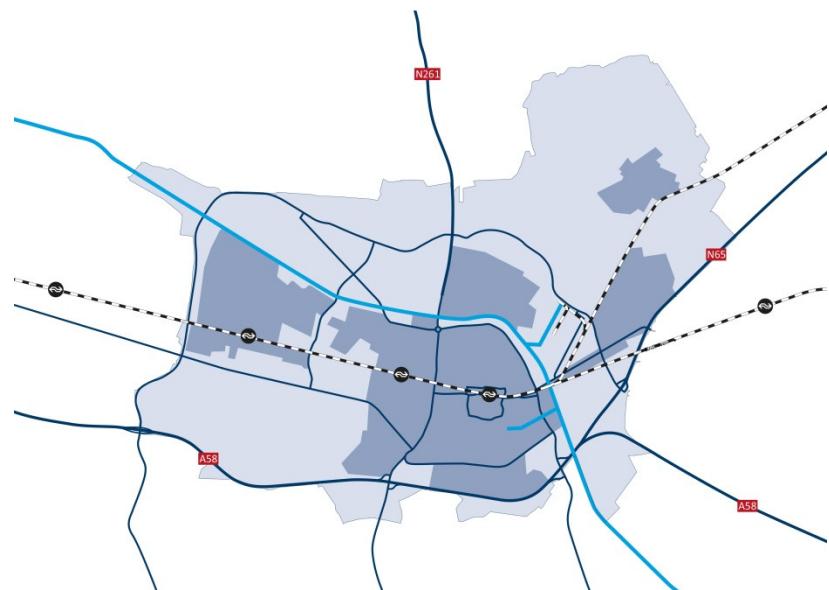
### Opgaven & principes

- De zorginstellingen zijn benaderd om samen te werken binnen een community op het gebied van mobiliteit.



- Kenmerkend voor deze gebieden is een focus op de lokale en regionale bereikbaarheid, en vooral fiets, bus en auto. Daarnaast zijn er ook veel verplaatsingen tussen de locaties, sinds de fusie van de ziekenhuizen.
- Het openbaar vervoer vormt een belangrijke pijler in de bereikbaarheid. Beide locaties zijn ontsloten met HOV.
- Voor fiets geldt in deze gebieden in het bijzonder dat er 'speciale' fietsen gebruikt worden; zoals driewielers bijvoorbeeld.
- Nieuwe doelgroepgerichte concepten zijn kansrijk; zoals vraaggericht doelgroepenvervoer voor mensen die WMO-geïndiceerd zijn, of deelsystemen (auto en/of fiets) die inspelen op de variatie aan locaties en de vraag naar vervoer daartussen.
- De autobereikbaarheid is hier aanvullend aan.
- De bereikbaarheid van het zorgcluster Leypark verbeterd door de verbreding en betere benutting van de A58.
- Randvoorraarde voor de autobereikbaarheid is het voorkomen van overlast van parkerende auto's naar omliggende woongebieden.

