

‘Goede fietsroutes zijn geen doel op zich’

Tilburg doet veel voor de fiets. Al in 1977 werd de eerste hoogwaardige fietsroute, een door de rijksoverheid gefinancierd demonstratieproject, die het westelijk deel van de stad verbindt met Oisterwijk, in gebruik genomen. In 1993 nam de plaatselijke politiek een plan aan om voor een bedrag van f 74 miljoen de infrastructuur voor fietsers in de hele stad te verbeteren. Sindsdien besteedt Tilburg ruim f 4 miljoen per jaar aan de uitvoering van een ‘sternet’ van fietsverbindingen. De bevolking kan het niet ontgaan. Belangrijke routes voor het autoverkeer veranderen, ten behoeve van fietsers, in smalle éénrichtingsstraten. Het stads-hart, de Heuvel, is momenteel één grote bomkrater. Binnenkort kunnen 800 fietsers er hun rijwiel ondergronds stallen.

“Omdat wij alle plannen hebben klaarliggen, zijn we in staat subsidiestromen goed te benutten”, schetst Erik Hormann, hoofd Verkeerstechniek van de gemeente, de achtergrond van deze voortvarende aanpak. De Koestraat, een drukke verkeersader naar het centrum, is vorig jaar toegevoegd aan het fietsroutenet. Het werk aan een soortgelijke route, de Piusstraat, is vrijwel afgerond. Autoverkeer is er nog maar in één richting mogelijk, fietsers hebben er een vrij- of aanliggend, in rood uitgevoerd, pad in twee richtingen

Erik Hormann: ‘Sternet verbetert leefbaarheid van de stad.’

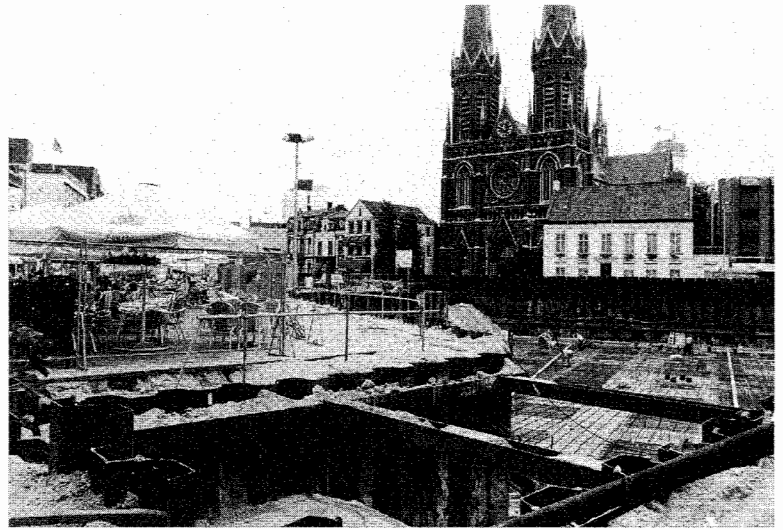


gekregen. “Bij alles wat we aanpakken, zorgen we ervoor dat het politieke traject eerst volledig is doorlopen”, zegt Hormann. “Dat zorgt voor een stevige basis. Iedereen kent inmiddels het uitgangspunt: de leefbaarheid van de stad verbeteren door aanleg van het sternet. Dat uitgangspunt wordt breed gesteund en daar bouwen we tijdens de uitvoering op voort.”

Verminderde bereikbaarheid per auto
Om de steun van politiek, bewoners en ondernemers niet te verspelen, worden bezwaren die tijdens de uitvoering naar voren komen, serieus onderzocht.

“Eerst hebben we trajecten aangepakt waar weinig discussie over was”, legt Hormann uit. “Routes waar voldoende ruimte was. Maar toen we bij de eerste winkelstraat, de Koestraat, kwamen moesten we pas op de plaats maken. Eénrichtingsverkeer betekent een verminderde bereikbaarheid per auto en daar zijn ondernemers allergisch voor.”

De bezwaren van de winkeliers liet de gemeente door een extern bureau op hun merites beoordelen. Uitkomst: een omzetzaling van rond de 10%, als gevolg van deze verkeerskundige ingreep, is denkbaar. Omzetstijging overigens ook. Hormann: “Op basis van deze uitkomst hebben we de ondernemers uit de Koestraat een voorstel gedaan. Wanneer ze aannemelijk kunnen maken dat ze tijdens de eerste drie jaar na de ingreep als gevolg daarvan omzetverlies lijden, vergoeden wij het. Deze afspraak geldt nu voor alle routes die we aan het sternet toevoegen.” Een door de gemeenteraad ingestelde commissie beoordeelt de claims, en controleert of de winkelier zelf actief genoeg geweest is om de loop er in te houden. Het belangrijkste effect van deze maatregel is volgens



De Heuvel: binnenkort ondergronds stallen.

Hormann dat ondernemers zich gerustgesteld voelen. “Tot nu toe hebben we nog geen enkele claim gehad. Tegenstelde geluiden zijn er wel. Straten die aangepakt worden, krijgen een opkikker. We horen van winkeliers dat ze dat aan hun omzet kunnen merken.”

Autoroute doorgesnijpt

Bezwaren voorkomen, speelde ook een rol bij de herinrichting van het stads-hart van Tilburg. “De Heuvel was onderdeel van een doorgaande autoroute, dwars door het centrum. Die route hebben we doorgesnijpt. Het winkelcentrum dat aan het plein ligt, is daardoor vanuit het noorden niet langer per auto bereikbaar. Om bezwaren van ondernemers voor te zijn, hebben we aangeboden om de nieuwe fietsenkelder die daar nu gebouwd wordt een tweede uitgang te geven, direct in het winkelcentrum. Een deal, zeg maar, waardoor een belangrijk deel van de bezwaren kwam te vervallen.”

De stalling die onder de Heuvel wordt gebouwd, zal behalve een uitgang in het winkelcentrum, een rollend trottoir krijgen dat op het plein zelf uitkomt. Ondergronds zal ook een fietsenmaker en een verhuurbedrijf van buggy's en rolstoelen worden gevestigd. Voor bewaakte stallen kan de Tilburgse fietser straks alle dagen van de week tot een uur na sluitingstijd van de cafés terecht.

Geen doel op zich

De verkeersplannen van Tilburg stre-

ven naar een stabilisatie van het auto-gebruik op het niveau van 1990 en een stijging van het aantal fietsritten in het jaar 2000 met 20% in vergelijking met 1993, het jaar waarin het plan werd opgesteld. “Maar eigenlijk zijn dat afgeleide doelen”, zegt Hormann.

“Het belemmeren van autoverkeer en goede routes voor fietsers maken is geen doel op zich. De stad tot een aantrekkelijker verblijfsgebied maken, daar gaat het om.”

Welke verschuivingen in auto- en fietsgebruik de nu aangelegde voorzieningen hebben opgeleverd, is nog niet bekend. “Dat moet nog onderzocht worden”, zegt Hormann. “Wat we wel weten is dat we op een aantal punten door het succes worden ingehaald. Daar wordt zoveel gefietst dat er op de routes opstoppingen ontstaan en mensen elkaar in de haren zitten. Het ligt er allemaal nog maar net, maar daar gaan we toch iets aan doen. Sernetkwaliteit is langzamerhand een begrip, en dat willen we zorgvuldig bewaken.”

Tilburgse Piusstraat: toegevoegd aan het fietsroutenet.

