

MOBILITEITS- STRATEGIE STAPPEGOOR

Kaders en principes

Opdrachtgever

Titel rapport

Kenmerk

Datum publicatie

Projectleider Goudappel

Projectteam Goudappel

Status

© Copyright Goudappel

Gemeente Tilburg

Mobiliteitsstrategie Stappegoor

009312.20210429.N1.02

11 mei 2021

Nicole Korsten

Nicole Korsten, Suzanne Spapens, Sander Velmers,
Karin de Regt en Jouke Korf

Definitief

Niets uit deze rapportage mag worden overgenomen zonder bronvermelding. Aan de inhoud van de rapportage kunnen geen rechten worden ontleend. Eventuele rechthebbenden op gebruikt beeldmateriaal dienen contact op te nemen met de uitgever.

Inhoudsopgave

1. Kader	4	4. Vertaling naar ontwerpprincipes	48
Aanleiding	5	Opgave 1: Bovenlokale met lokale functies mengen	54
2. Analyse van het gebied	12	Opgave 2: Het gebied als verblijfsgebied inrichten	54
Ligging en typologie van het gebied	14	Opgave 3: Verbindingen realiseren voor langzaam verkeer (oost west)	55
Mobiliteit en infrastructuur	18	Opgave 4: Verbindingen optimaliseren voor langzaam verkeer van noord naar zuid	56
Het plan	26	Opgave 5: De juiste doelgroep aantrekken	57
3. Integrale mobiliteitsstrategie	32	Opgave 6: Aanzetten tot duurzame mobiliteitskeuzes	58
Integraal ontwerp van mobiliteit	34	Opgave 7: Alle modaliteiten in balans op de Stappegoorweg (gebruik en ruimte)	59
Ruimtelijke ordening, vastgoed en parkeren	36	Opgave 8: Slim omgaan met parkeren	59
Stedenbouw en ruimtelijk ontwerp	40	Opgave 9: Mobiliteitsdiensten samenbrengen in een HUBS	60
Mobiliteitsnetwerken	42		
Mobiliteitsdiensten en Smart Mobility	44		



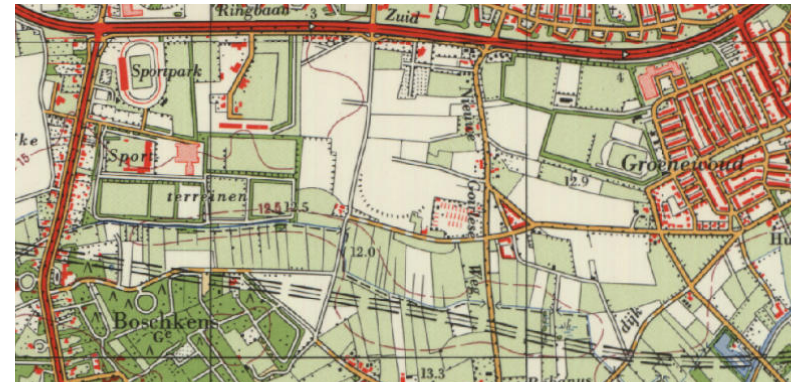
1. KADER

Het Stappegoorgebied in Tilburg is een gemengd woon-werkgebied-gebied met diverse voorzieningen die wijkoverstijgend en in een aantal gevallen zelfs stadsoverstijgend zijn. In het kader van de Woningbouwimpuls is de ambitie van de gemeente Tilburg om 1.000 extra woningen te realiseren in het Stappegoorgebied. Daarnaast is het de ambitie om Stappegoor een transformatie naar een levendig gemengd woon- en werkgebied te laten ondergaan, met hoge dichtheden en een aantrekkelijke openbare ruimte. De Mobiliteitsstrategie Stappegoor geeft richting aan de ambities en uitgangspunten voor deze transformatie ten aanzien van mobiliteit.

1850



1975



1900



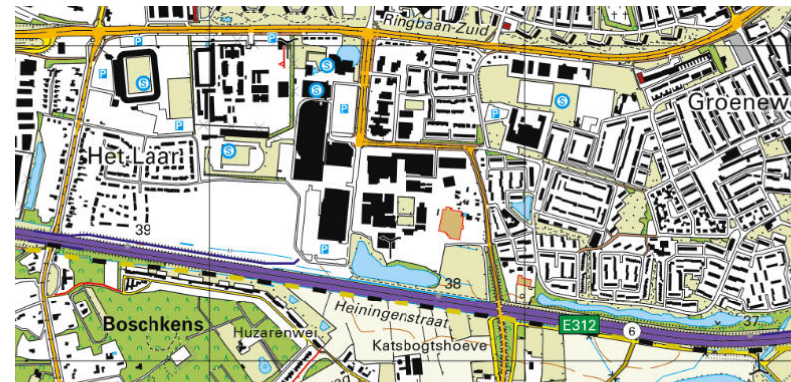
2000



1950



2020



Aanleiding

De gemeente Tilburg is volop in ontwikkeling: de Spoorzone, Piushaven, de LocHal hebben Tilburg op de kaart gezet. Daarnaast wordt er volop gewerkt aan (de uitwerking van) de netwerkvisie 2040, waarbij door middel van strategische keuzes autoverkeer gestimuleerd wordt andere routes te nemen: minder dóór de stad en meer óm de stad.

Verstedelijking en de kracht van de stad hangen samen met de kracht van stedelijke knooppunten. Het gebied Stappegoor is een van die knooppunten: sport, leisure en onderwijs komen hier samen. Naast deze functies is het ook nu al een gebied waar gewoond wordt. Deze woonfunctie wordt de komende jaren verder versterkt. Voor het gebied ligt een verdichtingsopgave van circa 1.000 woningen.

Er gaat de komende jaren veel gebeuren in het gebied Groot Stappegoor. Naast de genoemde verdichtingsopgave van 1.000 woningen, wordt ook het kazerneterrein ontwikkeld, wordt het Koning Willem II college vernieuwd en wordt Willemsbuiten verder afgebouwd. Gekoppeld aan deze opgaven ligt een infrastructuurle opgave om het gebied veilig en bereikbaar te houden.

Er zijn daarvoor onder meer plannen voor een parkeergarage, een fietsbrug en een Stappegoorboulevard.

Vanuit de bijdrageregeling Woningbouwimpuls van het Ministerie van Binnenlandse Zaken heeft de gemeente Tilburg een bijdrage ontvangen voor een versnelde bouw van woningen. Voor de zomer wil de gemeente een Globaal Stedenbouwkundig Plan voor het gebied opstellen om alle ontwikkelingen in goede banen te leiden. Stedenbouwkundige en verkeerskundige mogelijkheden en randvoorwaarden moeten daarin op elkaar worden afgestemd. Vanuit het kaderstellende, vigerende beleid is de maximale behoefte aan parkeervoorzieningen en de ontsluiting geborgd.

Maar is het mogelijk deze maximale verkeersvraag te temperen en door slimme mobiliteitsmaatregelen andere vervoerwijzen optimaal te faciliteren waardoor de leef- en omgevingskwaliteit van het gebied aan waarde wint? De ligging van het gebied (met een uitmuntende auto-ontsluiting), het type voorziening (bijvoorbeeld een langeafstandsschaatsbaan) maken dat het mobiliteitsprofiel van de wijk niet vergelijkbaar is met bijvoorbeeld een spoorzone. Desondanks liggen er mobiliteitskansen. De beoogde dichtheden

en de ligging in de stad vergen een benadering met een focus op gezonde, duurzame ruimte-efficiënte mobiliteit en een 'mens-vriendelijke' openbare ruimte.

Van multifunctioneel terrein naar levendig gebied

Stappegoor is momenteel al een multifunctioneel gebied met vooral nadruk op sport-, recreatie- en onderwijsvoorzieningen. De openbare ruimte is functioneel ingericht en sterk gericht op het parkeren en afwikkelen van (auto)verkeer. Openbaar vervoer en fietsvoorzieningen hebben wel een plek gekregen in het gebied maar zijn onderbelicht/ondergeschikt ten opzichte van de auto. Met de intensivering van het gebied met woonfuncties is het van belang dat de omgevingskwaliteit wordt verhoogd. Dit sluit aan op de netwerkanalyse 2040 waarin gestreefd wordt naar een aantrekkelijk verblijfsklimaat en meer ruimte voor verblijven en groen, meer ruimte voor klimaatopgave en meer ruimte voor verdichten.



Ontsluiten en parkeren kunnen, maar kan het beter?

In een verkennende studie (januari 2021) is op hoofdlijnen onderzocht of de bestaande infrastructuur de mobiliteitsgroei kan verwerken. Hieruit blijkt dat het hoofdwegennet het verkeer kan verwerken en de aansluitingen op het onderliggende wegennet de kwetsbare schakels zijn. De Stappegoorweg krijgt een hoge intensiteit en de zijstraten (Apennijnenweg en parkeerterrein zwembad) kunnen waarschijnlijk geen ongeregelde voorrangsaansluitingen blijven. De verwachting is dat dit wel oplosbaar is. Ook is vanuit het kaderstellende, vigerende beleid de maximale behoefte aan parkeervoorzieningen geborgd.



Het stedenbouwkundig ambitiedocument heeft echter een hoog ambitieniveau ten aanzien van het langzaam verkeer dat zich in oost west richting (en vv) door het gebied verplaatst.

Een dergelijke ambitie neigt naar een ongeregelde langzaam verkeersoversteek, in de voorrang, over de Stappegoorweg. Met de huidige en toekomstige verkeersintensiteit is het niet mogelijk een voorrangsgerechtigde hoogwaardige langzaam verkeersoversteek op het maaiveld te realiseren. Het realiseren van een ongelijkvloerse oversteek (brug of tunnel) of het plaatsen van verkeers-



lichten, zodat fietsers in elk geval regelmatig een vrij moment krijgen om over te steken zijn mogelijke oplossingen.

De ruimte voor een brug of tunnel lijkt niet aanwezig, waardoor verkeerslichten als enige oplossing lijken te resteren. Deze maatregel is sterk verkeerstechnisch van aard en moet op een manier worden ingepast dat deze 'prettig' in het gebied ingebed kan worden. Daarnaast zijn er plannen voor onder meer een parkeergarage, een fietsbrug en een Stappegoorboulevard.

Hoge ambities ten aanzien van volumes en langzaam verkeer dat lijkt elkaar te bijten, maar het biedt ook kansen om eens goed naar het gebied te kijken: in hoeverre zijn ambitieuze mobiliteitsmaatregelen mogelijk om het gebied een impuls te geven en tegelijkertijd de effecten van de aantrekkende werking op het autoverkeer te beperken.

Vanwege de ligging van Stappegoor nabij de hoofdwegen-structuur voor het autoverkeer (A58) en goed doorstromende invalswegen (ringbanen) ligt het voor de hand om in te zetten op autoverkeer.

Het hart van de stad lijkt wat verder weg maar ligt ook dichtbij en vanwege het stedelijke programma ligt het voor de hand om in te zetten op lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit als hoofdvervoermiddelen. Dit zijn ook de meest duurzame en ruimte-efficiënte vormen van mobiliteit.

Het uitgangspunt dat de verkeersafwikkeling en het parkeren (onder condities) wel te realiseren is maar dat het misschien nog wel beter kan, vormt de basis voor deze Mobiliteitsstrategie.

Mobiliteitsstrategie Stappegoor

Goudappel heeft, samen met de gemeente Tilburg, deze Mobiliteitsstrategie voor Stappegoor opgesteld. Deze sluit aan op de ruimtelijke en stedenbouwkundige ambities en uitgangspunten voor Stappegoor. Als vertrekpunt zijn de stedenbouwkundige visie (GroupA), de Mobiliteitsaanpak Tilburg 2040, de gemeentelijke Nota Parkeernormen Tilburg (november 2017) genomen. Daarnaast is er afstemming geweest met het projectteam van Stappegoor en de gemeentelijke beleidsambtenaren, om zo tot een integraal mobiliteitsplan te komen.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van deze visie wordt het mobiliteitsprofiel van het gebied in beeld gebracht. In het volgende hoofdstuk 3 wordt een visie op mobiliteitsambities voor Groot Stappegoor gegeven. Deze wordt in hoofdstuk 4 verder uitgewerkt in een integraal mobiliteitsconcept vanuit een aantal principes. Uiteindelijk zal voor een aantal van de voorgestelde maatregelen een rekenkundige uitwerking moeten plaats vinden. Dat valt buiten het kader van deze rapportage.



2. ANALYSE VAN HET GEBIED

De analyse van het gebied geeft inzicht in de kenmerken en het mobiliteitsprofiel van het gebied. Dit is een belangrijke basis om bouwstenen voor de mobiliteitsstrategie te definiëren en te komen tot keuzes.

Ligging en typologie ruimtelijk

Ligging Stappegoor

Stappegoor is een multifunctioneel gebied, gelegen aan de zuidzijde van Tilburg. Ten oosten van Stappegoor ligt de woonwijk Groenewoud, ten westen de nieuwe (deels gerealiseerde) woonwijk Willemsbuiten. Met de Ringbaan Zuid aan de noordzijde en de A58 aan de zuidzijde ligt het gebied 'verankerd' tussen twee belangrijke ontsluitingswegen van de stad.

Ten zuiden van deze A58 ligt Goirle op korte afstand van Stappegoor. Tilburg heeft een sterke relatie met haar omliggende gemeenten en in het bijzonder met Goirle (Bron: de staat van Brabant). Direct ten zuiden van de A58 is het woongebied Bakerland (circa 700 woningen) in ontwikkeling. Verder ligt Stappegoor op ongeveer twee kilometer afstand van het centrum en het centraal station.



Gemengd gebied, met wonen, scholen en voorzieningen en jonge bevolking

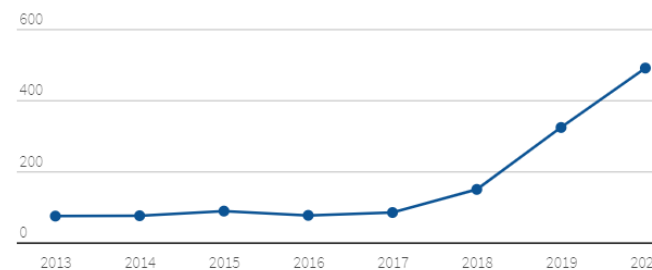
Het aantal woningen in Stappegoor is de afgelopen jaren explosief gestegen (van 74 woningen in 2013 naar 490 woningen in 2020). Met de volledige oplevering van de ontwikkeling Willemsbuiten, de ontwikkeling van het kazerneterrein en de verdichtingsopgave gaat het naar circa 1.800 woningen.