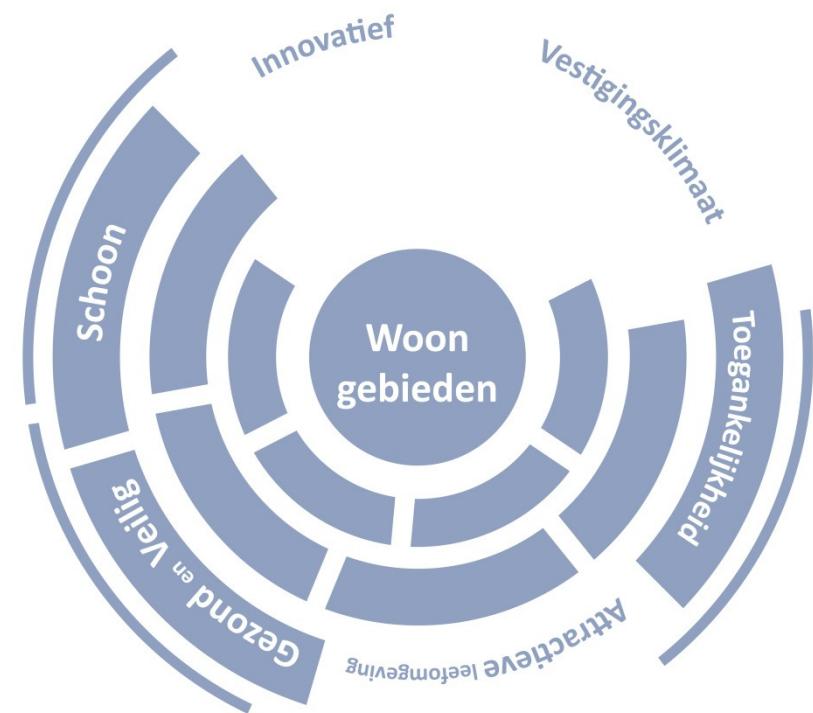
### Woongebieden



### Schaalniveau & gebruikers

- De woongebieden zijn onderdeel van de stadsstrategie.
- Qua gebruikers hebben we het in de woongebieden primair over bewoners. Woongebieden zijn primair om in te wonen. Tilburgers dienen prettig en veilig te wonen. Daarnaast zijn er ook veel andere functies aanwezig in de woonwijken, zoals voorzieningen en bedrijven.

In nevenstaande figuur zijn de verschillende doelen voor 2040 (als beschreven in hoofdstuk 2) uitgewerkt voor dit gebied.



De mobiliteitsaanpak maakt onderscheid tussen woongebieden en voorzieningen in die woongebieden zoals de [schoolomgevingen](#), de [winkelcentra](#) en de [sportvoorzieningen](#). Allen zijn hieronder qua opgaven en richtingen beschreven.

### Opgaven & principes woongebieden

- De wijkraden en het toekomstige Tilburgs Mobiliteitsforum vormen belangrijke ingrediënten om bewoners te betrekken bij de mobiliteit.

- We werken samen aan gedragsmaatregelen om de verkeersveiligheid te vergroten, slimme vervoersconcepten te ontwikkelen en het gebruik van gezonde en schone vervoerwijzen in woongebieden te stimuleren.
- Hoewel de bereikbaarheid van belang is, focust deze zich op stadsschaal vooral op langzaam verkeer: de fiets en in mindere mate lopen. De auto en openbaar vervoer zijn van secundair belang. Hierin zitten nuances, afhankelijk van het type woongebied: de bebouwingsdichtheid, de bevolkingsopbouw en ligging. Woongebieden verder van het stadscentrum zullen iets meer auto- en busgericht zijn dan gebieden dicht bij de voorzieningen en binnenstad.
- Doordat de dichtheid kleiner is in woongebieden aan de rand van de stad of in landelijke kernen en de afstand tot de binnenstad groter is, is de extra aandacht voor doelgroepgerichte vormen van collectief vervoer hier prominenter.
- We zoeken de oplossingen in nieuwe snelfietsroutes en in deelmobiliteit zoals auto- of fietsdeelsystemen.
- Overstapmogelijkheden op stations zijn van belang. Onze openbare ruimte leggen we zo aan dat het openbaar vervoer zo goed mogelijk bereikbaar en toegankelijk is voor bewoners.
- De straten richten we in conform 'duurzaam veilig', waarbij de maatregelen gericht zijn op het voorkomen van ongevallen.
- We streven naar zo min mogelijk doorgaand (vrach)autoverkeer door de woongebieden.
- Parkeren in de woongebieden dient primair voor de functies in de woongebieden zelf. Overlast in woongebieden vanuit andere functies willen we voorkomen.
- Het lokale wegennet houden we slim op orde en we zetten in op ontbrekende schakels.
- We faciliteren elektrisch rijden: laadpalen voor elektrisch vervoer maken onderdeel uit van het straatbeeld. De laadinfrastructuur worden zoveel mogelijk geclusterd op zogenaamde laadpleinen. Deze laadpalen zijn technisch zo uitgerust dat ze gebruikt kunnen worden voor het opslaan van lokaal geproduceerde energie die wanneer nodig weer aan de huishoudens in de wijk terug geleverd kan worden.

