

## Prioriteit voor de Fietser

**Naar betere doorstroming en meer comfort  
bij verkeerslichten rond de Fietsring**

Tilburg  
februari 2023

# Prioriteit voor de Fietser

## Naar betere doorstroming en meer comfort bij verkeerslichten rond de Fietsring\*

Tilburg  
februari 2023

### ***Aanleiding***

Wethouder Rik Grashoff verzocht FietsForum Tilburg om een advies voor een betere regelstrategie rond lastige kruisingen in Tilburg opdat fietsers sneller en comfortabeler zouden kunnen doorfietsen.

Het FietsForum verkende daarop zeven routes van/naar woonkernen rond Tilburg en concludeerde dat de voornaamste knelpunten zich voordeden in en rond centrum Tilburg. Met de kennis dat de Fietsring rond het centrum al snel wordt aangelegd en dat daarbij op de 'hoeken' de aan- en afvoer van fietsers met verkeerslichten geregeld gaat worden, besloot het FietsForum zijn onderzoek te concentreren op een betere regelstrategie op specifiek vier locaties met een groot aantal verkeerslichten.

### ***De belangrijkste conclusies:***

- *Geef de fiets de hoogste prioriteit.*
- *Geef fietsers voorrang op routes die leiden naar de Fietsring.*
- *Geef fietsers voorrang bij omleidingen.*
- *Beperk waar mogelijk het autoverkeer nog verder.*
- *Creëer veilige (tweezijdige) fietspaden met doorstroming en comfort.*
- *Plaats en stel VRI's/verkeerslichten af t.b.v. fietsers.*
- *Bekijk complexe verkeerssituaties vanuit het perspectief van de fietser.*

## ***Inleiding***

FietsForum Tilburg heeft bij vier belangrijke kruispunten en Verkeers Regel Installaties (VRI's) de doorstromingsituatie en het comfort voor fietsers onderzocht en in beeld gebracht. In feite gaat het om vier bundelingen van kruisingen en splitsingen, die toeleiden tot de Fietsring.

Uiteraard beseffen we dat onderstaande analyse is gemaakt in een periode die geheel niet representatief is, want vertroebeld door omleidingen en tijdelijke voorzieningen. Wij hebben geprobeerd daar doorheen te kijken en aanbevelingen te doen die helpen bij het structureel (her)inrichten van de verkeersknooppunten rond de 'hoeken' van de nieuwe Fietsring.

Het gaat om:

1. VRI's rond het NS plein;
2. VRI's bij de kruisingen Gasthuisring-Hart van Brabantlaan en Hart van Brabantlaan-St. Ceciliastraat;
3. VRI's bij de kruising Bredaseweg-Noordhoekring en Zomerstraat-Lange Schijfstraat;
4. VRI's bij de kruising Piusplein-Piusstraat-Paleisring.

Deze VRI's liggen een of twee plaatsen vóór de nieuwe Fietsring.

Onderzocht is hoe lang fietsers wachten op groen licht\*\*, of de opstelstrook ruim genoeg is en of er opvallende verkeerstechnische zaken voor fietsers spelen. Er worden knelpunten, goede ervaringen en/of eenvoudige oplossingen gesignaleerd. Ook wordt de gemeente geadviseerd een aantal opties nader te onderzoeken. De vier locaties worden hierna elk afzonderlijk besproken. Een afbeelding van de situatie is erbij gevoegd.

Daarna komen we in hoofdstuk 5 aan de hand van ons onderzoek en onze ervaringen tot een aantal uitgangspunten die, niet alleen in de huidige situatie maar ook bij de realisering van de nieuwe Fietsring, de doorstroming, de veiligheid en het comfort voor fietsers zullen bevorderen.

\* Met 'de Fietsring' wordt bedoeld de voormalige Cityring, nu ook wel Parkring genoemd.

\*\* Wachtijd van 0-15 seconden beschouwen we als kort, 15-25 seconden gemiddeld en meer dan 25 seconden lang. Wachtijd is een relatief begrip; als verkeerslichten aan elkaar gekoppeld zijn en je in een

groene stroom komt, ben je bereid bij het eerste licht langer te wachten.