Tot nu toe bestaat het woningaanbod voor 95% uit eengezinswoningen. Van het totaal is 58% koop en 42% huur.

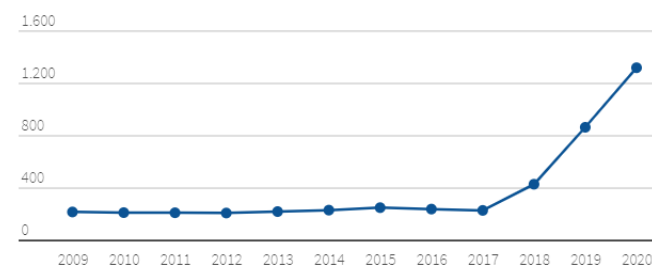
Uiteraard neemt met het woningaantal ook het aantal inwoners toe, dat is gegroeid van ca. 200 in 2009 naar ca. 1.300 inwoners in 2020. Op basis van de vastgestelde plannen van de gemeente is de verwachting dat het inwoneraantal zonder de verdichtingsopgave reeds richting ca. 1.800 inwoners gaat groeien. Met nog eens 1.000 woningen erbij gaat het richting 4.000 inwoners in 2040 (Bron: BrabantBredeModelAanpak).

Stappegoor kent een relatief jonge bevolking in vergelijking met Tilburg als geheel. 85% van de inwoners is 44 jaar en jonger. Stadsbreed is dat ongeveer 60%.

Woningen aantal



Bevolking aantal

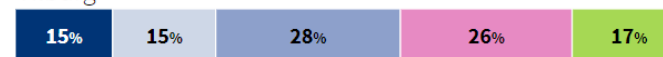


Bevolking naar leeftijdsklassen

Stappegoor

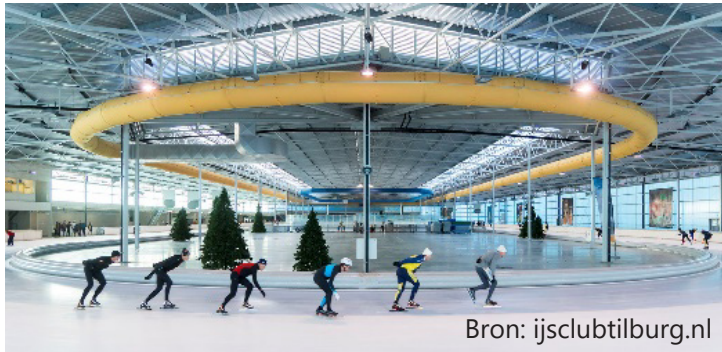


Tilburg



0% 20% 40% 60% 80% 100%

0-14 15-24 25-44 45-64 65+



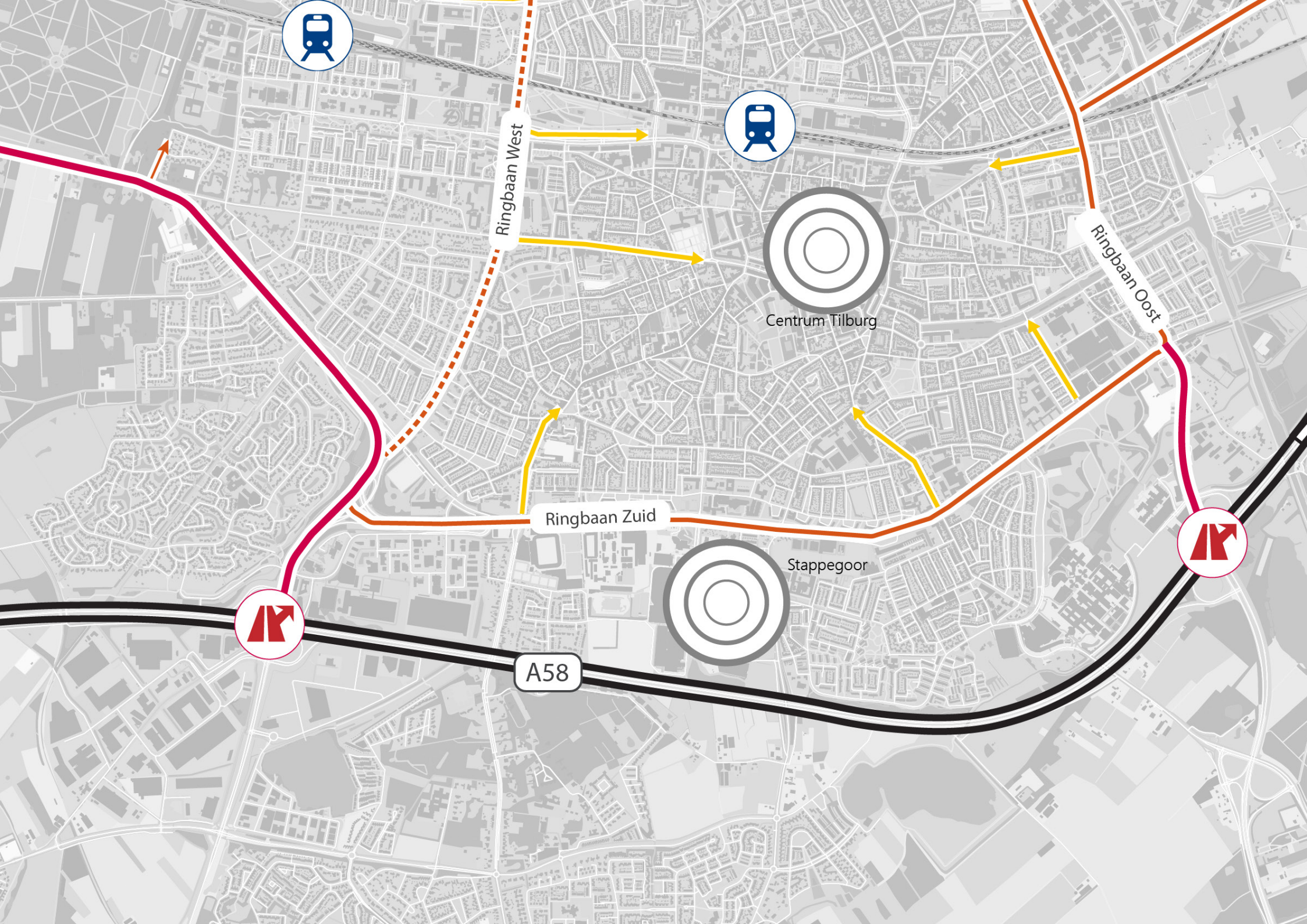
Qua overige bebouwing, betreft het in Stappegoor voornamelijk winkels, sportvoorzieningen, onderwijs en (in beperkte mate) kantoren. Zoals onderstaande afbeelding laat zien is het aanbod zeer gevarieerd. Het aantal arbeidsplaatsen in het gebied bedraagt momenteel ca. 3.300 en er zijn ca. 20.500 leerlingplaatsen (BBMA, basisjaar).

De verhouding inwoners bezoekers is hiermee niet evenredig. Wat tevens kenmerkend is voor het gebied, is dat de functies

veelal een grootschalig karakter hebben. Een grote bioscoop, een overdekte lange afstandsschaatsbaan, grote volumes met hoger en middelbaar beroepsonderwijs, middelbare scholen, een grote supermarkt, et cetera

Veel van de functies hebben naast een lokale ook een regionale aantrekkingskracht en trekken daarmee verkeer vanuit een grotere afstand.





Ringbaan West

Ringbaan Oost



Centrum Tilburg

Ringbaan Zuid



Stappegoor

A58

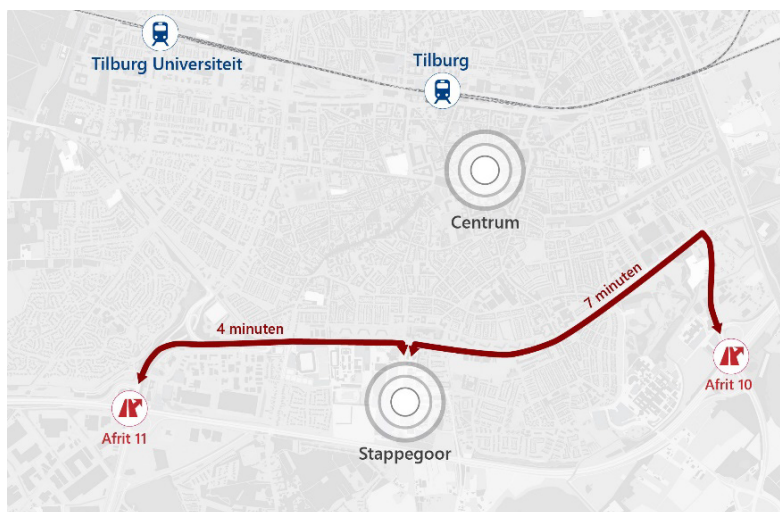


Mobiliteit en infrastructuur

Ligging in de verkeersstructuur

Zoals reeds beschreven ligt Stappegoor aan de zuidzijde van Tilburg tussen de Ringbaan Zuid en de A58, twee belangrijke ontsluitingswegen van de stad.

Voor het autoverkeer is Stappegoor via de Ringbaan Zuid - Kempenbaan en Ringbaan Zuid - Blaakweg aangetakt op de A58. In 4 minuten kan via een westelijke route de A58 bereikt worden. De oostelijke aansluiting op de A58 kan worden bereikt in 7 minuten. Het is hiermee een sterk op auto's gerichte locatie.



Stappegoorweg als as door het gebied

De Stappegoorweg is de belangrijkste as door het gebied. Tevens is dit een belangrijke ontsluitingsroute voor Goirle. Deze weg is de ruggengraat van het gebied. De Stappegoorweg is momenteel sterk verkeerstechnisch ingericht en faciliteert het autoverkeer in belangrijke mate. De intensiteit in de huidige en toekomstige situatie (zonder ontwikkeling van de 1.000 woningen uit de woningbouwimpuls) is hoog.



Relaties en modal split Tilburg

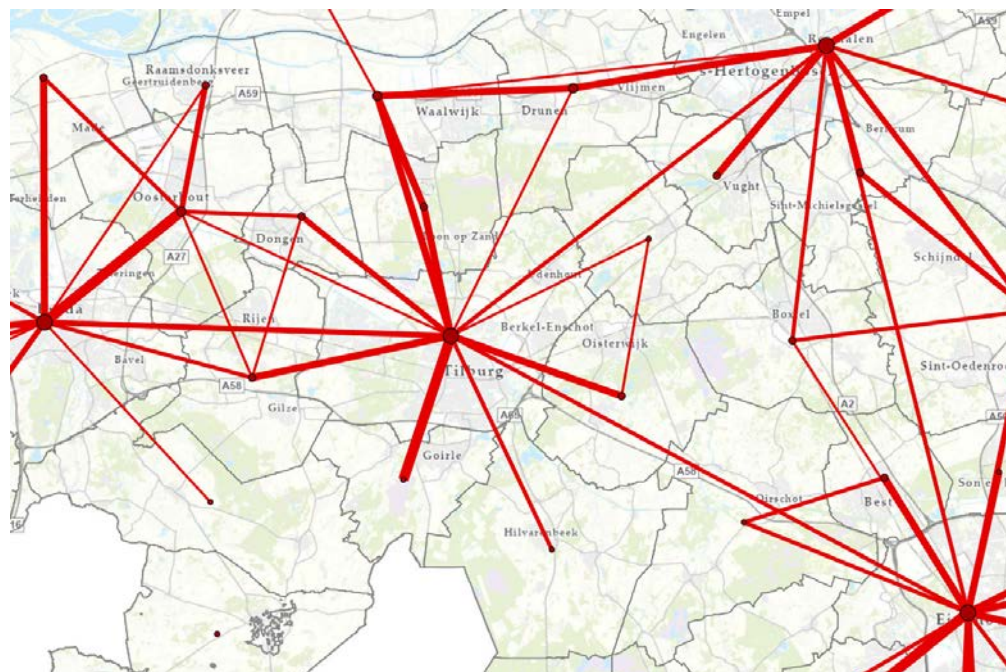
De belangrijkste relaties van Tilburg als totaal zijn de omliggende gemeenten, Goirle in het bijzonder (ca. 36.000 verplaatsingen op een gemiddelde werkdag), en (op volgorde van het aantal verplaatsingen) de steden Waalwijk (ca. 21.500), Breda (ca. 17.000), Eindhoven en 's-Hertogenbosch (beide ca. 12.000). De meeste verplaatsingen vinden plaats binnen Tilburg zelf (ca. 446.000 verplaatsingen).

De modal split van Tilburg is hiernaast weergegeven (Mobiliteitsaanpak 2040) en vervolgens ook verdeeld naar ritafstand (Staat van Brabant). Behalve bij ritten tussen 0-5,5 km, vormt de auto het belangrijkste vervoersmiddel. Vergeleken met de provincie Noord-Brabant als geheel is het gemiddelde autogebruik in Tilburg iets lager en het gebruik van fiets en/of OV iets hoger. Echter vergeleken met steden als Breda en Eindhoven, wordt in Tilburg de auto meer gebruikt op korte afstanden en blijft het fietsgebruik achter. Zeker omdat veel van de verplaatsingen, binnen Tilburg zelf plaatsvinden, liggen daar dus kansen. Naar 2040 toe is de verwachting dat het aandeel fiets gaat groeien. Kortom, de auto heeft een vrij hoog aandeel in de modal split van Tilburg (Bron: Staat van Brabant). Stappegoor is een sterke autolocatatie waardoor ervan uit gegaan mag worden dat dit aandeel voor Stappegoor niet lager ligt.

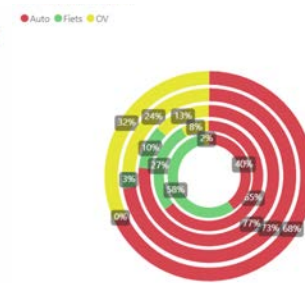
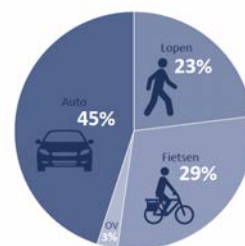
Relatie Goirle - Tilburg

Voor Stappegoor is met name de verbinding Goirle-Tilburg interessant om nader bij stil te staan. Ca. 63% maakt hierbij nu gebruik

van de auto, 32% gebruikt de fiets. Naar 2040 toe is de verwachting dat het fietsgebruik met 11% toeneemt. De Stappegoorweg en Tilburgseweg zijn belangrijke schakels in het netwerk voor deze relatie.