#### Schoolomgevingen

- Onder schoolomgevingen verstaan we de omgevingen van de Tilburgse basisscholen, middelbare scholen en andere opleidingscentra. Deze schoolomgevingen vormen lokale 'brandpunten' waar hoge eisen worden gesteld aan verblijfskwaliteit en verkeersveiligheid.
- Hier ligt de focus op het inrichten van een verkeersveilige inrichting van schoolomgevingen, waarbij ingezet wordt op actieve vervoerwijzen (lopen en fietsen); samen met de scholen en de bewoners. Op deze plekken conflicteren verblijfs- en verplaatsingsfuncties elkaar en is specifieke aandacht voor langzame verkeersdeelnemers (lopen en fietsen) door deze voorrang te geven en stallingen te plaatsen.
- Autogbruik naar en in schoolomgevingen ontmoedigen we, net als hoge snelheden; een 30 km/u zone is hier minimaal verplicht
- Een verkeersveilige inrichting van de schoolomgeving wordt gecombineerd met educatie en marketing om bewustwording bij scholen te creëren rondom verkeersveiligheid en mobiliteit. Het gaat er vooral om dat we halers en brengers stimuleren om zelf verantwoordelijkheid te nemen. We noemen dit de [Verkeersestafette](#); een jaar durend mobiliteitsprogramma voor basisscholen.



### **Winkelcentra**

- Hier ligt de focus op het inrichten van een verkeersveilige inrichting, waarbij we extra aandacht besteden aan de sociale aspecten en aantrekkelijkheid: winkelcentra zijn ook ontmoetingsplekken in de wijk. Daarnaast speelt het vestigingsklimaat een belangrijke rol.
- Op deze plekken is specifieke aandacht voor lopen en fietsen door deze voorrang te geven en fietsenstallingen te plaatsen.
- Bij winkelcentra realiseren we autoparkeerplaatsen voor bezoekers van verder weg gelegen woonwijken of kernen.
- We ontmoedigen ander autogebruik, net als hoge snelheden; een 30 km/u zone is hier minimaal verplicht.

### **Sportvoorzieningen**

- Er zijn veel sportvoorzieningen in Tilburg, zowel kleinschalige binnen de woonwijken als de grootschalige zoals op Stappegoor. Wat betreft de mobiliteit maken we onderscheid in momenten waarop sporters naar de voorzieningen reizen (regulier), en momenten waarop er wedstrijden zijn (bv. Tilburg Trappers of Willem-II) en sprake van piekdrukte.
- De sportvoorzieningen zijn primair bereikbaar te voet of met de fiets en daarnaast ook per auto en bus.
- Met gedragsmaatregelen stimuleren we zoveel als mogelijk lopen, fiets en ov.
- Fietsenstallingen zijn aanwezig en van voldoende kwaliteit.
- Parkeervoorzieningen zijn aanwezig. Deze zijn gedimensioneerd op de reguliere momenten en niet toereikend voor pieken. Dan zoeken we naar parkeerfaciliteiten in de omgeving (dubbelgebruik) en aanvullende voorzieningen, zoals extra bussen.