## **1. VRI's bij NS-Plein**

Opmerking:

In het plan van het FietsForum over de inrichting van de Fietsring rond het NS plein wordt onder meer voorgesteld het fietspad aan de oostzijde voor twee richtingen in te richten en het huidige fietspad aan de westzijde te sluiten. Als dit plan aldus wordt uitgevoerd zullen fietsbewegingen anders gaan lopen en kunnen zeker twee VRI's worden verwijderd.

Knelpunten:

- A. Bij het oversteken van het NS plein/Besterdring moeten fietsers lang wachten, zowel bij VRI 2, 4, 6, 7, als bij VRI 8 (zie kaart hierna).
- B. Het fietspad NS plein/Besterdring heeft voorrang op de verschillende zijwegen. De opstelstrook voor fietsers ligt voor of over dit zogenaamde voorrangfietspad. Dit geeft problemen wanneer VRI 1 en 2 tegelijk op groen staan. Met name omdat de opstelstrook bij VRI 2 aan de krappe kant is. Hier staan vaak veel fietsers die vanuit het fietspad op de Koestraat komen. Kom je uit de Koestraat en/of uit de Enschootsestraat dan moet je achter de haaiantanden wachten op overstekend fietsverkeer op de Besterdring/NS plein. Bij VRI 2 (bij de opstelstrook) is het inmiddels oranje en kun je niet meer oversteken.
- C. Door de complexe kruising Spoorlaan/Heuvelring (tijdelijke situatie) nemen fietsers de 'kortste weg' over het NS plein. Dat betekent dat zij als spookrijders vanaf het spoorviaduct aan de westzijde langs de Spoorzone richting Besterdring fietsen. Ook zijn er spookrijders die oversteken bij VRI 6, 7 en 8 en rechtsaf gaan op het fietspad richting spoorviaduct oostzijde.
- D. VRI's 3 en 4 zijn niet op elkaar afgestemd. Ga je van de Besterdring linksaf de Burg. Brokxlaan op, dan moet je soms twee keer op groen wachten. Bij VRI 3 rijden veel fietsers door rood.

Kortom:

De oversteekbaarheid van de Besterdring/NS Plein pakt voor veel fietsers slecht uit: auto- en fietsverkeer hebben voorrang, verkeerslichten staan lang op rood.

Adviezen:

- Het aantal verkeersbewegingen per auto omlaag brengen en het verkeer op de Besterdring niet meer de hoogste prioriteit geven.
- Als er een tweezijdig fietspad op de Besterdring en het NS plein aan de oostzijde komt, voorkom je problemen bij VRI's, met het oversteken, met spookrijders en zijn haaiantanden overbodig.



Afbeelding A: VRI's rond het NS plein

## **2. VRI's bij de kruisingen Gasthuisring-Hart van Brabantlaan en Hart van Brabantlaan-St. Ceciliastraat**

Opmerkingen:

= Het gaat hier om meerdere kruispunten na elkaar, die net voor de Fietsring zitten.

= Door werkzaamheden is het fietspad op de St. Ceciliastraat tijdelijk een 'tweesporen' fietspad aan de westzijde geworden. Deze situatie is niet van invloed op het functioneren van de VRI's in het gebied.

= Fietsend op de Alleenhouderstraat richting centrum wordt de SFR d.m.v. een groene markering/streep op het fietspad aangegeven. Verder blijft het onduidelijk waar de SFR nu precies begint of waar deze eindigt. Fiets je verder dan beland je plotseling op een van de meest complexe kruispunten van de gemeente Tilburg.

= In dit gebied wordt een prominente plaats ingenomen door Albert Heijn XL, vanwege het grote parkeerterrein, de aanvoerroutes en de drukte/chaos bij de verschillende ingangen.

Knelpunten:

A. Fietsers bij VRI's 4, 5, 6 en 7 (kruising Gasthuisring/Burg. Brokxlaan) wachten lang op groen licht op een te krappe opstelstrook, met name in de spits. Fietsers die linksaf willen slaan hebben twee stoplichten nodig, hetgeen extra (wacht)tijd kost. Een oplossing zou kunnen zijn om alle vier de lichten tegelijk op groen te zetten. Deze optie zou nader moeten worden bekeken. Je kunt ook volstaan met het op elkaar afstemmen van VRI 4 op 5 en van VRI 7 op 6.

B. Bij VRI 1 (Alleenhouderstraat) is het ook te kort groen licht, zeker in de spits is de opstelstrook te krap voor de vele fietsers en dit alles op een kruispunt dat diagonaal moet worden overgestoken.

