

Technische vragen Netwerkanalyse namens 50PLUS

1. *Als er een Knip komt vooraan de heuvel bij de kerk hoe is parkeergarage Heuvelpoort(mercure) en hoe is de Emma Parkeergarage bereikbaar.*
De keuzes voor de cityring leiden tot een herziening van de parkeerstructuur. De Tivoligarage en de Pieter Vreedeplein garage zijn straks georiënteerd op de bezoeker die vanaf de Spoorlaan naar de binnenstad rijden. De Emmapassage richt zich op de bezoeker vanuit het zuiden. Er ontstaan nu 2 duidelijke parkeerroutes : oriëntatie noord via Spoorlaan-Broeklaan) en oriëntatie zuid via de Piusstraat, Korvelseweg en Bredaseweg. De bezoeker maakt straks niet meer de keuze voor een parkeergarage op de cityring maar op de binnenring.
2. *Als het verkeer vanuit de koopvaardijstraat alleen linksaf mag wat gebeurt er dan met de ingang van de parkeergarage Koningswei aan de Piusstraat.*
aanvulling PM Ton Withoos.
3. *Is er rekening mee gehouden met het aantal verkeersbewegingen op het Tangent als wijkvoort ontwikkeld wordt.*
In het regionale verkeersmodel Midden-Brabant (BBMA2019) waarmee is gerekend, is deze ontwikkeling meegenomen.
4. *Is in de plannen ook rekening gehouden met het openbaar vervoer. Kunnen die wel normaal hun route blijven rijden?*
Voor het openbaar vervoer wijzigt er niets. De route over de Heuvel blijft voor openbaar vervoer en taxi's open.
5. *Op welke wijze gaat men een knip invoeren? Door palen uit de grond? Of op een andere wijze?*
De sterke afname van de stroom autoverkeer biedt kansen om anders met de openbare ruimte op de Heuvelring om te gaan. Een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte op deze plek in de stad draagt bij aan de aantrekkelijkheid van de binnenstad. Het streven is om de afsluiting goed in te passen in de omgeving, dus niet met een paar palen in de grond. Het besef ook dat er voor de korte termijn (ca 5 jaar) gewerkt moet worden met een tussenoplossing op de Heuvel. Simpelweg vanuit financieel oogpunt. Ook deze tijdelijke situatie zal een hoogwaardigere uitstraling hebben dan de huidige situatie op de Heuvel. En uiteraard is dit nog een uitwerkingsvraag die we samen met de binnenstad/BMT de komende maanden gaan oppakken.
6. *Is in de planning Rekening gehouden met extra ontsluiting van te ontwikkelen Smariuslocatie.*
In het regionale verkeersmodel Midden-Brabant (BBMA2019) waarmee is gerekend, is deze ontwikkeling meegenomen. De ontwikkeling van Smarius heeft de fasering van de Hasseltronde binnen de netwerkanalyse mede bepaald.
7. *In de plannen staat dat er in 2040 20.000 extra woningen voorzien zijn. Volgens ons moet dit 35000 zijn. Klopt dit en zo ja wat doet dit voor extra verkeersbewegingen.*
In het verkeersmodel wordt gerekend met aantal inwoners, dat maakt de vergelijking wat lastiger. De recente ontwikkelingen rondom de NOVI en de verstedelijkingsstrategie (de 35.000 woningen extra) zijn nog niet meegenomen in het verkeersmodel omdat de locaties nog niet bekend zijn. Deze kwantitatieve wijziging van onze woningbouwambities zorgt voor de middellange termijn voor nog meer verkeer in de stad en maakt de richting uit de netwerkanalyse nog evidentier. Het voorstel is om iedere 4 jaar de stresstest/netwerkanalyse opnieuw uit te voeren. De verwachting is dat bij de volgende test de ontwikkelingen en de impact van de NOVI wel wordt meegenomen.

Technische vragen Netwerkanalyse namens PVDA

1. *Deze netwerkanalyse is vooral gericht op het autoverkeer in en om de stad. Binnenkort krijgen we de visie op het fietsverkeer aangeboden. Waarom worden de twee voorstellen niet in elkaars verlengde besproken?*
Zowel de fietsagenda als de netwerkanalyse zijn directe uitwerkingen van de Mobiliteitsaanpak die 2016 door de raad is vastgesteld. De netwerkanalyse is een gecombineerd besluit van college en raad en kent daarmee qua procedure een andere dynamiek. Het college heeft de fietsagenda als uitwerking van de mobiliteitsaanpak op 8 december 2020 vastgesteld de raad deze agenda vergezeld met een raadsbrief ontvangen. Het is de keuze van de raad om deze vervolgens te bespreken.