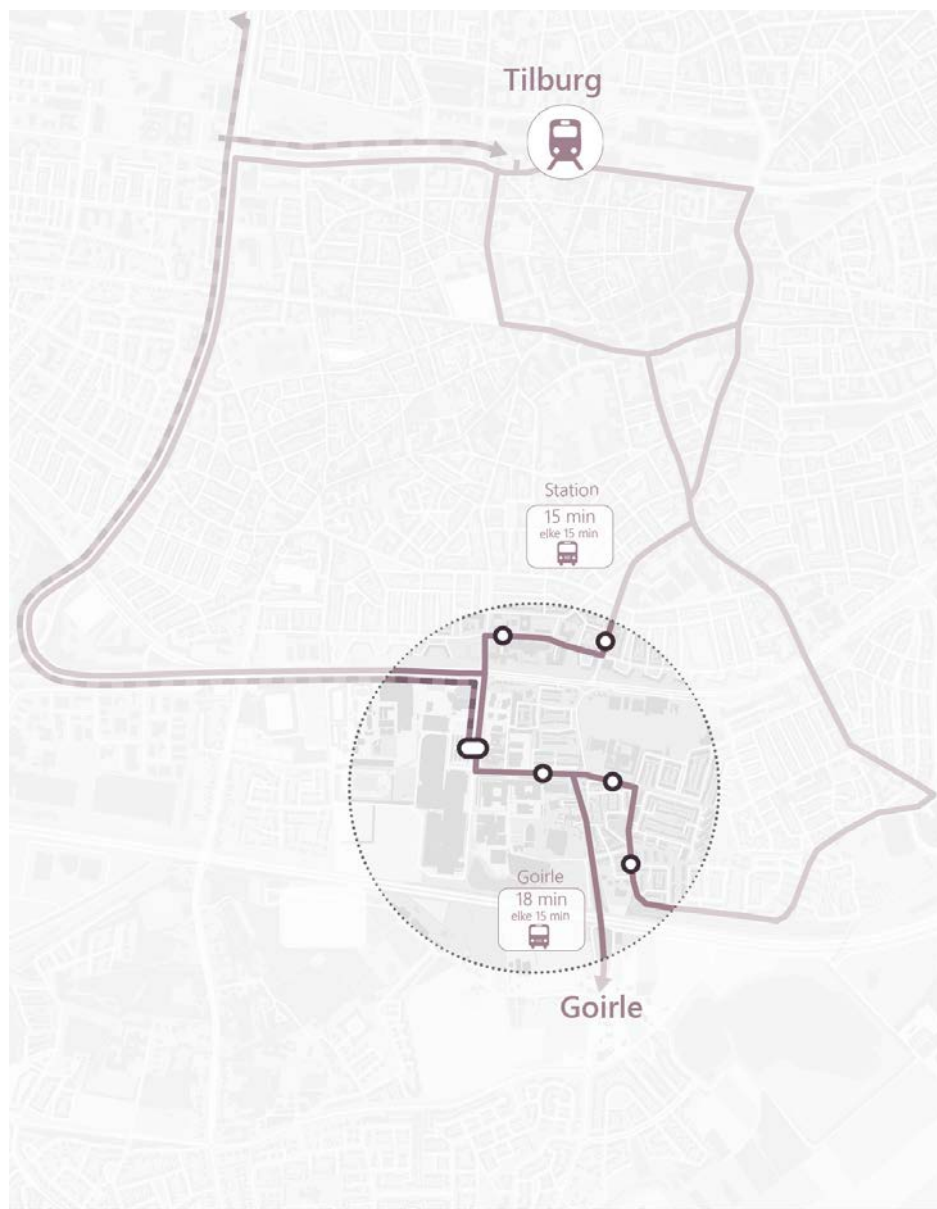
Vervoerswijzekeuze Tilburg



Ritafstand categorie laag (binnenste ring) naar hoog (buitenste ring)
0-5,5 km | 5,5-12,5 km | 12,5-25 km | 25-50 km | >50 km



Ritafstand categorie laag (binnenste ring) naar hoog (buitenste ring)
0-5,5 km | 5,5-12,5 km | 12,5-25 km | 25-50 km | >50 km

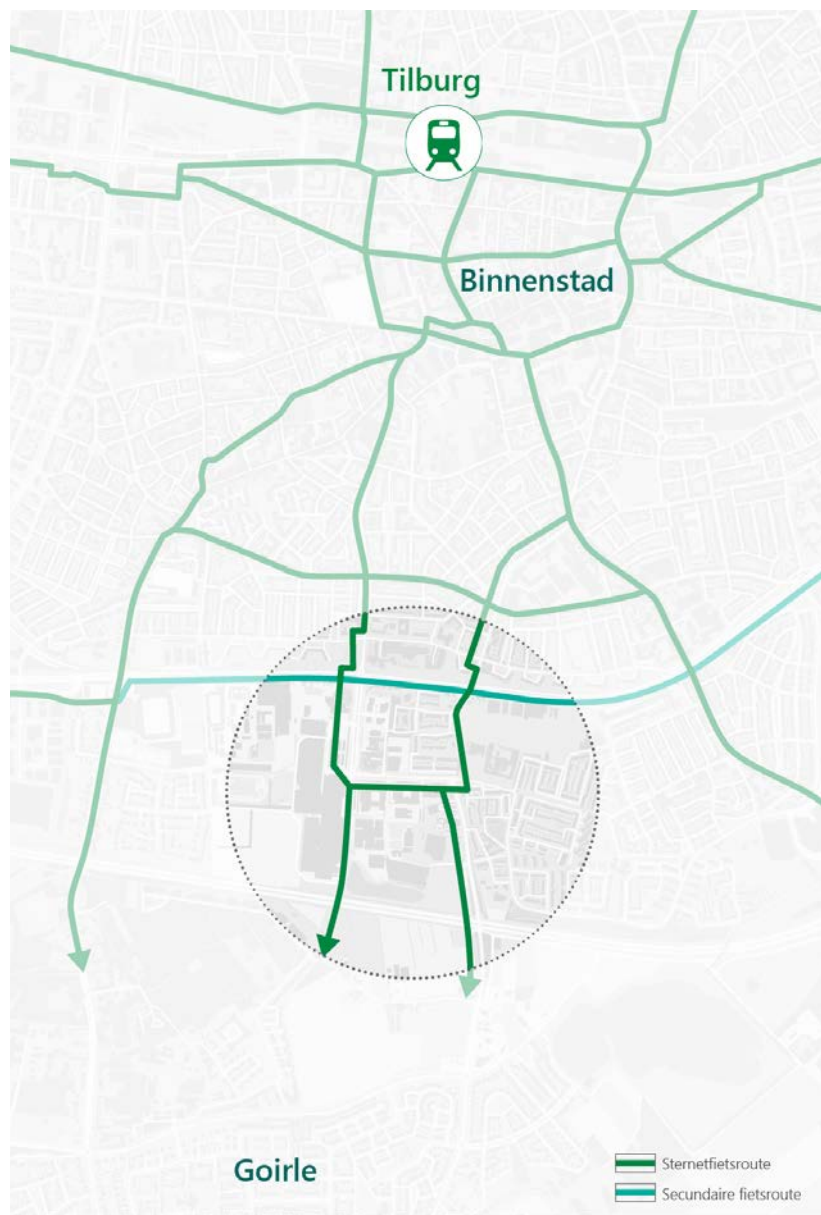


Openbaar vervoer

De buslijnen 1 en 2 lopen door het gebied. Deze verbinden Stappegoor met onder andere het ETZ, het centrum van Tilburg en het Centraal Station. Met buslijn 1 kan in ongeveer 15 minuten het station worden bereikt, deze lijn rijdt elke 15 minuten.

Met buslijn 2 kan Goirle worden bereikt in circa 18 minuten. Ook deze lijn heeft een frequentie van 4x per uur..

Een derde busverbinding, buslijn 601 zorgt voor een rechtstreekse verbinding met het Centraal Station zonder overstap. Deze buslijn is gericht op de sterke leerlingenstroom naar het gebied. Deze stromen zijn sterk spitsgevoelig. In de spitsuren rijdt de bus 8x per uur per richting. Buiten de spitsuren is de frequentie 4x per uur (vanwege covid-19 gelden (tijdelijk) andere frequenties). Deze bus rijdt niet in weekenden en tijdens vakantieperiodes.

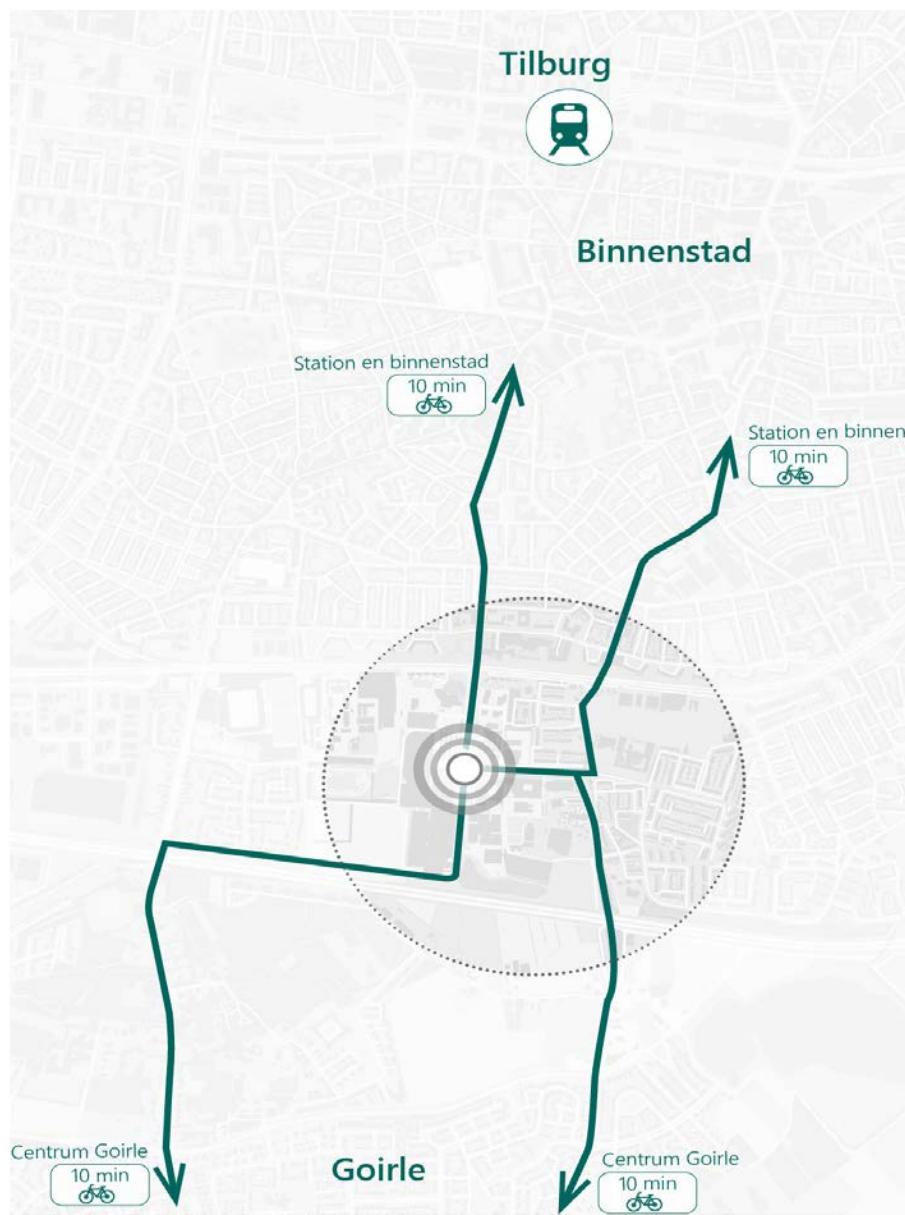


Fietsen en lopen

Fietsers kunnen met de recent gerealiseerde fietstunnel veilig de Ringbaan Zuid 'oversteken' richting het centrum van Tilburg.



In het gemeentelijk mobiliteitsbeleid is een fietsnetwerk vastgelegd. Het belangrijkste niveau zijn de sternetfietsroutes. Daarnaast is een secundair fietsnetwerk aanwezig.



In ongeveer 10 minuten kan het station worden bereikt. Goirle kan met de fiets via de Stappegoorweg of Kea Boumanstraat worden bereikt. De eerste behoort tot het netwerk van sternetroutes. Ook hier is de fietstijd ongeveer 10 minuten tot het centrum van Goirle.

De basis voor de fietsinfrastructuur en vooral het fietsnetwerk is aanwezig in het gebied. Op het gebied van fietsverbindingen lijkt een belangrijke schakel te ontbreken in oost-west richting. Verder valt op dat fietsenstallingen ontbreken of niet zichtbaar zijn.

Voor voetgangers geldt ook dat de basis op orde is. Er zijn trottoirs aanwezig die over het algemeen van voldoende breedte zijn en een aantal zebrapaden zorgen voor een ongehinderde overstek voor voetgangers. Toch blijft de voetganger nog onderbelicht in Stappegoor. Goede loopverbindingen en aantrekkelijke routes ontbreken.



Parkeren

Het gebied kent een groot parkeerareaal, ondergebracht in parkeergarages, op terreinen op maaiveldniveau, in de plint van de schoolgebouwen en straatparkeren in de woonwijken.