C. Op dit moment, d.w.z. gedurende de periode van de fietsomleidingen, is het inrijden van de St. Ceciliastraat vanaf VRI 9 en 10 problematisch. Veel fietsers steken vanuit de Bomenbuurt bij VRI 9 de Hart van Brabantlaan als spookrijder over om bij VRI 8 aan te haken op het tijdelijke 'tweesporige' fietspad aan de westzijde onder de spoortunnel. VRI 10 wordt momenteel niet veel gebruikt.

D. Bij VRI 8 staat het licht voor fietsers te lang op rood. Dit wordt in de spits niet aangepast, omdat er dan te veel autoverkeer is. De opstelstrook is hier te krap, het fietsverkeer uit de richting van VRI 17 zorgt bij VRI 8 voor nog meer chaos. Fietsers die vanuit de St. Ceciliastraat zuidwaarts gaan, behoren namelijk achter de haaiantanden te blijven, om de fietsers van VRI 17 doorgang te verlenen. Dit verloopt behoorlijk lastig.

Verder is er geen afstemming tussen VRI 8 en 9, waardoor je wanneer je zuidwaarts fietst komend vanaf de St. Ceciliastraat je twee keer een VRI passeert, met de nodige wachttijd. Ook bij VRI 9 staan haaiantanden om fietsers uit de St. Ceciliastraat voorrang te geven. Ook wanneer het licht op groen staat. Opnieuw een lastige situatie.

E. Vanuit de Alleenhouderstraat is het erg lastig om Albert Heijn XL te bereiken. Je kunt linksaf gaan en via het tweezijdig fietspad op de Jan Heijnsstraat fietsen en halverwege rechtsaf slaan en daarbij de Jan Heijnsstraat oversteken. Of je waagt een poging via het parkeerterrein aan de Burgemeester Brokxlaan. Beide opties zijn tijdrovend en gecompliceerd, waardoor gevaarlijk en schuin overstekend fietsverkeer in de hand wordt gewerkt.

F. Bij VRI 11 (Gasthuisring) is het 's morgens tijdens de spits erg druk. Rijd je vanuit de Gasthuisring richting centrum, dan sla je bij VRI 11 linksaf. Daarbij lukt het niet altijd om op tijd van de rijbaan af te komen omdat je je moet voegen in de stroom fietsers op de Hart van Brabantlaan. Daarnaast zijn er spookrijders die op de Hart van Brabantlaan de Acaciastraat inschieten.

G. Bij VRI's 12, 13, 14, 16 en 17 is het vooral lang rood of kort groen. Een uitzondering vormt VRI 15 (oversteek Hart van Brabantlaan over de Noordhoekring), die opvallend lang groen licht aanhoudt.

