

Reactie op Schetsontwerpen Tilburgse Winkellinten Besterdring en Korvelseweg

Het FietsForum Tilburg is blij dat de gemeente Tilburg samen met de lokale stakeholders een schets heeft gemaakt hoe de Besterdring en de Korvelseweg groener, aantrekkelijker en veiliger kan worden. Een dergelijk proces helpt immers bij het verkrijgen van draagvlak voor de te verwachten ingrepen.

Een belangrijk aspect van de linten is hun functie in de Tilburgse infrastructuur. Fietsen over deze linten is nu verre van aantrekkelijk en soms zelfs gevaarlijk. In de [mobiliteitsaanpak Tilburg 2040](#) (2016) is het uitgangspunt van beleid dat de groei van automobilititeit niet meer vanzelfsprekend is, die van de fiets wel. De fiets is het vervoermiddel bij uitstek voor verplaatsingen binnen de stad. In het gebied binnen de ringbanen dient dan ook prioriteit gegeven te worden aan fietsers, voetgangers en bestemmingsverkeer (Mobiliteitsaanpak, 2016).

FietsForum Tilburg vindt dat in beide Schetsontwerpen de uitgangspunten uit de twee gemeentelijke beleidsdocumenten 'Mobiliteitsaanpak Tilburg 2040' en 'de Tilburgse Fietsagenda 2020' onvoldoende tot uiting komen om van de Besterdring en de Korvelseweg een aantrekkelijke en veilige fietsomgeving te maken.

Het FietsForum heeft beide Schetsontwerpen beoordeeld, m.n. op de aspecten verkeersveiligheid, comfort en aantrekkelijkheid voor fietsers. In onze reactie sommen we allereerst de uitgangspunten op uit de '[Agenda linten – Koersdocument voor Korvel en Besterdring, juli 2023](#)' en uit '[de Tilburgse Fietsagenda 2020](#)' welke is aangenomen door de gemeenteraad. Vervolgens is getoetst of de genoemde uitgangspunten uit beide agenda's terug te vinden zijn in de Schetsontwerpen. Tot slot zetten we aandachtspunten op een rij: zaken waar volgens ons in de Schetsontwerpen onvoldoende rekening mee is gehouden om van de Besterdring en de Korvelseweg een aantrekkelijke en veilige fietsomgeving te maken.

Visie op de winkellinten

In de visie op de winkellinten (Agenda linten, 2023) staat o.a.

1. De auto, autoverkeer en parkeren horen weliswaar onlosmakelijk bij de winkellinten, maar er moet meer aandacht komen voor lopen en fietsen. Een heringerichte twee-richtingenstraat, met ruimte voor de langzaam rijdende auto en met afgebakende ruimte voor fietsers en voetgangers is wat mobiliteit betreft het ideaalplaatje. Maar we willen ook meer groen- en ontmoetingsruimte. We zullen dus bij de inrichting van de straten slimme keuzes moeten maken. (V1¹)
2. We streven naar vermindering van de hoeveelheid bebording om zo verrommeling aan te pakken. De herinrichting moet ertoe leiden dat de routing op straat voor automobilisten en fietsers beter en logischer wordt. (V2)
3. We zetten in op betere parkeervoorzieningen voor fietsers, inclusief een strakkere handhaving op foutparkeren. (V3)

De Tilburgse Fietsagenda

De Tilburgse Fietsagenda (2020) bepleit dat de fiets eenvoudigweg het fijnste vervoermiddel in Tilburg wordt. Door te investeren in veilige infrastructuur en door het stimuleren van veilig fietsgedrag wil men fietsen aantrekkelijker maken. Er worden drie opgaven genoemd:

1. Herkomst en bestemming zijn uitnodigend voor fietsgebruik (de fiets krijgt de mooiste plek, bij gebiedsontwikkelingen denken we vanaf het begin vanuit de fiets). (FA1²)

¹ In tabel 1 wordt naar dit punt verwezen als 'V1'

² In tabel 1 wordt naar dit punt verwezen als 'FA1'

2. Bouwen aan het fietsnetwerk (30 km-zones leiden tot betere fietsbeleving en fietscomfort, ruimte creëren voor de fiets. De verscheidenheid van fietsen kan onderscheid vragen voor slowlane en fastlane om kwetsbare groepen te beschermen). (FA2)
3. 'Generatie fiets' bouwen, behouden en binnentreden (voorwaarden scheppen om fiets te verankeren in Tilburgse leefstijl, aandacht voor trage en kwetsbare verkeersdeelnemers). (FA3)

Toets van Schetsontwerpen aan uitgangspunten Visie Linten en Tilburgse Fietsagenda