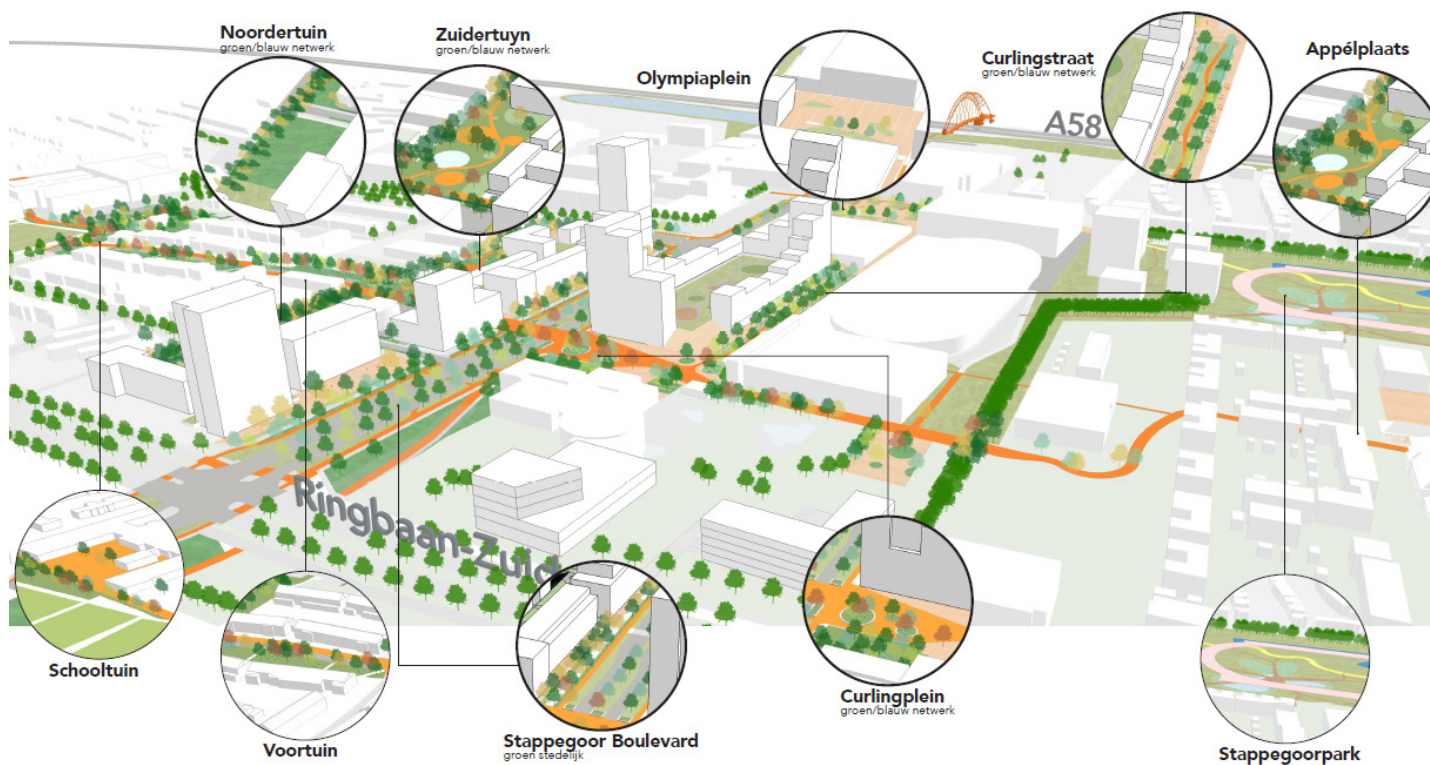
Kenmerkend is dat het parkeren voor een belangrijk deel groot-schalig van opzet is en bestaat uit 1 laag, ook in de parkeergarages. Het parkeren is vooral geconcentreerd aan de westzijde van het gebied. Nagenoeg alle parkeerterreinen zijn gekoppeld aan de Stappegoorweg. Tegelijkertijd is het parkeren toch heel erg verspreid. Bij alle functies is het mogelijk om voor de deur te parkeren. De loopafstanden naar de voorzieningen zijn heel kort.

Uitgangspunten ontwikkeling

De ontwikkeling Stappegoor gaat uit van een gevarieerde mix aan woningen, maar richt zich wel op het vergroten van het aandeel betaalbare woningen voor mensen met een midden- of laag inkomen. Van alle nieuwe woningen valt 50% in de categorie 'betaalbaar wonen' (sociale huur, middenhuur en sociale koop). Na de toevoeging van de 1.000 woningen aan Stappegoor zal het gebied bestaan uit circa 4.000 inwoners in 2040 (Bron: Brabant-BredeModelAanpak). GroupA heeft reeds een stedenbouwkun-

dige visie gemaakt waarin een aantal uitgangspunten centraal staan:

- Toevoegen van 1.000 woningen
- Dynamiek in de bebouwing aan de Stappegoorweg, zowel in afstand tot de weg als in hoogte
- De aanwezigheid en functie van de Stappegoorweg blijft nagenoeg ongewijzigd
- Een langzaam verkeer as wordt toegevoegd aan het gebied en kruist de Stappegoorweg



Te verwachten verkeersbewegingen

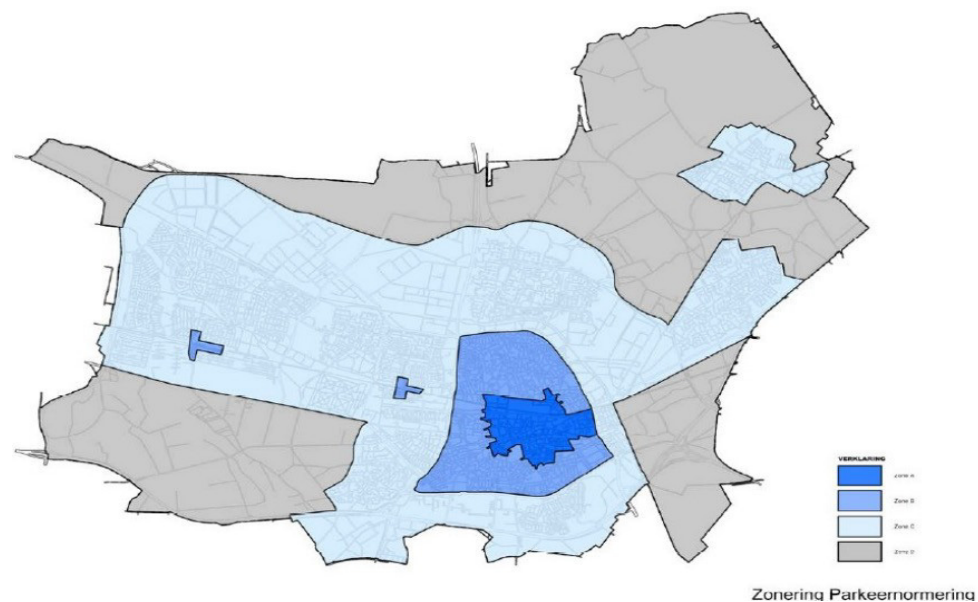
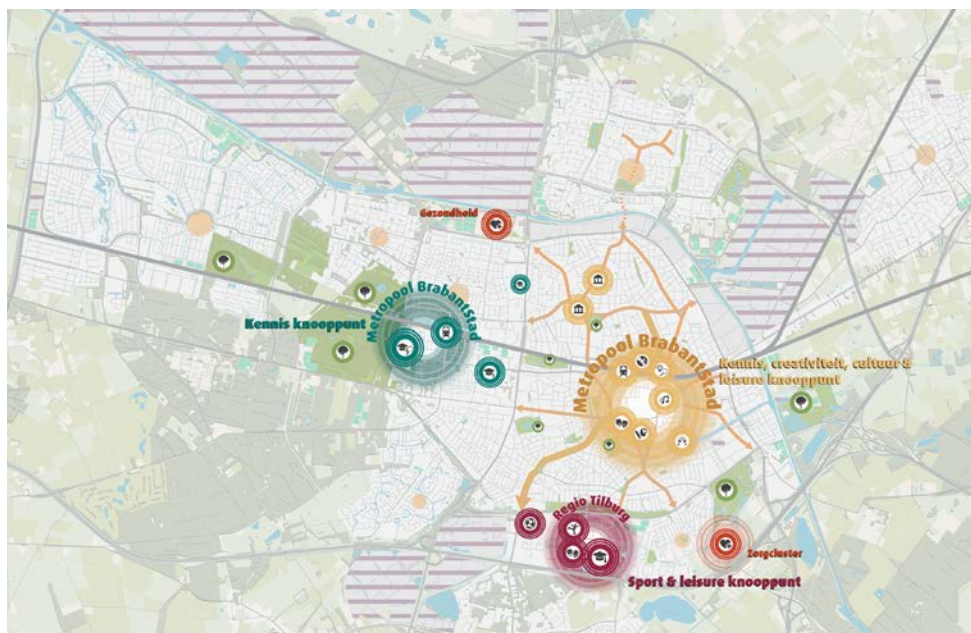
Het aantal verkeersbewegingen (lees: autoverplaatsingen) neemt in de toekomstige situatie met ontwikkeling van de 1.000 woningen uit de woningbouwimpuls toe met circa 5.400 mvt/etm. In onderstaande afbeelding is de te verwachten intensiteit grofweg weergegeven. Afhankelijk van waar de aansluitingen van de nieuwe ontwikkelingen gerealiseerd worden verdeelt de intensiteit zich over het wegennet. (bron: Verkeersstudie Woningbouwimpuls Stappegoor, Goudappel, 2021).

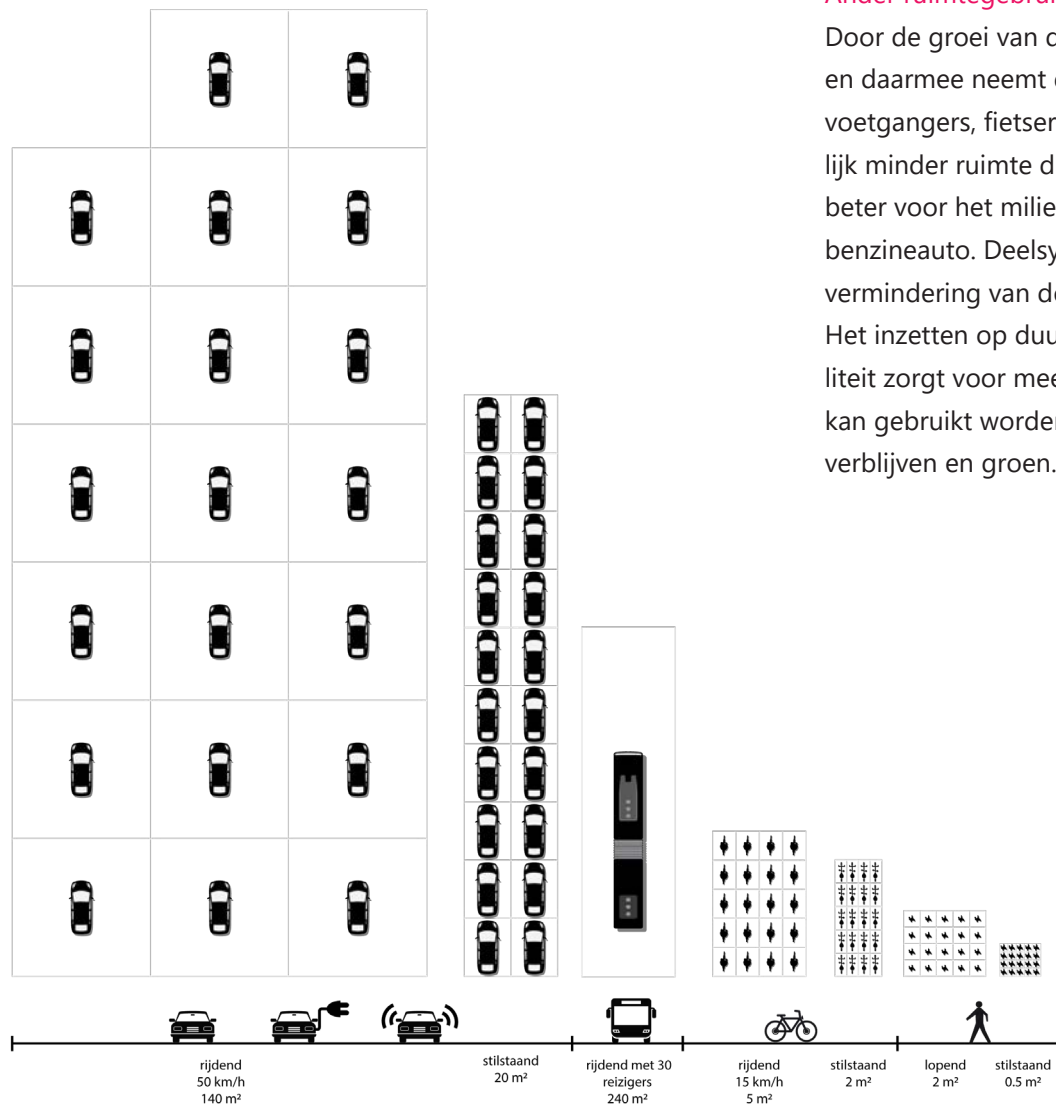


Van C naar B locatie

In de huidige situatie heeft Stappegoor alle kenmerken van een zogenaamde C-locatie, een locatie waar de auto dominant is. Vanuit de Netwerkvisie 2040 is Stappegoor een van de knooppunten waar stedelijke verdichting geconcentreerd moet worden.

Vanuit de gemeentelijke visie is een transformatie naar een zogenaamd B-locatie daarbij een 'must': een locatie waar ook het openbaar vervoer en de fiets een belangrijke rol spelen in de modal split.





Ruimtegebruik per vervoerwijze

Ander ruimtegebruik

Door de groei van de stad, groeit het aantal verplaatsingen en daarmee neemt de druk op de openbare ruimte toe. Maar voetgangers, fietsers en openbaar vervoer gebruiken aanzienlijk minder ruimte dan een auto. Een elektrische auto is dan wel beter voor het milieu, maar in ruimtegebruik niet anders dan een benzineauto. Deelsystemen kunnen dan een bijdrage leveren in de vermindering van de aantallen geparkeerde auto's.

Het inzetten op duurzame en ruimte-efficiënte vormen van mobiliteit zorgt voor meer 'lucht' in de openbare ruimte. Deze ruimte kan gebruikt worden voor andere doeleinden, zoals spelen, verblijven en groen.

Ruimtelijke kenmerken, kansen en uitdagingen



Multifunctioneel gebied

Gemengd gebied, met wonen, scholen en voorzieningen



Multifunctionele gebieden genereren over het algemeen gunstige voorwaarden meer interne mobiliteit (ipv extern) en parkeren (dubbelgebruik).



Grootschalige functies

De aanwezige functies zijn overwegend grootschalig van aard



Het gebied mist de 'menselijke maat' en er is scheefheid in bezoekers bewoners



Ligging tussen twee woongebieden

Stappegoor ligt tussen twee woongebieden. Ten oosten een bestaand gebied, ten westen een gebied in aanbouw.