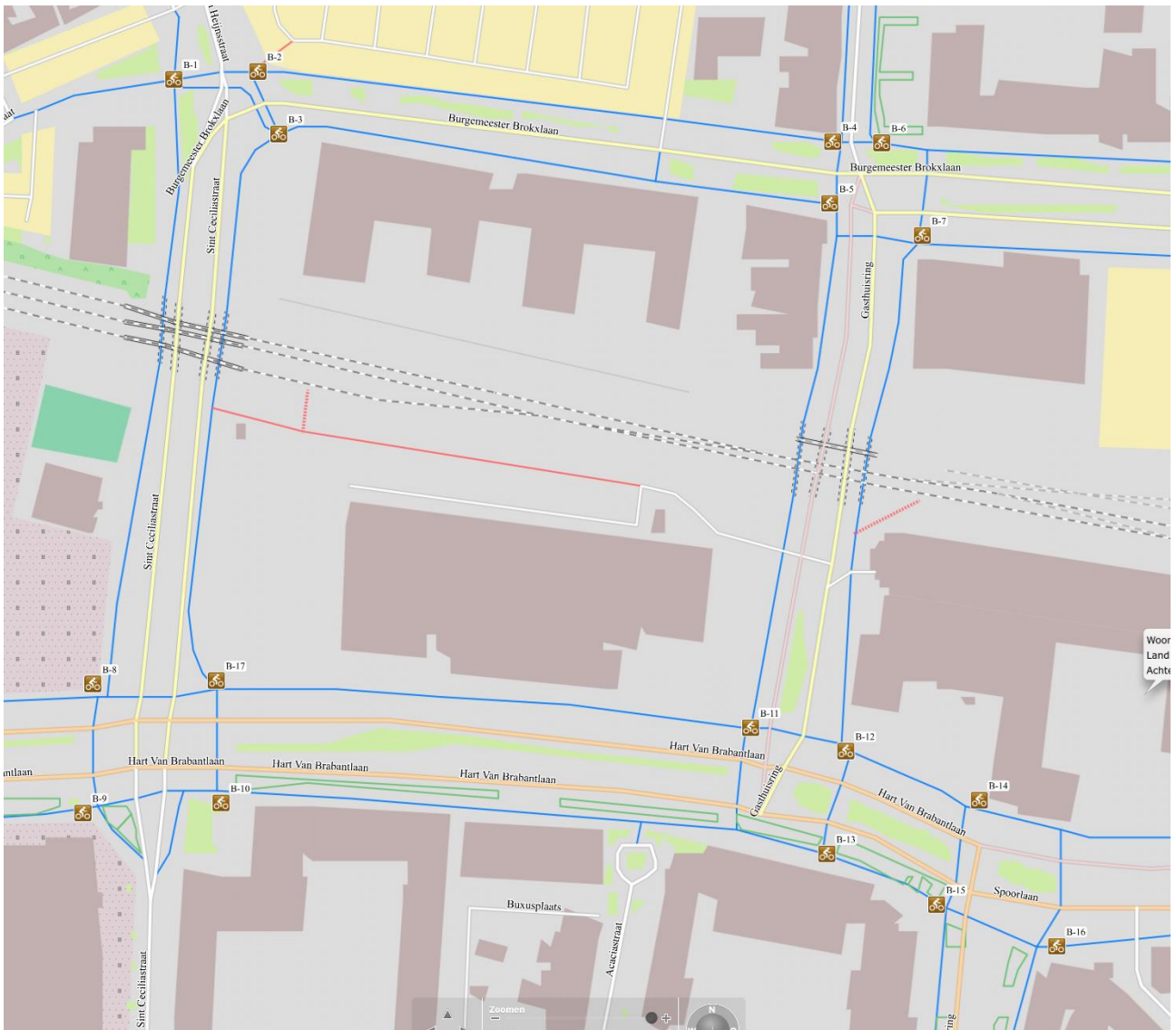
H. Van VRI 14 tenslotte maken niet veel fietsers gebruik. Ook hier slechts een korte tijd groen licht. Wanneer de Fietsring wordt gerealiseerd zal deze VRI of aangepast moeten worden of verdwijnen.

Kortom:

Fietsers moeten bij veel VRI's in dit gebied zeker in de spits te lang wachten om te kunnen oversteken. Bij lang wachten slijt de opstelplaats te vol met fietsers. Het oversteken gaat in de spits gepaard met de nodige chaos en stress, niet bevorderlijk voor de veiligheid, de doorstroming en het fietscomfort.

Adviezen:

- Het aantal verkeersbewegingen per auto op de Hart van Brabantlaan verminderen, waarna de verkeerslichten worden aangepast om de oversteek voor fietsers te versnellen en veiliger te maken, de doorstroom te verbeteren en de verkeerslichten beter op elkaar af te stemmen. Bijkomend voordeel is dat de opstelplaats voor fietsers dan in de meeste gevallen toereikend zal zijn.
- Om de toeleiding van fietsers tot de NS fietsenstallingen te verbeteren adviseren wij te bekijken of het toekomstige tweezijdige fietspad (onderdeel Fietsring) aan de noordzijde van de Spoorlaan doorgetrokken kan worden op de Hart van Brabantlaan tot aan de kruising met de St. Ceciliastraat. Hiermee vermindert allicht het aantal overstekende fietsers.
- Overweeg bij kruising Gasthuisring/Burgemeester Brokxlaan om de verkeerslichten voor fietsers tegelijk op groen te zetten.



Afbeelding B: VRI's bij Gasthuisring-Hart van Brabantlaan en Hart van Brabantlaan-St. Ceciliastraat



### **3. VRI's bij Bredaseweg-Noordhoekring en Zomerstraat-Lange Schijfstraat**

Opmerkingen:

= Rond al deze kruisingen bestaat eenrichtingsverkeer voor auto's. Fietsers mogen deze straten wel van beide kanten inrijden.