## Quick Wins 2014-2016

- 1** Deelfietsen Hopperpoint
- 2** Low Car Diet april 2016
- 3** Container Cargobike Greenolution
- 4** Pilot Nieuwlandstraat
- 5** Intensivering Fietscommunicatie Tilburg Fietst/ Fietshart
- 6** Living Lab Snelfietsroutes Alleenhouderstraat (CHIPS)
- 7** Verkenning Vervoer over Water Binnenstad
- 8** Verkeersestafette Primair Onderwijs Tilburg
- 9** Innovatief oversteken Hart van Brabantlaan
- 10** Community Tilburg-west
- 11** Community Tilburg-zuid
- 12** Subsidieregeling Community's Tilburg
- 13** Cycle Hack Tilburg (ESIW 2016)
- 14** Hackaton Nemobility BrabantKennis
- 15** Pilot Verkeer in de Stad Tilburg
- 16** EU Scan Mobiliteitsplan
- 17** Fietsbelevingsonderzoek RWS
- 18** Mobiliteit in Brabantse Health deal
- 19** Subsidieregeling laadpunten eigen terrein (4<sup>e</sup> tranche)
- 20** Subsidieregeling laadpunten eigen terrein (5<sup>e</sup> tranche)
- 21** Logistiek in Brabant/truckspotting
- 22** Evenementenvignet taxi
- 23** Pilot bereikbaarheid bedrijfenterreinen Tilburg met OV
- 24** Realisatie bebording 6 routes Praktisch verkeersexamen
- 25** Verkenning Snelfietsroute Tilburg-Breda
- 26** Haltes 2016
- 27** Proeftuin Ringbaan-West
- 28** Communicatie Mobiliteitsaanpak Tilburg
- 29** Slim laden project ism Brabantstad

## Maatregelen 2017

2017	Maatregel
<b>Uitwerkingen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tilburgs Mobiliteitsforum</li> <li>Marketing &amp; Gedrag Mobiliteit</li> <li>Voetgangersbeleid</li> <li>Diverse uitwerkingen parkeren</li> </ul>
<b>Samenwerking</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mobility Hack European Social Innovation Week</li> <li>Regiecentrale doelgroepenvervoer Hart van Brabant</li> </ul>
<b>Gedrag</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Proeftuin: Verkeersestafette basisscholen</li> <li>Tilburg Fietst!</li> <li>Nationaal Fietscongres Tilburg 2017</li> <li>Low Car Diet Tilburg april 2017</li> <li>Bereikbaarheid binnenstad busverkeer</li> </ul>
<b>Technologie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Proeftuin: Onderzoek gebruik Wifi netwerk binnenstad</li> <li>Proeftuin: Innovatieve voetgangersoversteek Hart van Brabantlaan</li> <li>Proeftuin: ITS oplossingen doorstroming Ringbaan-West</li> <li>Proeftuin: Compass4D Tangenten</li> <li>Proeftuin: Marktverkenning A58 Tilburg-Breda</li> <li>Proeftuin: Vol- Vrijsysteem fietsenstallingen CS</li> <li>Diverse ITS-toepassingen: o.a. ISA 2.0 (Intelligent SnelheidsAdaptie)</li> <li>Proeftuin: Hart van Brabantroute / CHIPS</li> <li>Optimalisatie dienstregeling 2017: o.a. Campusliner, extra lijn Reeshof en nieuwe haltes</li> <li>Proeftuin: pilot OV-bereikbaarheid bedrijventerreinen</li> <li>Nachtnet bus</li> <li>Uitrol elektrische laadpalen</li> </ul>
<b>Infrastructuur</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Huinrichting Spoorlaan, inclusief flankerende maatregelen</li> <li>Fietsenstallingen Centraal Station</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nieuw busstation Centraal Station</li> <li>Start realisatie Hart van Brabantroute: snelfietsroute Tilburg-Waalwijk</li> <li>Aanleg diverse fietsroutes, o.a. Prinsenhoeven, verbreding Bels Lijntje, 't Zwaantje en Dongensekanaaldijk</li> <li>Aanpak locaties vanuit verkeersveiligheid</li> <li>Gedeeltelijke verdubbeling Burgemeester Baron van Voorst tot Voorstweg</li> <li>Kleinschalige optimalisaties Ringbanen</li> </ul>
--	---