De drie losse op zichzelfstaande gebieden met elkaar samen te voegen tot één gebied



Korte afstand tot het centrum

Het centrum en centraal station liggen op circa 2 kilometer afstand



De korte afstand tot het centrum biedt kansen voor fiets



Belangrijke relaties met omliggende gemeenten

De belangrijkste relaties van Tilburg als totaal zijn de omliggende gemeenten, Goirle in het bijzonder.



Korte afstand biedt kansen voor de fiets



Relatief jonge bevolking Stappegoor

Circa 85% van de inwoners is jonger dan 45 jaar



Een jonge doelgroep is relatief flexibel, sturen op gedrag is mogelijk.

Mobiliteitskenmerken, kansen en uitdagingen



Goed bereikbaar met de auto

De hoofdwegen liggen binnen handbereik en in de huidige situatie is Stappegoor een C-locatie met een hoge autodominantie



De autointensiteit in het gebied is hoog.



Stappegoorweg als as door het gebied

Stappegoorweg is de as door het gebied met een belangrijke functie in de verbinding met Goirle.



Een relatief hoge autointensiteit en verkeerstechnische inrichting.



Grote parkeervoorzieningen

Een aantal grote parkeerclusters, alles op 1 laag, overwegend gekoppeld aan Stappegoorweg



Veel ruimtebeslag. Korte loopafstanden naar voorzieningen maakt de auto nog interessanter.



Basisniveau Openbaar vervoer

Openbaar vervoer (lijnen en haltes) is aanwezig in het gebied op een basisniveau. Vooral scholen maken hiervan gebruik.



Basisniveau geeft geen grote impuls aan OV gebruik voor andere functies. Maar basisniveau is wel belangrijk (Bushaltes kunnen evt bredere functie krijgen (buurtHUBS))



Basisniveau Fiets

Fietsinfrastructuur en vooral het fietsnetwerk is aanwezig in het gebied op een basisniveau. Oost-westverbinding in het gebied ontbreekt en fietssenstallingen ontbreken of zijn niet zichtbaar.



Basisniveau geeft geen grote impuls aan fiets, Maar basisniveau is wel belangrijk. Kansen voor toevoegen ontbrekende schakels zijn aanwezig.



Voetganger onderbelicht

Geen specifieke voetgangersroutes en kwalitatieve voorzieningen in het gebied anders dan zebrapaden en trottoirs.



Loopafstanden zijn vanwege grootschaligheid soms groot, maar voelen vooral groot aan.



3. INTEGRALE MOBILITEITS- STRATEGIE

Stappegoor groeit de komende jaren flink door naar een wijk met circa 4.000 inwoners. Dit betekent een aanzienlijke verdichting van bestaand stedelijk gebied. Het is van belang om daarbij een goede balans te vinden tussen de verkeerskundige inrichting en de kwaliteit van het gebied. De 'Mobiliteitsaanpak Tilburg, Samen op weg naar 2040' schetst een toekomst waarin slim en duurzaam vervoer centraal staat. Dat betekent: nieuwe technologieën toepassen. Niet als doel op zich, maar om bij te dragen aan een leefbare stad. Daarnaast zet Tilburg in op duurzaamheid: nadrukkelijk rekening houden met toekomstige generaties. Deze ambities op stadsniveau zijn vertaald in een gebiedsgerichte benadering voor Stappegoor.

Integraal ontwerp van mobiliteit

Het mobiliteitswiel als plattegrond voor integraal ontwerp van mobiliteit

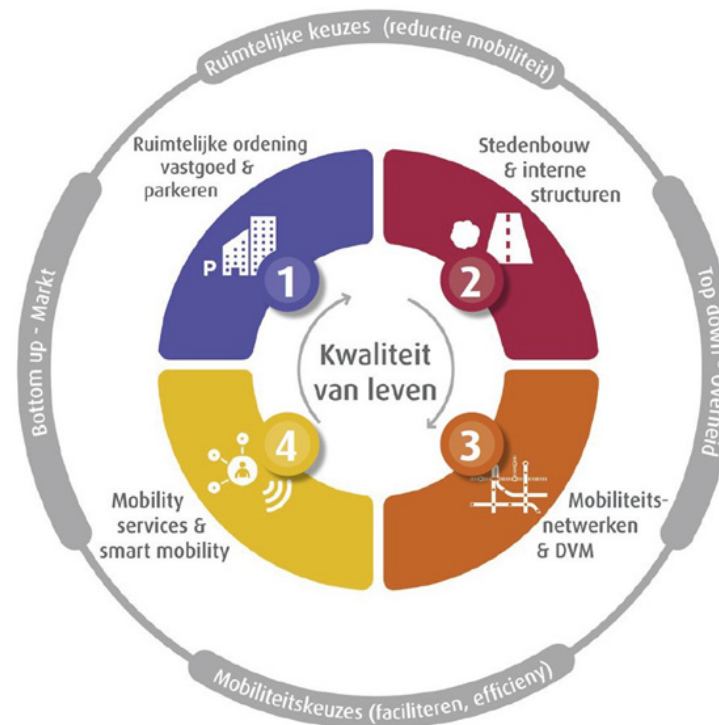
Bij het inrichten en herinrichten van een stedelijk gebied is het van belang een goede balans te vinden tussen de verkeerskundige inrichting en de kwaliteit van de openbare ruimte. Het mobiliteitswiel functioneert als plattegrond voor het integraal ontwerpen van mobiliteit. Het wiel bevat vier hoofdprincipes voor mobiliteit. Alle principes hangen met elkaar samen en moeten onderling in balans zijn. De totale ketting is zo sterk als de zwakste schakel. Alle maatregelen (fysiek of niet-fysiek) richten zich op het versterken van de kwaliteit van het (stedelijk) leven.

De vier principes zijn:

- 1 Ruimtelijke ordening, vastgoed en parkeren.
- 2 Stedenbouw en ruimtelijk ontwerp.
- 3 Mobiliteitsnetwerken.
- 4 Mobiliteitsdiensten.

Sommige mobiliteitsmaatregelen richten zich op het transformeren van mobiliteit (verminderen van onnodige mobiliteit, stimuleren van duurzame en ruimte-efficiënte vormen van mobi-

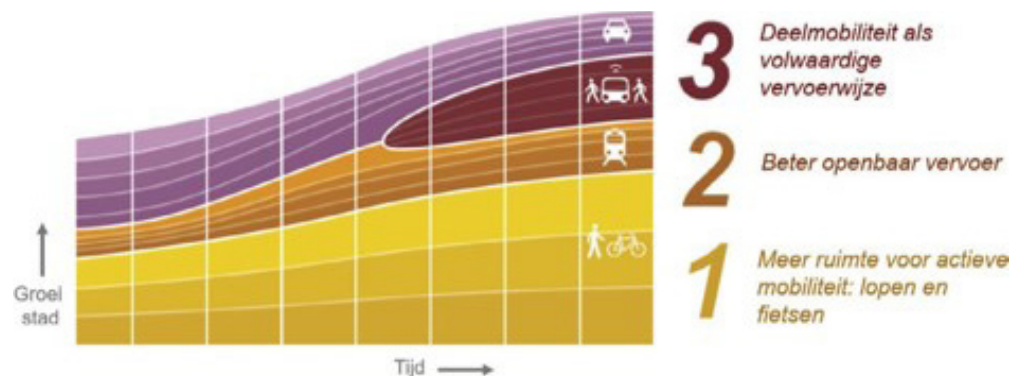
liteit). Deze maatregelen zijn veelal ruimtelijk georiënteerd: de meest effectieve vorm van mobiliteitsbeleid is veelal ruimtelijk beleid.



Andere mobiliteitsmaatregelen richten zich meer op het faciliteren en optimaliseren van verkeersstromen (efficiencyverbeteringen, aanbieden van nieuwe verbindingen). Dit is het meer klassieke mobiliteitsdomein. Samen vormen zij de verticale as in het wiel.

Een aantal mobiliteitsmaatregelen zijn onderdeel van het overheidsdomein (top down: ontwikkeling van infrastructuur en openbare ruimte). Daarnaast is nieuwe mobiliteit in opkomst; veelal bottom up gedreven marktinitiatieven. Bijvoorbeeld markt-aanbieders van Mobility as a Service, opkomst van nieuwe typen voertuigen en nieuwe logistieke oplossingen. Dit is de horizontale as in het wiel.

De vier principes zijn in de navolgende paragrafen uitgewerkt en gerelateerd aan Stappegoor. Dit resulteert in bouwstenen die vertaald kunnen worden in de opgaven voor Stappegoor.



Schematische weergave van de systeemsprong mobiliteit op drie fronten. Eén: meer ruimte voor actieve mobiliteit, Twee: beter openbaar vervoer en drie: deelmobiliteit als volwaardige vervoerwijze.

1 Ruimtelijke ordening, vastgoed en parkeren

Goede ruimtelijke ordening maakt mobiliteit efficiënter

Hoge mate van functiemenging; minder onnodige automobility
Stappegoor is nu al een gebied waar een grote diversiteit aan functies aanwezig is. Een hoge mate van functiemenging draagt over het algemeen bij aan de levendigheid in een gebied door de dag heen, maar het voorkomt ook onnodige mobiliteit. Door een combinatie van wonen, werken, scholen, winkels kunnen veel verplaatsingen binnen het gebied blijven of een bezoek aan een functie kan gemakkelijker gecombineerd worden met een andere functie in het gebied.

De functies binnen Stappegoor zijn echter voor een belangrijk deel bovenlokaal (en zelfs regionaal). De kansen moeten daarom gebiedsspecifiek worden gefinetuned.

De schaa sprong tussen fijnmazig wonen en de bovenlokale functies is nu te groot. Door toevoeging van meer lokale functies (bijvoorbeeld kleinschalige winkels en/of horeca, kinderdagverblijf, kantoren/dienstverlening, et cetera) ontstaat er een 'tussenlaag' in functies en wordt het schaalverschil verkleind/overbrugd. Hierdoor ontstaat een diverser en aantrekkelijker verblijfsmilieu. Meer verplaatsingen kunnen dan binnen het gebied blijven.

De hoge mate van functiemenging biedt ook kansen voor het benutten van de tegenrichting van het openbaar vervoer. Openbaar vervoer is per definitie wijkoverstijgend en in de ochtendspits kenmerkt zich dit door een sterke stroom scholieren/studenten het gebied in. De frequentie en capaciteit van het openbaar is als gevolg van deze scholierenstroom groot. Het openbaar vervoer systeem faciliteert deze ingaande stroom, maar heeft wellicht capaciteitsoverschot de wijk uitgaand. Bewoners kennen in de ochtend juist een sterke stroom uitgaand. Stimuleren van openbaar vervoer voor de bewoners biedt kansen voor een evenwichtiger openbaar vervoerbezetting. Randvoorwaarde voor het OV is dat haltes op logische plekken liggen en wellicht gekoppeld zijn aan hubs.

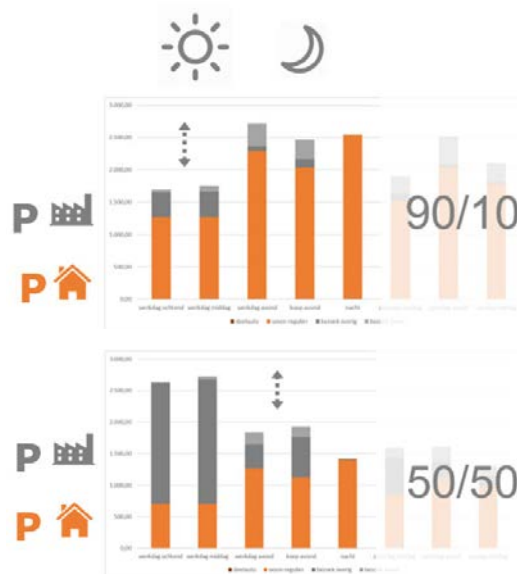
Korte afstand tussen gebieden: kansen voor fietsen en lopen

Stappegoor ligt tussen woonwijken, relatief dicht bij de binnenstad van Tilburg en op korte afstand van buurgemeente Goirle, (waar Tilburg een sterke relatie mee heeft). Dit zorgt voor een milieu dat uitnodigt om verplaatsingen 'van nature' te voet en per fiets af te leggen. Voor de nieuwe bewoners ontstaan daarbij unieke kansen. Omdat de ligging duurzame en ruimte-efficiënte mobiliteit mogelijk maakt, is Stappegoor onder bepaalde voorwaarden geschikt voor nieuwbouwontwikkelingen met lagere parkeernomen en daarmee een mobiliteitstransitie die vergroening van de openbare ruimte mogelijk maakt.

Evenwichtige verkeersstromen en dubbelgebruik parkeercapaciteit

De ruimelijke functiemix leidt tot een relatief evenwichtige belasting en mobiliteitsstromen (aankomende en vertrekkende stromen in de spitsperioden). Ook is de mix geschikt voor efficiënt dubbelgebruik van parkeer- en stallingscapaciteit (overdag voor werkers/bezoekers, 's nachts voor bewoners).

Maar dit betekent in Stappegoor dat het bewonersparkeren of een deel ervan (gerelateerd aan woningtypologie) op grotere afstand van de woning wordt gesitueerd, gecombineerd met de gebouwde parkeervoorzieningen voor de grootschalige functies en nabij de ontsluitingsas. De bezoekersparkeernorm die gerelateerd is aan de woningen wordt niet nabij de woningen gefaciliteerd maar in de (gebouwde) parkeervoorzieningen.



Ter illustratie: een gebied met 90% woonfuncties vergt voor de nachtperiode extra parkeer- en stallingsplekken ten opzichte van de dag, bij 50% werkfuncties is er juist overdag extra capaciteit nodig voor bezoekers en werknemers ten opzichte van de nachtperiode.

Lagere autoparkeernormen verlagen het autogebruik

Tilburg zet met 'Samen op weg naar 2040' in op een levendig stedelijk woon- en werkgebied met aantrekkelijke openbare ruimten, waar de auto niet meer het straatbeeld domineert. Door het scheppen van de juiste voorwaarden, zullen mensen minder afhankelijk worden van de auto en ontstaan er kansen voor het hanteren van een lagere parkeernorm. Dit kan dan resulteren in een autoluwe wijk. Immers minder autoparkeerplaatsen veroorzaken ook minder autobewegingen. Lopen, fietsen, OV-gebruik en deelmobiliteit worden in de toekomst de hoofdvervoermiddelen.