= Plan om de SFR uit Goirle via de Lange Schijfstraat te laten aansluiten op de Fietsring. Zodra deze SFR is aangesloten op de Fietsring zal wellicht een aantal hieronder genoemde knelpunten anders komen te liggen.

Knelpunten:

- A. Fietsers uit de Bredaseweg moeten bij VRI 3 achter haaiantanden stoppen om de fietsers bij VRI 1 uit de Noordhoekring voorrang te geven.
- B. Het is op drukke momenten nauwelijks mogelijk om vanaf de Korvelseweg/Trouwlaan linksaf te slaan op Het Lieve Vrouweplein om op de Lange Schijfstraat te komen. Doorrijden via de Zomerstraat naar VRI's 7 en 8 is een stuk veiliger.
- C. De VRI's 7 en 8 zouden langer op groen moeten staan. Bij de huidige afstelling gaat de doorstroming van het autoverkeer op de Schouwburgring ten koste van de (wachtijden voor de) fietser.
- D. De vele verkeersbewegingen en het gebrek aan ruimte rond de Jumbo op het Lieve Vrouweplein levert ongemak en gevaarlijke situaties op.
- E. Fietsers uit de Noordhoekring moeten nu vaak twee keer oversteken. Dat kost veel wachttijd en gedoe.
- F. Er staan erg veel stoplichten.

Kortom:

Rond deze kruisingen krijgt de auto voorrang op de fietser. De wachttijden bij VRI's voor fietsers zijn (te) lang, oversteken verloopt vaak via meerdere VRI's, iets dat tijd en ongemak oplevert.

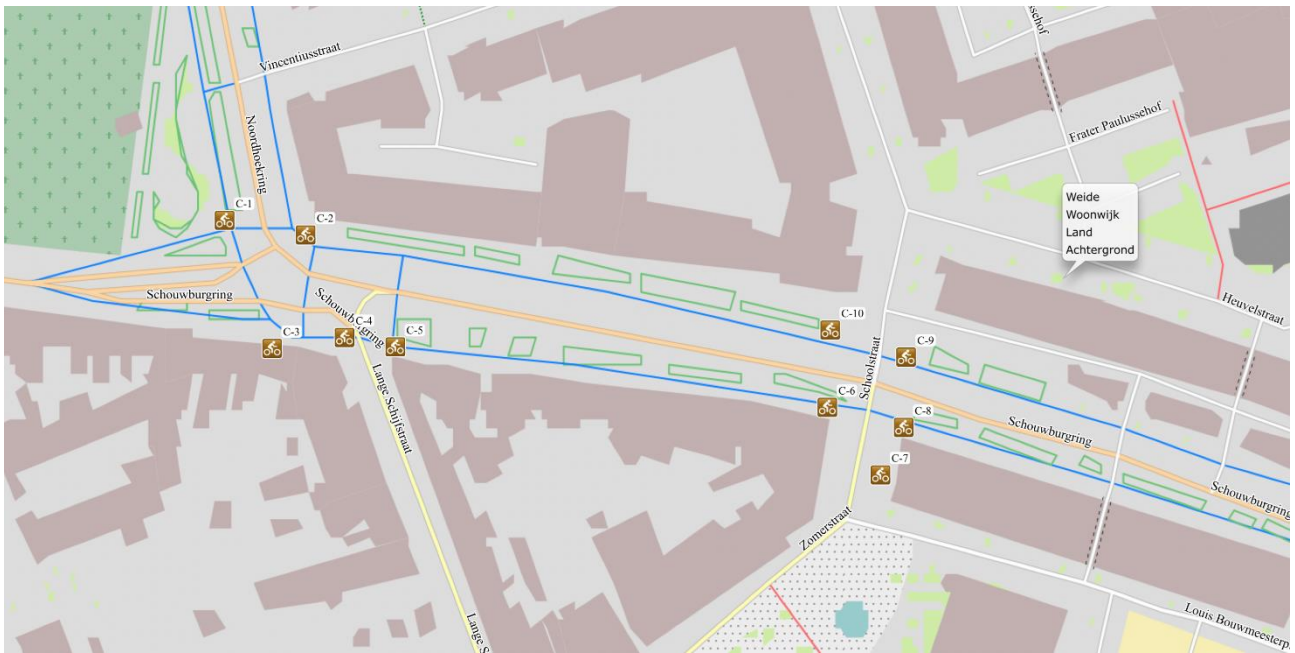
Verder zit de aansluiting van de Lange Schijfstraat met de (toekomstige) Fietsring niet goed in elkaar, deze is nu complex, te krap en gevaarlijk, met name door de verkeerssituatie op het Lieve Vrouweplein. Een mogelijke optie is om het noord-zuid fietsverkeer op de SFR te laten rijden via de Lange Schijfstraat en het zuid-noord fietsverkeer via de Zomerstraat.