Punt uit: ³	Uitgangspunt	Commentaar / reactie FietsForum Tilburg
V1a	Meer aandacht voor lopen en fietsen	Ja voor lopen, nee voor fietsen
V1b	Afgebakende ruimte voor fietsers	Nee, fietssuggestiestroken zijn geen afgebakende veilige fietspaden. Bovendien is de rijbaan zo smal dat bij twee passerende auto's de auto's over de fietssuggestiestrook rijden (zoals ook in de SO's is afgebeeld). Ook bij het inhalen van een fietser zal een auto op de fietssuggestiestrook aan de andere kant van de rijbaan komen. Over beide linten rijden ook nog stadsbussen. De verwachting is dat auto's achter de fietser blijven rijden tot er een geschikt moment komt om in te halen. Of deze verwachting reëel is, is de vraag. Blijft staan dat het fietscomfort ver te zoeken is wanneer een auto op je hielen zit.
V2	Routing op straat beter en logischer	Of de routing beter en logischer voor fietsers uitpakt is onduidelijk. Belangrijke routingsvraagstukken blijven onbeantwoord, denk aan de smalle opstelstrook bij de VR op de hoek Laarstraat/ Berkdijkseweg, de situatie op het St. Annaplein en Lieve Vrouweplein, de aansluiting op de Parkring op beide linten en op SFR's.
V3	Betere fietsparkeervoorzieningen, incl. handhaving	Dit zou een verbetering kunnen zijn. Opvallend dat in het middengedeelte van de Korvelseweg het aantal fietsparkeerruimten afneemt.
FA1a	De fiets krijgt de mooiste plek	Dat wordt geen realiteit in deze schets. Zelfs het asfalt maakt plaats voor stenen.
FA1b	Bij gebiedsontwikkeling denken we vanaf het begin vanuit de fiets	Dat is helaas niet gebeurd.
FA2a	30 km. zones leiden tot betere fietsbeleving en comfort	Dat kan inderdaad leiden tot meer fietscomfort. Nog belangrijker voor de fietsveiligheid is dat het aantal auto's afneemt. Uit beide schetsontwerpen kunnen we dat niet afleiden.
FA2b	Ruimte creëren voor de fiets	Dit is niet gelukt.
FA2c	Kwetsbare fietsers beschermen d.m.v. slowlane/fastlane of Fietsstraat	Bij 'kwetsbare' fietsers kun je denken aan een ouder met een kind. Op de Korvelseweg kun je nu niet en volgens het SO straks ook niet met z'n tweeën naast elkaar fietsen.
FA3	Aandacht voor fietsen als leefstijl, aandacht voor trage en kwetsbare verkeersdeelnemers	Deze doelstelling komt hier op geen enkele manier uit de verf.

Tabel 1: SO getoetst aan punten uit Agenda linten (2023) en Tilburgse Fietsagenda (2020)

³ Punten verwijzen naar Visie Linten (V) en Fietsagenda (FA). Sommige punten zijn opgedeeld en leiden daarom tot bijv. V1a en V1b.

Aandachtspunten

- De fietssuggestiestroken bieden fietsers schijnveiligheid. Door de smalle rijbaan zijn passerende auto's genoodzaakt uit te wijken naar de fietsstrook ook wanneer auto's en bussen zich zouden houden aan een snelheid van 30 km p/u.
- Gezien de fietssuggestiestroken en de smalle rijbaan is het onveilig en op drukke momenten onmogelijk om met z'n tweeën naast elkaar te fietsen (denk aan ouder met kind). Ook is het voor fietsers met verschillende snelheden lastig om elkaar in te halen. Ook auto's die netjes achter een fietser aanrijden, veroorzaken bij de fietser een weinig comfortabel en onveilig gevoel.
- Doordat de auto op de middenstrook rijdt, voelt deze zich niet 'te gast', maar de belangrijkste verkeersdeelnemer. Of het lukt om met dit ontwerp de snelheid naar 30 km p/u terug te brengen is voor ons dan ook zeer de vraag.
- Aandacht voor de inrichting en vormgeving gaat in de schetsontwerpen ten koste van het comfort en de veiligheid van fietsers. Zo vinden we de keuze voor het gebruik van warme gebakken klinkers i.p.v. asfalt een grote achteruitgang voor fietsers. Ook bij de inrichting van het St. Annaplein en het Lieve Vrouweplein en andere kruisingen zijn we geen voorstander van het idee dat "het materiaal van de stoepen doorloopt in de rijbaan". Verkeersdeelnemers hebben op deze drukke en chaotische plekken duidelijk zichtbare verkeersstroken nodig. Bij voorkeur afgebakend van elkaar. Daarom geen shared space-achtige oplossingen of materiaalkeuzes.
- De aansluiting van de Besterdring en de Korvelseweg op de toekomstige Parkring wordt in beide schetsontwerpen niet uitgewerkt. Wij vinden dit een gemiste kans.
- Fietsforum Tilburg vraagt zich af of het autoverkeer op de Korvelseweg zal toenemen door de knip op de Trouwlaan, dan wel andere ingrepen aldaar m.b.t. de SFR naar Goirle. Prognoses over af- en/of toenemend (auto)verkeer zijn noodzakelijk vóór ontwerp van het voorlopig ontwerp.
- De schetsontwerpen geven niet het idee dat fietsgebruik in Tilburg gestimuleerd wordt.

21-3-2024

FietsForum Tilburg