Het reduceren van de parkeernorm bij nieuwbouwontwikkelingen door bijvoorbeeld 20-30% van de parkeervraag van bewoners op te vangen met deelmobiliteit is hier een vorm van. Een randvoorwaarde bij het toepassen van lage parkeernormen is een betaald parkeerregime in een straal van 750 meter rondom de wijk, om eventueel uitwijkgedrag naar omliggende gebieden te voorkomen.

Flexibiliteit in parkeeroplossingen

De parkeerbehoefte is aan verandering onderhevig door maatschappelijke trends. Om toekomstige veranderingen op te vangen, zijn flexibele parkeeroplossingen nodig. Dit kan door een deel van de parkeervoorzieningen bovengronds op te lossen in transformeerbare of demontabele gebouwen.

Deze transformatie kan in twee richtingen plaatsvinden: Voldoende parkeerplaatsen realiseren en langzaam transformeren naar een situatie waarin minder behoefte ontstaat (ingroeimodel).

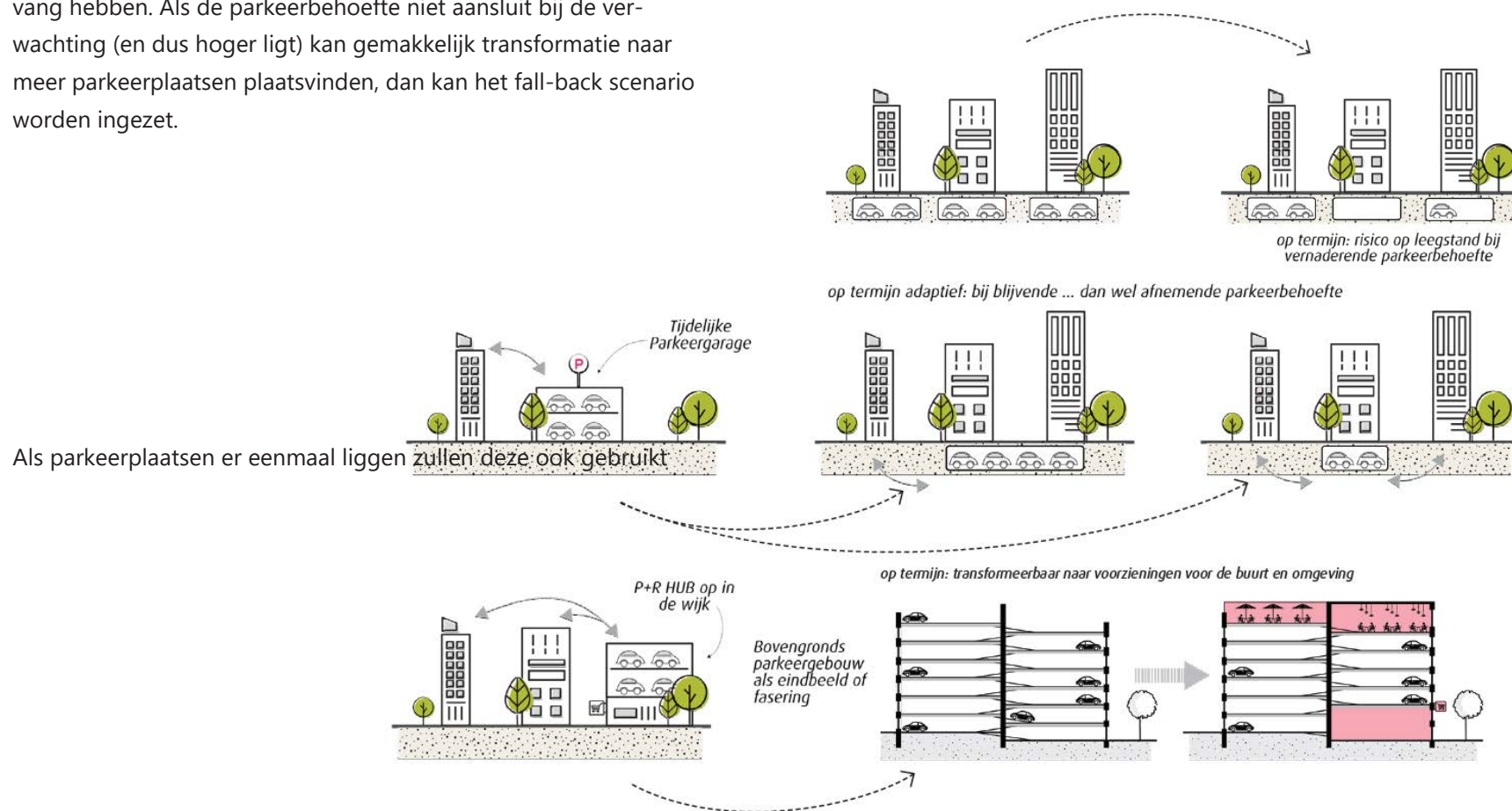
Of juist niet teveel parkeerplaatsen realiseren, maar een achtervang hebben. Als de parkeerbehoefte niet aansluit bij de verwachting (en dus hoger ligt) kan gemakkelijk transformatie naar meer parkeerplaatsen plaatsvinden, dan kan het fall-back scenario worden ingezet.

gaan worden. Als er schaarste ontstaat overweegt iedereen eerder of het hebben en het gebruik van de auto de moeite waard is.

In plaats van het oplossen van het parkeervraagstuk per gebouw vraagt dit om een (deel)gebiedsgerichte uitwerking van parkeren.

Fietsparkeren als onderdeel van het parkeerconcept

Met een ambitieus mobiliteitsdoel is het noodzakelijk om het



stallen van fietsen zowel voor bewoners als voor bezoekers ruimtelijk op te nemen. Het aantal stallingsplekken is van belang, maar zeker zo belangrijk zijn de locaties van de stallingen, de zichtbaarheid en vindbaarheid en de bereikbaarheid van de fietsstallingen, korte loopafstanden, et cetera.

Hoogwaardige fietsstallingen stimuleren het fietsgebruik. De behoefte van de verschillende doelgroepen variëren. Bewoners willen iets anders dan bezoekers en ook weer anders dan bijvoorbeeld medewerkers.

Fietsparkeervoorzieningen voor bezoekers zijn openbaar toegankelijk (deels inpandig, deels in de openbare ruimte).



2 Stedenbouw en ruimtelijk ontwerp

Stimuleren van lopen, fietsen en openbaar vervoer met ruimtelijk ontwerp

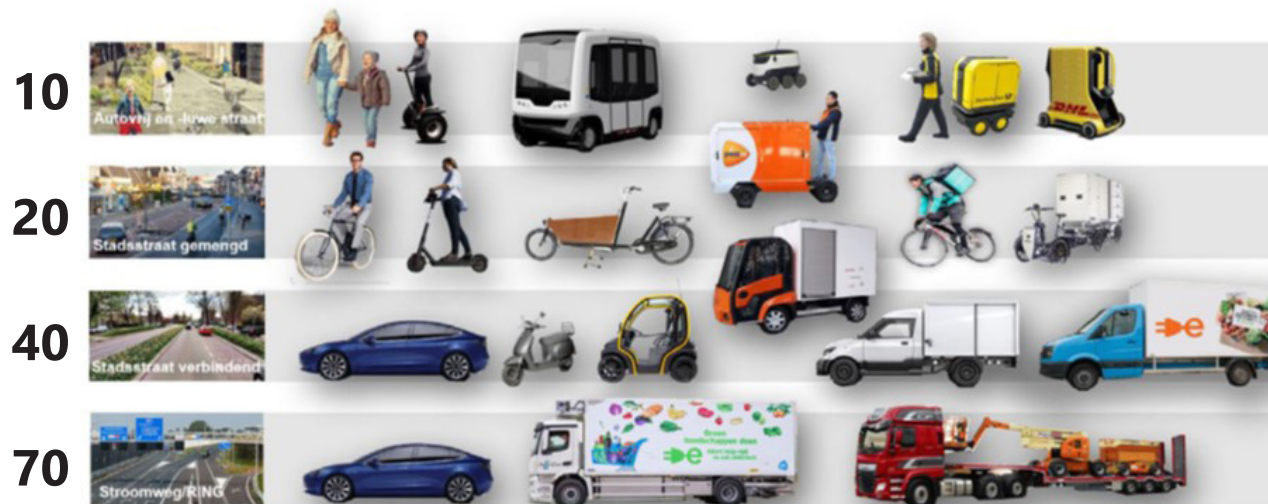
Voorkeursvolgorde lopen-fietsen-OV-auto bij ruimtelijk ontwerp

De interne stedenbouwkundige structuur van Stappegoor moet de voorkeursvolgorde lopen-fietsen-OV-auto ondersteunen met ruimtelijke ontwerpprincipes. Oftewel: als mensen naar buiten stappen, moeten ze eerst een aantrekkelijke verblijfsruimte tegenkomen die uitnodigt om te lopen, daarna het fietspad en een OV-halte en pas daarna de autoparkeerplaats.

Verblijfskwaliteit als must

Een hoofdrol voor lopen, fietsen en OV is alleen mogelijk als het gebied een hoge verblijfskwaliteit krijgt. Dan gaat het om groene voetgangersstraten en pleintjes met menselijke maat.

Daarnaast zijn langs de belangrijkste looproutes richting de buurtcentra genoeg rustmomenten nodig waar bewoners elkaar onge dwongen kunnen ontmoeten. Het toevoegen van lokale kleinschalige functies (bijvoorbeeld een koffietentje) kan een bijdrage leveren aan de verblijfskwaliteit. Maar ook levendigheid en variatie in de eerste bebouwingslaag dragen hier aan bij (levendige plinten).



Fijnmazige loop- en fietsstructuren

De straatinrichting binnen de wijk moet uitstralen dat verblijven, lopen en fietsen de hoofdfuncties zijn. Dit ontmoedigt automobilisten om te hard te rijden in de woonstraten. Daarnaast zorgt het creëren van een fijnmazig loop- en fietsnetwerk in de wijk, met aantrekkelijke, logische en directe routes naar de dagelijkse voorzieningen, voor maximale keuzevrijheid en optimale spreiding van stromen.



Goed toegankelijk openbaar vervoer

Voor het optimaal functioneren van het openbaar vervoer in en om de wijk, is het van belang dat de haltes op logische, sociaal veilige en goed bereikbare plekken liggen. Het gaat hier bijvoorbeeld om het beperken van het aantal oversteekbewegingen dat moet worden gemaakt om bij de halte te komen.

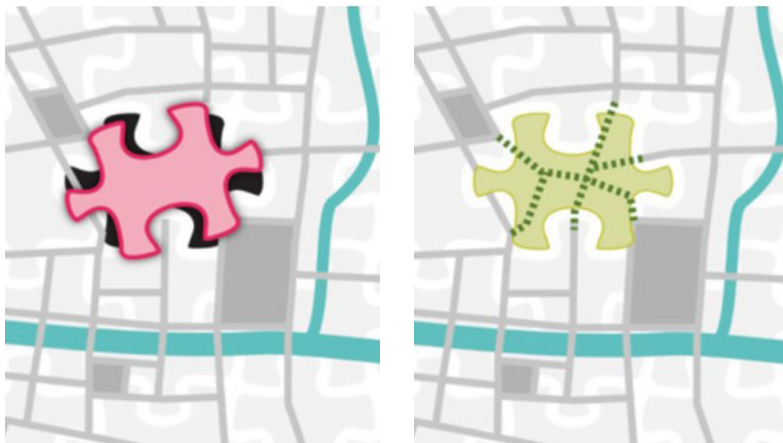


3 Mobiliteitsnetwerken

Hoogwaardige verbindingen in de wijk en met de rest van de stad

Ontwikkeling als schakel in het netwerk

Nieuwe ontwikkelingen in Stappegoor kunnen bijdragen in het compleet maken van het mobiliteitsnetwerk. Zo kan de ontwikkeling of het gebied als ontbrekend puzzelstukje bijdragen aan het compleet maken van verbindende structuren op buurt-, wijk en mogelijk zelfs op stadsdeelniveau. Het is daarom belangrijk om nieuwe ontwikkelingen zo goed mogelijk te vervlechten in de huidige structuur van de wijk. Een belangrijke schakel is de noord-zuid fietsverbinding door het gebied ten westen van de ijsbaan, waarmee Goirle en Stappegoor voor de fiets naar elkaar worden gebracht en waarmee Stappegoor met het centrum is verbonden



Versterken looproutes tussen de functies onderling en met de omliggende gebieden

Op buurt- en wijkniveau gaat het om het verbinden van de interne voetgangersstructuren tussen alle ontwikkelingen in het gebied. Voor Stappegoor gaat het specifiek om het op elkaar aansluiten van de woonhoven, maar ook om het verbinden van en met de overige functies. Maar vooral ook om deze verbindingen (sociaal) veilig, toegankelijk en aantrekkelijk te maken. Dat kan bijvoorbeeld gaan om het realiseren van oversteekplateaus en het doorbreken van de bouwblokken, om zo het lopen te stimuleren en autoluwe routes tussen de bouwblokken te creëren. Hierdoor krijgen kinderen de mogelijkheid om ook in de binnentuin bij een buurblok te spelen, zonder dat ze een 'gevaarlijke' weg hoeven over te steken.



Op buurtoverstijgend niveau gaat het om de verbinding met de omliggende wijken. Een basisschool in de ene buurt is ook goed en aantrekkelijk lopend te bereiken vanuit een andere buurt. Het realiseren van oost-westverbindingen (zowel aan de zuidzijde als aan de noordzijde) voor langzaam verkeer door het gebied zijn waardevolle aanvullingen in het versterken van de looproutes. De oversteekwaliteit over de Stappegoorweg speelt een belangrijke rol.

Op inrichtingsniveau gaat het ook om verlichting, het toevoegen van bankjes en 'sociale ogen' in het gebied en het toevoegen van ruimtelijke kwaliteit. Ook het toevoegen van groen speelt een belangrijke rol.



Versterken fietsroutes met de omliggende gebieden, omliggende kernen en binnenstad

Op stadsniveau gaat het om het verbinden van Stappegoor met een fietsstructuur met de binnenstad en op bovenlokaal niveau vervolgens om de verbinding te leggen met Goirle. Dit kan gaan om het aantakken op bestaande fietsstructuren, het verbeteren van de kwaliteit van fietsstructuren en het toevoegen van ontbrekende schakels. Hierdoor krijgen de bewoners en bezoekers van Stappegoor een interessant alternatief voor de auto.

Op buurtoverstijgend niveau gaat het ook voor de fiets om het verbindinden met de direct omliggende gebieden. Het realiseren van oost-westverbindingen (zowel aan de zuidzijde als aan de noordzijde) voor langzaam verkeer door het gebied zijn daarom ook waardevolle aanvullingen in het versterken van de fietsroutes.