Oplossing:

Op een deel van het geschetste traject zal de Fietsring komen, waardoor een aantal knelpunten zal verdwijnen. Mogelijk kan t.z.t. de Jumbo een andere plek of een andere ingang krijgen.

Advies:

Overweeg een splitsing van de aan- en afvoer van fietsers van de SFR uit/naar Goirle in een tak via de Lange Schijfstraat en een tak via de Zomerstraat.



Afbeelding C: VRI's bij Bredaseweg-Noordhoekring en Zomerstraat-Lange Schijfstraat

#### **4. VRI's bij Piusplein-Piusstraat-Paleisring**

Opmerkingen:

= Eenrichtingsverkeer voor auto's zowel op het Piusplein (van noord naar zuid), de Paleisring (van oost naar west) als op de Piusstraat (van zuid naar noord).

= De Hoogvensestraat is afgesloten voor in- en uitrijdend autoverkeer.

= Zowel vanaf het Piusplein als uit de Piusstraat kunnen stadsbussen de Paleisring oprijden.

= Bij VRI 1 kunnen auto's uitsluitend rechtsaf van het Piusplein naar de Paleisring. Fietsers kunnen het Piusplein oversteken alleen vanuit de richting Hoogvensestraat naar de Paleisring. Voetgangers kunnen hier het Piusplein oversteken in beide richtingen.

= Bij VRI 2 kunnen fietsers en voetgangers rechtdoor naar de Piusstraat.

= Bij VRI 3 kunnen fietsers rechtdoor/linksaf naar het Piusplein/Hoogvensestraat en steken voetgangers over naar het Piusplein/Hoogvensestraat.

Knelpunten:

A. Het belangrijkste knelpunt voor fietsers is VRI 2 vanwege de te lange wachttijd. Het autoverkeer dat komt van het Piusplein (en dat gaat richting Paleisring) en van de Piusstraat (richting Paleisring) heeft voorrang. Fietsers moeten te lang wachten op groen licht wanneer zij rechtdoor rijden van het Piusplein naar de Piusstraat, waarbij zij de Paleisring oversteken. Het afslaan autoverkeer heeft hier voorrang op de rechtdoorgaande fietser.

B. Fietsers hebben tegelijkertijd groen licht bij VRI 2 en 3 en zitten elkaar soms in de weg.

C. Bij VRI's 2 en 1 steken fietsers over van het Piusplein naar de Hoogvensestraat (is niet toegestaan) en rijden dan op de voetgangers oversteekplek of als spookrijder op het fietspad.

D. Bij Albert Heijn en McDonalds (Piusplein en Piusstraat) is het voetpad smal en wordt in- en uitgedraaid op fietspad en voetpad. Dit levert onrust en ongemak op.

Kortom:

Fietsers moeten bij VRI 2 te lang wachten om de Paleisring over te kunnen steken.

Oplossing:

Bij een tweezijdig fietspad aan de oost- en zuidzijde van de huidige Cityring (nieuwe Fietsring) steken fietsers minder vaak de Paleisring over. Ook is er dan minder hinder van McDonalds en zal het aantal spookrijders afnemen.



Afbeelding D: VRI's bij Piusplein-Piusstraat-Paleising

## **5. Uitgangspunt: prioriteit aan de fiets**

### Fietsers in de voorrang

Bij stoplichten moeten fietsers langer wachten op groen licht dan auto's op alle onderzochte plaatsen. De auto krijgt in 2023 nog steeds prioriteit.