2. *Kan duidelijk worden gemaakt in hoeverre de beperking van het verkeer over de Heuvelring gaat leiden tot grotere verkeersdruk op de Havendijkroute.*

Het is niet duidelijk waarneembaar in de modeluitkomsten, maar er is een mogelijkheid voor het zuid-oostelijk autoverkeer om via de Havendijkroute naar de Emmagarage, Koningspleingarage of het Louis Bouwmeesterplein te rijden. Met een linksafverbod in de Koopvaardijstraat wordt deze route beperkt.

3. *Welke maatregelen kunnen we verwachten voor het herstel van een snelle Noord Zuidverbinding tussen Besterd/Theresia en Korvel.*

Twee richtingsverkeer op de Noordhoekring is een mogelijkheid om een snelle noord-zuid-autoverbinding te maken. Dit heeft uiteraard gevolgen voor het dwaalgebied en de wijken om de Noordhoekring heen. Dat wordt momenteel onderzocht. Ook is het van belang om te onderzoeken of met deze maatregel er een nieuw probleem ontstaat op de Laarstraat, namelijk dat deze noord-zuidroute een nieuwe sluiproute introduceert waar ook de Korvel hinder van heeft.

4. *Is de ondertunneling van de Baron van Voorst tot Voorstweg in het verlengde van een van de drukste fietsroutes van Tilburg, de Reeshofdijk, als optie bekeken en welke kosten zijn daar mee gemoeid.*

De Netwerkanalyse is een verkenning van het beter benutten van het bestaande autonetwerk. Er is nog geen onderzoek gedaan naar de (on)mogelijkheden van bijvoorbeeld ondertunneling. Dit maakt onderdeel uit van de gebiedsgerichte uitwerking van de netwerkanalyse.

5. *Wanneer mogen we een visie op het inrichten van Transferia verwachten, en waar zouden die dan kunnen komen.*

In Mei 2020 is in samenspraak met de raad geconstateerd dat op dit moment de parkeersituatie in de binnenstad geen aanleiding geeft om een start te maken met een transferium. En gezien de ontwikkelingen sindsdien zal dat op korte termijn niet anders zijn. Op basis van jaarlijkse monitoring en evaluatie van de parkeersituatie in de binnenstad zullen we nauwlettend in de gaten houden of op basis van wijzigende omstandigheden een transferium meer noodzakelijk wordt. Dat zal dan zeer waarschijnlijk een transferium voor weekenden en evenementen worden. Voorkeurlocaties zijn dan bestaande parkeervoorzieningen bij scholen of instellingen, zoals ziekenhuizen, aan de rand van de stad.

6. *Hoever is de analyse gevorderd over de mogelijkheden de winkels in de binnenstad met schone stadsdistributie voertuigen te bevoorraden.*

Dit onderwerp is niet expliciet meegenomen binnen de netwerkanalyse maar wordt de komende jaren wel uitgewerkt in het kader van onze Zero-Emissie-zone binnenstad die in 2025 formeel wordt ingesteld.

7. *Hoe staat het met de analyse van de verschillende vuilophaalbedrijven die dagelijks het centrum bedienen en zijn er concrete mogelijkheden om dat probleem centraal te gaan regelen.*

aanvulling PM Afvalservice

8. *Is bij de netwerkanalyse becijferd wat de gevolgen zullen zijn voor het gebruik van de parkeergarages in het kernwinkelgebied?*

De netwerkanalyse faciliteert de parkeergarages optimaal door juist "dedicated" parkeerroutes aan te bieden met een bereikbaarheidsgarantie. Naar verwachting zal er niet anders geparkeerd worden maar zal er wel een heroriëntatie op parkeergarages plaatsvinden in verband met het veranderen van de noord-zuid-route. Deze verschuiving over de deelmilieu's in de binnenstad wordt binnenkort al in gang gezet na realisatie van de nieuwe parkeergarage in de Spoorzone.