4 Mobiliteitsdiensten en Smart Mobility

Het bieden van alternatieven en verleiden

MaaS ondersteunt ambities aantrekkelijke en duurzame wijk

Nieuwe vormen van mobiliteit vullen het huidige mobiliteitsaanbod aan. Onder principe 1 is toegelicht dat 20-30% van de parkeervraag van bewoners kan worden opgevangen met deelmobiliteit. Dan gaat het om Mobility as a Service (MaaS), waarbij mensen niet investeren in eigen vervoermiddelen, maar waarbij ze mobiliteit inkopen. MaaS is 24/7 de mogelijkheid bieden om gebruik te maken van mobiliteit in de breedste zin van het woord. Bijvoorbeeld via een app waarbij men een auto, e-bike busje, bakfiets maar bijvoorbeeld ook een taxi kan boeken.

MaaS biedt kansen, omdat er minder reguliere parkeerplaatsen nodig zijn, er minder autogebruik ontstaat en er meer keuzevrijheid komt voor eindgebruikers. Over het algemeen vervangt 1 deelauto 5 reguliere auto's.

De voordelen zijn: geen bezit maar gebruik, minder investeringen voor projectontwikkelaars, minder ruimtebeslag door parkeren, meer duurzame en leefbare mobiliteit en een breder mobiliteitsaanbod voor gebruikers. MaaS richt zich op deelauto's, maar ook op bijvoorbeeld deel-bestelbusjes, deel-cargobikes, deel-scootmobielen en deelfietsen.

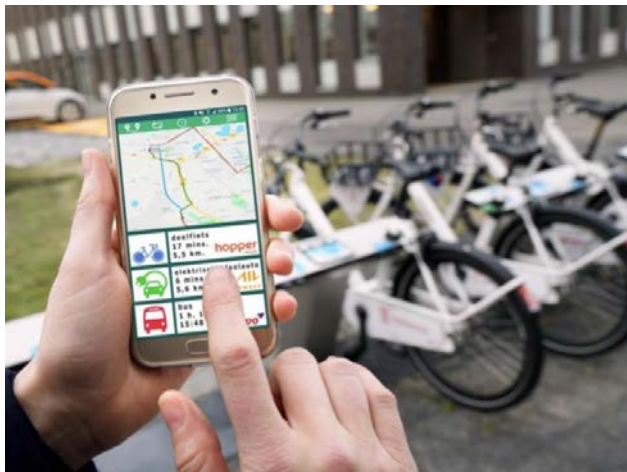
Onderbrengen van deelmobiliteit in een buurthub

Het is van belang dat de deelmobiliteit in een wijk toegankelijk is voor iedereen. Een mobiliteitshub of buurthub speelt een onmisbare rol in het onderbrengen van de deelmobiliteit en het faciliteren van Mobility as a Service. Een mobiliteitshub is meer dan alleen een stalling van voertuigen. Een mobiliteitshub is een clustering van menselijke activiteit en ontmoeting. Daarnaast zorgt de clustering van deelmobiliteit ervoor dat het gebruiksgemak verhoogt en er minder kans is om mis te grijpen.

Idealiter bestaan HUB's uit een stapeling van een aantal van de volgende functies:

- Geclusterde, openbare stallingsvoorzieningen voor auto's en fietsen van bewoners en bezoekers, voor deelauto's, deel-cargobikes en andere vormen van deelmobiliteit.
- Koppeling met OV-haltes.
- Servicedesk voor mobiliteit (bijvoorbeeld te combineren met wijkconciërge of retail).
- Omliggende bezoekersfuncties die de gehele dag door zorgen voor activiteit en sociale veiligheid, zoals supermarkt, detailhandel, gezondheidscentrum, bibliotheek, horeca, buurcentrum, verdeelpunt voor pakketten, enzovoort.

Afhankelijk van de doelgroep en het doeleinde waartoe de mobiliteitshub moet dienen, zijn er diverse vormen te definiëren.



1 Ruimtelijke ordening, vastgoed en parkeren

- Hoge mate van functiemenging zorgt voor:
 - Minder onnodige verplaatsingen
 - Evenwichtige belasting mobiliteitsstromen
 - Efficient dubbelgebruik van parkeer- en stallingsplaatsen
- Korte afstand tussen gebieden zorgt voor verplaatsingen te voet en per fiets 'van nature'
- Flexibiliteit in parkeeroplossingen:
 - Lagere autoparkeernormen verlagen het autogebruik
 - Parkeren op afstand woning icm parkeren overige functies
 - Hoogwaardige fietsenstallingen stimuleren fietsgebruik

Bouwstenen

Functiemenging

Benutten afstand

Flexibel en slim parkeren auto

Flexibel en slim stallen fiets

2 Stedenbouw en ruimtelijk ontwerp

- Voorkeursvolgorde lopen-fietsen- OV-auto bij ruimtelijk ontwerp.
- Verblijfskwaliteit als must
- Fijnmazige loop- en fietsstructuren
- Goed toegankelijk OV

Bouwstenen

Ontwerpvolgorde

Verblijfskwaliteit

Fijnmazige structuur

Levendige plinten

3 Mobiliteitsnetwerken

- Ontwikkeling als schakel in het netwerk
- Versterken fietsroutes met de omliggende gebieden en centra
- Versterken looproutes met de omliggende gebieden en centra

Bouwstenen

Schakel vormen

Hoogwaardige fietsverbinding oost-west en noord-zuid

Hoogwaardige loopverbinding

4 Mobiliteitsdiensten

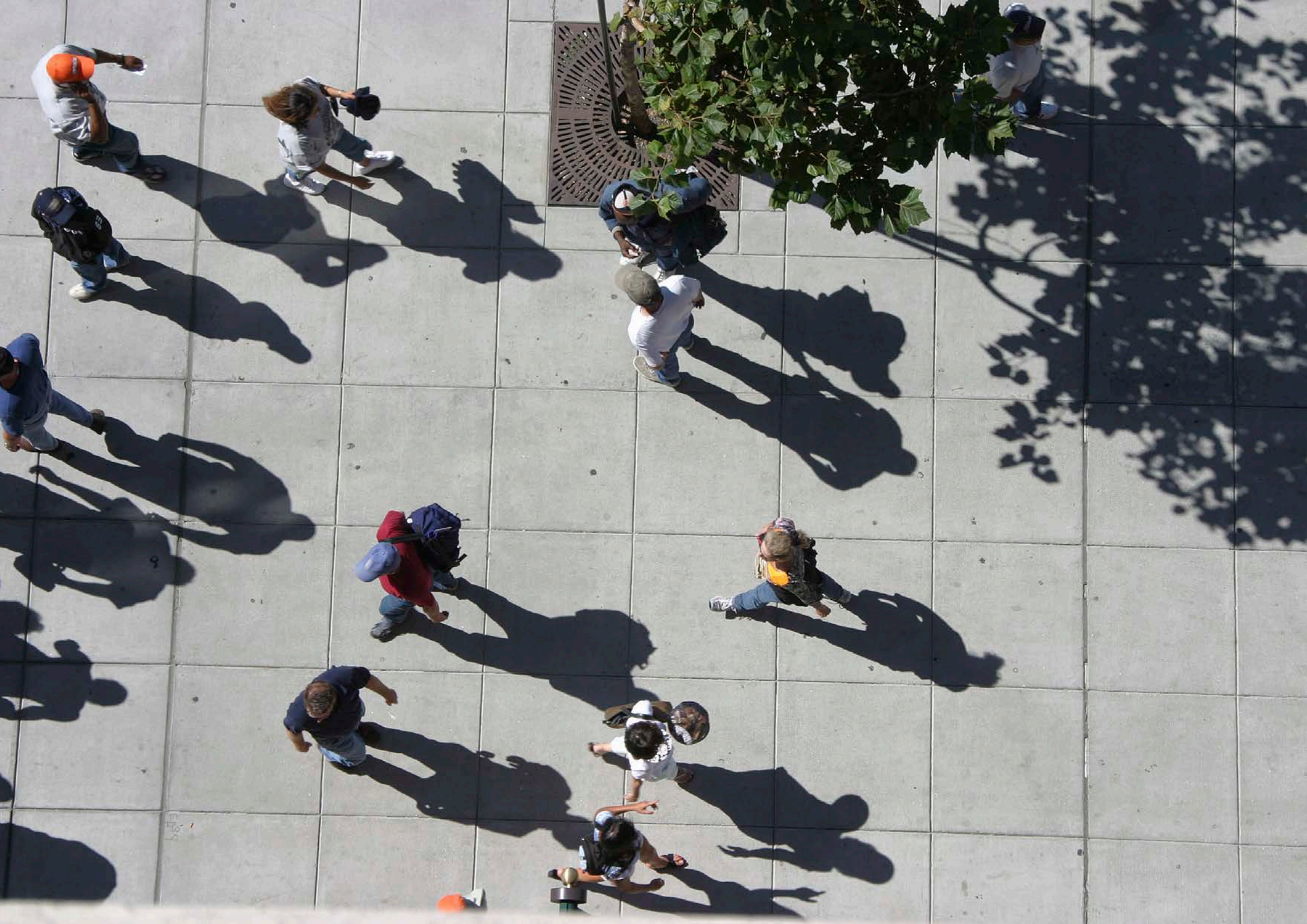
- MaaS ondersteunt ambities aantrekkelijke en duurzame wijk
- Onderbrengen van deelmobiliteit in een buurthub

Bouwstenen

MaaS

Deelmobiliteit

Buurthub(s)



4. VERTALING NAAR ONTWERP- PRINCIPES

De mobiliteitstransitie voor Stappegoor krijgt uitwerking met een samenhangend en integraal mobiliteitsconcept.



4 Vertaling naar ontwerpprincipes

Op basis van de vastgestelde kenmerken voortkomend uit de wijkanalyse, de vier hoofdprincipes uit het mobiliteitswiel en de bijbehorende bouwstenen is er toegewerkt naar een aantal ontwerpprincipes/opgaven voor Stappegoor.

Het zijn principes/opgaven die bijdragen aan de ambities van de wijk en de stad. In dit hoofdstuk worden zij stuk voor stuk toegelicht.

1. Een mix creëren van bovenlokale en lokale functies
2. Het gebied inrichten als verblijfsgebied
3. Verbindingen realiseren voor langzaam verkeer van oost naar west
4. Verbindingen optimaliseren voor langzaam verkeer van noord naar zuid
5. De juiste doelgroep aantrekken
6. Aanzetten tot duurzame mobiliteitskeuzes
7. Alle modaliteiten in balans op de Stappegoorweg (zowel qua gebruik als qua ruimte)
8. Slim omgaan met parkeren
9. Mobiliteitsdiensten samenbrengen in een hub

Ruimtelijke kenmerken, kansen en uitdagingen (hst. 2)

Integrale mobiliteitsstrategie (bouwstenen) (hst. 3)

Opgaves



Opgave 1: een mix creëren van bovenlokale en lokale functies

Opgave 2: inrichten als verblijfsgebied

Opgave 3: verbindingen realiseren voor langzaam verkeer (oost-west)

Opgave 4: verbinding optimaliseren voor
a. langzaam verkeer
b. openbaar vervoer

Opgave 5: juiste doelgroep aantrekken

Opgave 6: aanzetten tot duurzame mobiliteitskeuzes

Mobiliteitskenmerken, kansen en uitdagingen (hst. 2)

Integrale mobiliteitsstrategie (bouwstenen) (hst. 3)

Opgaves

	Goed bereikbaar met de auto
	Stappegoorweg als as door het gebied
	Grote parkeervoorzieningen
	Openbaar vervoer: de basis is op orde
	Fiets: de basis is op orde
	Voetganger onderbelicht

Flexibel en slim parkeren	
Ontwerpvolgorde	Levendige plinten
Flexibel en slim parkeren	Ontwerpvolgorde
Buurthub(s)	Hoogwaardige verbindingen
Fijnmazige structuur	Hoogwaardige verbindingen
Ontwerpvolgorde	Levendige plinten
Fijnmazige structuur	
Ontwerpvolgorde	Levendige plinten

Opgave 7: alle modaliteiten in balans op de Stappegoorweg (zowel qua gebruik als qua ruimte)

Opgave 8: slim omgaan met parkeren (concentreren, dubbelgebruik, etc.)

Opgave 9: mobiliteitsdiensten samenbrengen in hub(s)

Deze zitten reeds verweven in **opgave 2**, **opgave 3**, **opgave 4** en **opgave 7**

Opgave 1: Bovenlokale met lokale functies mengen

De schaalprong tussen fijnmazig wonen (in Zuiderpark, Willemsbuiten en de 1.000 nieuwe woningen) en de bovenlokale functies in Stappegoor is nu te groot.

Door toevoeging van meer lokale functies (bijvoorbeeld kleinschalige winkels en/of horeca, kinderdagverblijf, kantoren/dienstverlening, weekmarktje, et cetera) ontstaat er een 'tussenlaag' in functies en wordt het schaalverschil verkleind/overbrugd.

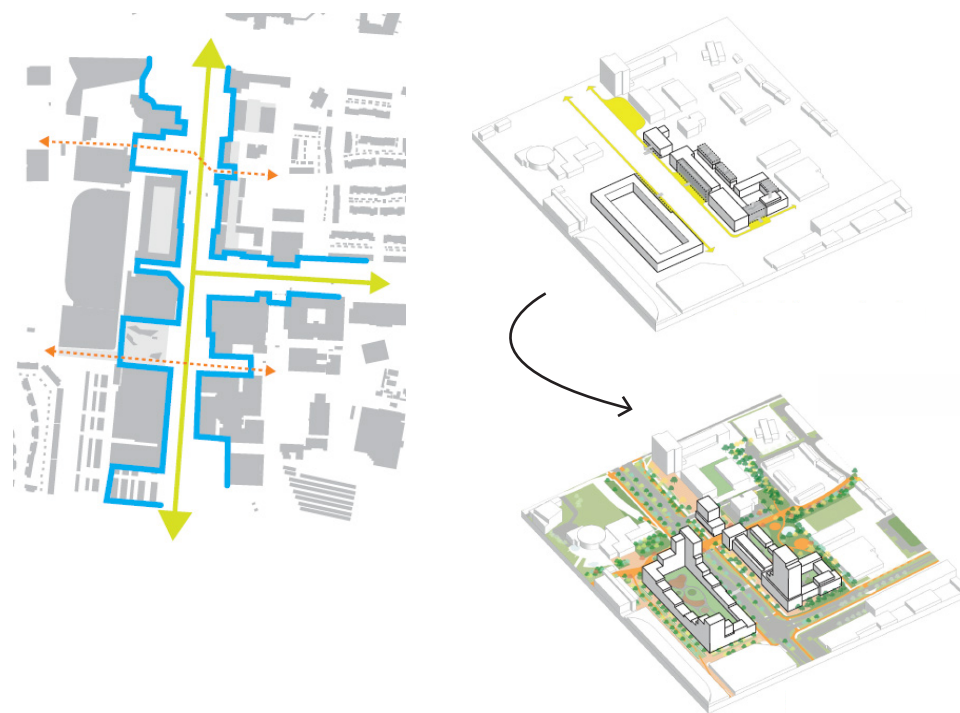
Hierdoor ontstaat een diverser en aantrekkelijker verblijfsmilieu. Meer verplaatsingen kunnen dan binnen het gebied blijven.