Voor de doorstroming, de veiligheid en het fietscomfort is het noodzakelijk dat fietsers de hoogste prioriteit krijgen en dat de voorrang van auto's t.o.v. fietsers verdwijnt op straten en kruisingen die leiden naar de Fietsring. Op de (toekomstige) Fietsring zelf is de fiets in de voorrang. Doordat het aantal verkeersbewegingen per auto daar meer dan gehalveerd wordt zal het aantal conflictsituaties allicht afnemen.

### Fietsers in de voorrang ook bij omleidingen

Een van de aantrekkelijke kanten van fietsen is de grote flexibiliteit. Wanneer fietsers bij werkzaamheden worden omgeleid, gebeurt dat vaak omslachtig, onduidelijk en soms heel tijdrovend. Veel fietsers trekken dan hun eigen plan en gaan tegen de stroom in fietsen, zoals bijv. op de Besterdring gebeurt (zie hoofdstuk 1 VRI's 2 en 6) en op de St. Ceciliastraat (zie hoofdstuk 2 VRI 8). Spookrijden lijkt normaal te worden en er wordt niet op gehandhaafd.

Voor de doorstroming, veiligheid en het fietscomfort is het belangrijk dat bij omleidingen allereerst wordt gekeken naar een veilig, duidelijk en snel omleidingstraject voor fietsers. Daarbij hoort ook een fietsvriendelijke afstelling van de VRI's.

### Tweezijdige fietspaden in en rond het centrum van de stad

Door het aanleggen van tweezijdige fietspaden (met fietsers in de voorrang) voorkom je een aantal kruisingen en gevaarlijke oversteekplaatsen. Het voorstel is om te bekijken of op een aantal plaatsen (naast de bestaande plannen voor de Fietsring) een tweezijdig fietspad kan worden aangelegd, met name op de Spoorlaan/Hart van Brabantlaan.

### VRI's in dienst van de fietsers

Voor de doorstroming en het fietscomfort moeten er niet teveel verkeerslichten achter elkaar geplaatst worden. Bij linksaf slaan komt een fietser vaak twee stoplichten tegen (zie bijv. hoofdstuk 2 bij VRI's 9 en 10). Het is dan ook belangrijk om stoplichten voor fietsers zo veel mogelijk op elkaar af te stemmen. Een optie is 'alle lichten tegelijk op het kruispunt op groen zetten'; mogelijk is dat een probaat middel om de doorstroming en het comfort voor fietsers te verbeteren.

Bij massaal negeren van rood licht, zoals bijv. bij kruising NS plein/Koestraat (zie hoofdstuk 1 VRI 3) is het beter het verkeerslicht te verwijderen en de veiligheid op de kruising op een andere manier te waarborgen.

### Bevorderen van veiligheid, doorstroming en comfort voor fietsers:

De onderzochte fietspaden waren nagenoeg allemaal vrijliggend, geasfalteerd en in goede staat. Soms mochten ze wat breder zijn, maar over het geheel genomen verkeerden ze in goede staat. Lastig zijn de te smalle straten en pleinen, die niet in staat zijn grote hoeveelheden verkeer te verwerken, denk aan het Lieve Vrouweplein (zie ook het advies aan de gemeente m.b.t. de aansluiting van de SFR Goirle).

Haaiantanden zouden op sommige plekken niet misstaan om te voorkomen dat op drukke momenten fietsers op de rijbaan moeten wachten (zie bijv. hoofdstuk 2 VRI 11). Op andere plaatsen, waar wel haaiantanden zijn aangebracht, functioneren ze slecht en worden ze door fietsers genegeerd (zie bijv. hoofdstuk 1 VRI 2).

De opstelstrook voor fietsers is op een aantal plaatsen zeker in de spits te krap bemeten, ook omdat fietsers te lang op groen licht moeten wachten. Dit is goed te

zien in hoofdstuk 2 op de kruisingen van de Burg. Broxlaan/Gasthuisring, St.Ceciliastraat/Hart van Brabantlaan en Gasthuisring/Hart van Brabantlaan. Als het autoverkeer afneemt en de verkeerslichten fietsers vaker groen geven, zal dit probleem verholpen kunnen worden.

Op sommige plaatsen belemmeren externe partijen de doorstroming en zorgen ze voor overlast en onrust, denk aan AH op de Piusstraat, Jumbo op het Lieve Vrouweplein, AH XL op de Burg. Brokxlaan/J. Heijnsstraat en McDonalds op het Piusplein. Ook dit is een aandachtspunt.