Opgave 2: Het gebied als verblijfsgebied inrichten

Meer functiemenging alleen is niet genoeg. De openbare ruimte zal hier ook op aangepast moeten worden om het tot een aantrekkelijker verblijfsmilieu te maken.

Zet in het ontwerp de voetganger (en fietser) voorop. Er liggen ideeën om de Stappegoorweg tot een boulevard in te richten. Door een divers ritme aan te brengen qua afstand tussen bebouwing en de weg ontstaan er speelse verblijfsruimtes. Deze verblijfsruimtes zijn gebaat bij levendige plinten (waarin zich dus bij voorkeur lokale functies bevinden). Deze en zorgen voor een prettig verblijfsklimaat én voor sociale ogen in het gebied. Daarnaast is het belangrijk om straten in te richten als 30 km/h straat met een lage intensiteit, dit voorkomt sluiproutes door de woongebieden en bevordert de verkeersveiligheid.



Opgave 3: Verbindingen realiseren voor langzaam verkeer (oost west is belangrijk)

Voor het intern functioneren van Stappegoor is het belangrijk dat de verschillende functies binnen Stappegoor goed verbonden zijn met elkaar. Maar ook dat bijvoorbeeld Zuiderpark goed verbonden wordt met bijvoorbeeld de nieuwe basisschool op het nieuw te ontwikkelen Kazerneterrein. En dat bushaltes goed bereikbaar zijn voor het langzaam verkeer. Dit vraagt niet alleen om rechtstreekse verbindingen maar ook om het toevoegen van kwaliteit aan de route. Wanneer een route aantrekkelijk is voelt deze minder lang. Want de afstanden tussen de functies binnen Stappegoor zijn over het algemeen groot, maar voelen vooral groot aan.

De Stappegoorweg vormt een barrière tussen de oost- en westkant van Stappegoor. Het ontbreekt aan goede oost-westverbindingen voor langzaam verkeer (lopen en fietsen). De beoogde langzaam verkeer verbinding die door Zuiderpark en ten noorden van de ijshockeybaan loopt richting Willemsbuiten uit het ambitie-document is een goed voorbeeld hiervan.

Ook de langzaam verkeer verbinding die via het scholencluster (ROC en Fontys) ten zuiden van T-Kwadraat met Willemsbuiten verbindt is kansrijk en nodig. Één of meerdere goede oversteken op de Stappegoorweg creëren zal hierbij de grootste uitdaging zijn. Dit vraagt om een uitwerkingsopgave voor de Stappegoorweg.



Opgave 4: Verbindingen optimaliseren voor (a) langzaam verkeer en (b) openbaar vervoer van noord naar zuid

a. Langzaam verkeer

Het centrum van Tilburg ligt op 10 minuten fietsen. Om het voor nieuwe inwoners aantrekkelijk te maken om inderdaad zoveel mogelijk de fiets te pakken, is een vlotte, comfortabele verbinding van voldoende kwaliteit, cruciaal. Daarom is het zaak om de Stappegoorweg als hoofdfiets-as door te ontwikkelen. De fietstunnel aan de noordzijde, onder de Ringbaan Zuid door, levert hier al een belangrijke bijdrage aan, maar het is net zo belangrijk om de as in het zuiden door te trekken naar Goirle via een fietsbrug over de A58 heen. Hiermee is Stappegoor niet meer alleen een eindpunt, maar wordt het ook een gebied om je doorheen te verplaatsen en onderweg te verblijven.

Ook de kwaliteit van de route is hier van belang. Hiervan profiteert Stappegoor niet alleen, het versterkt de fietsverbinding tussen Tilburg centrum en Goirle.

b. Openbaar vervoer

De relatie tussen langzaam verkeer en openbaar vervoer is zoals gezegd belangrijk. De Stappegoorweg blijft zijn huidige functie voor het ov behouden. Er wordt niet voorzien in nieuwe lijnen of routes. De bushaltes moeten wel goed bereikbaar zijn voor langzaamverkeer, van voldoende kwaliteit zijn, maar ook op de juiste plekken liggen. Twee volwaardige haltevoorzieningen op de Stappegoorweg, 1 op de noord-zuid en 1 op de oost west as, zorgen hiervoor.

scenario 1

Hoofdfietsroute, twee richtingen, neemt oversteek Traverse (1) en steekt de Stappegoorweg nogmaals over tpv Apennijnenhof. Daarna langs de campus richting toekomstige fietsbrug A58.



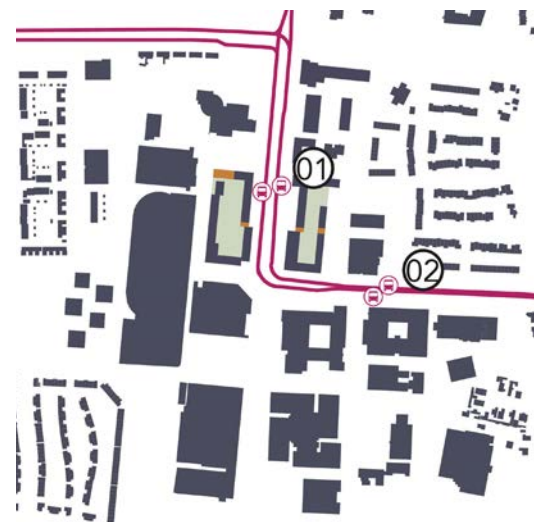
scenario 2

Hoofdfietsroute, twee richtingen, steekt de prof. Goossensweg over en gaat langs de campus richting toekomstige fietsbrug A58.



scenario 3

Hoofdfietsroute, twee richtingen, steekt schuin (2) over en gaat langs de campus richting toekomstige fietsbrug A58. Kruising alle fietsers tegelijkertijd. Aandacht voor de fiets in hierarchie. Fietsverbinding op een veilige manier realiseren over Olympiaplein. Zie scenario's Olympiaplein.



Opgave 5: De juiste doelgroep aantrekken

De bewoners van Stappegoor zijn relatief jong. Een jonge doelgroep is flexibel en sturen op gedrag is over het algemeen goed mogelijk. De nieuwe woningen gesubsidieerd door de Woningbouwimpuls worden gebouwd voor starters en middeninkomens. Starters zijn over het algemeen jong en deze doelgroep is bij uitstek geschikt om te sturen op gedrag. Daarnaast maken zij een nieuwe keuze voor een woonlocatie en juist op dat moment is gedragsverandering het makkelijkst te maken.

Bewoners van sociale huurwoningen kennen een beperkt budget. Deze doelgroep is dan ook zeer gevoelig voor prijsprikkels. Voor bewoners van de sociale huurwoningen zal het huren van een parkeerplaats een te grote impact hebben op het besteedbaar inkomen. De focus van deze doelgroep zal daarom komen te liggen op het reizen met het openbaar vervoer, de fiets en te voet.

Voor de sociale huurwoningen kan onderzocht worden of de mogelijkheid bestaat om geen parkeerplaatsen voor eigen auto's te realiseren bij de ontwikkelingen. De parkeerbehoefte voor de bewoners van sociale huurwoningen kan in dat geval vervangen worden door deelmobiliteit.



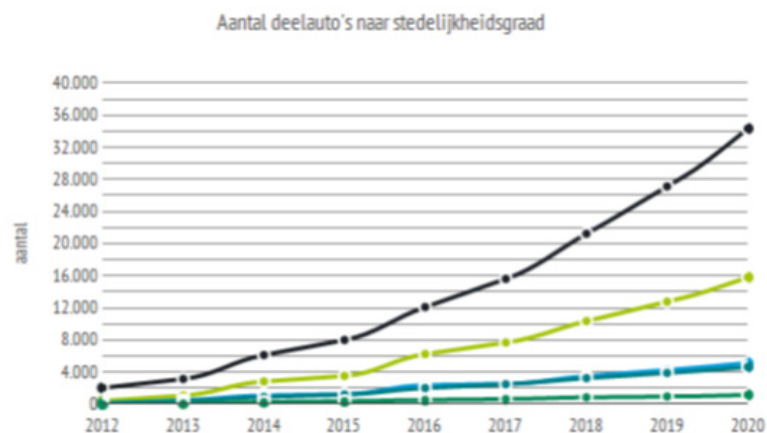
Opgave 6: Aanzetten tot duurzame mobiliteitskeuzes

De relatief jonge bevolking in Stappegoor biedt kansen voor deelmobiliteit. Vanaf het eerste begin worden bewoners en bedrijven gestimuleerd om deelmobiliteit te gebruiken, naast lopen, fietsen en OV gebruik. Maar ook voor de overige doelgroepen zien we kansen.

De inzet van deelauto's is met name aantrekkelijk voor twee typen doelgroepen:

- jongeren die nog geen auto hebben: deelauto kan functioneren ter vervanging van de 1e auto.
- voor de overige doelgroepen met een eigen auto.

Voor deze laatste groep kan de deelauto functioneren ter vervanging van de 2e en 3e auto. Wanneer iemand eenmaal een auto heeft, zal deze niet zo snel weg worden gedaan. Maar kan wel heroverwegen als de auto aan vervanging toe is.



Om de inzet van deelauto's te laten slagen is een stimuleringsaanpak nodig. De stimuleringsaanpak kan de volgende onderdelen omvatten:

- Woningen worden niet standaard verkocht met een parkeerplaats, maar met een mobiliteitsabonnement
- Gebruikers kunnen dit abonnement op maat maken met OV abonnement, verschillende vormen van deelmobiliteitsabonnementen en eventueel huur van een parkeerrecht voor de reguliere auto
- Het product 'mobiliteitsabonnement' moet beschikbaar zijn bij de oplevering van de eerste woningen
- Nieuwe bewoners krijgen een welkomstpakket met korting voor deelmobiliteit (proefpakket). Om deelmobiliteit te stimuleren, betalen de huurders van reguliere autoparkeerrechten mee aan betaalbare deelmobiliteitsdiensten
- Het is niet mogelijk om zomaar in de openbare ruimte te parkeren.
- Bestaande gebruikers van Stappegoor worden met een welkomstpakket gestimuleerd om mee te doen in de deelmobiliteitsdiensten.

Tilburg neemt zelf initiatieven voor deelmobiliteit en heeft daarvoor meer dan andere gemeentes invloed op deelmobiliteit.

Opgave 7: Alle modaliteiten in balans op de Stappegoorweg (gebruik en ruimte)

De Stappegoorweg blijft de belangrijkste verbindingsweg en verzamelweg in het gebied. Momenteel is het een weg die overwegend gericht is op het doorstromen van de auto om deze zo snel mogelijk van A naar B te brengen. De opgave is de weg te transformeren naar een gebiedsontsluitingsweg waarbij de weg ten dienste staat van het afwikkelen van verkeer van de aanliggende functies maar waarbij de weg nadrukkelijk onderdeel uitmaakt van het gebied Stappegoor.

Vanwege de hoge verkeersintensiteiten ligt hier een rekenkundige en ontwerpogave. Deze uitwerking maakt geen onderdeel uit van deze studie. In een uitwerkingsopgave moeten de stedenbouwkundige en verkeerskundige randvoorwaarden en wensen uitgewerkt worden.

In opgave 3 is al aangegeven dat het belangrijk is dat er goede langzaam verkeer verbindingen naar de bushaltes worden gerealiseerd. Maar voor de bereikbaarheid van bushaltes is het belangrijk dat niet alleen de routes naar de haltes goed zijn, maar dat ze ook op logische locaties liggen. De opgave voor het openbaar vervoer is dat er 2 haltes komen aan de Stappegoorweg en dat er gezorgd wordt voor een goede bereikbaarheid van de haltes en goede haltevoorzieningen.

Naast de belangrijke noord-zuidfietsroute en de OV-haltes is het aantal aansluitingen naar woonvelden en parkeergebouwen en de kruispuntvorm van belang bij de uitwerking (ruimtelijk en verkeerstechnisch) van het ontwerp voor de nieuwe Stappegoorweg.



Opgave 8: Slim omgaan met parkeren

Voor zowel de auto als de fiets is het belangrijk om slim om te gaan met parkeren

Voor de fiets zijn goede fietsenstallingen bij de functies (toegankelijkheid en vindbaarheid) belangrijk. Bij het ontwerp van de woongebouwen moet de wijze waarop met fietsenstallen wordt omgegaan expliciet worden opgenomen (of het moet een toetscriterium worden). Daarnaast is het aanbod van een 24/7 van deelsystemen (bakfiets, et cetera) belangrijk.

Voor de auto wordt het bezoekersparkeren van de nieuwe woonfuncties niet bij de woningen maar bij centrale parkeerplaatsen/garages gefaciliteerd. Dit zorgt voor meer mogelijkheden voor dubbelgebruik van parkeerplaatsen en minder focus op autogebruik.

Daarnaast wordt ingezet op deelaautosystemen. Er is voor Stappegoor flexibiliteit nodig in de parkeeroplossing: ingroei/versus uitgroeimodel. Dit in combinatie met de andere opgaven leidt er toe dat het gebied als een zogenaamde B-locatie kan gaan functioneren en de parkeernorm van B-locatie kan gaan gelden.

Let op: bij stringente parkeermaatregelen kan het noodzakelijk zijn om in omliggende woongebieden parkeerregulering toe te passen.

Het advies is om de parkeeropgave niet per gebouw maar per deelgebied uit te werken. Dit vraagt om het opstellen van een parkeerbalans. Dit is een opgave voor de uitwerking.



9. Mobiliteitsdiensten samenbrengen in een HUB

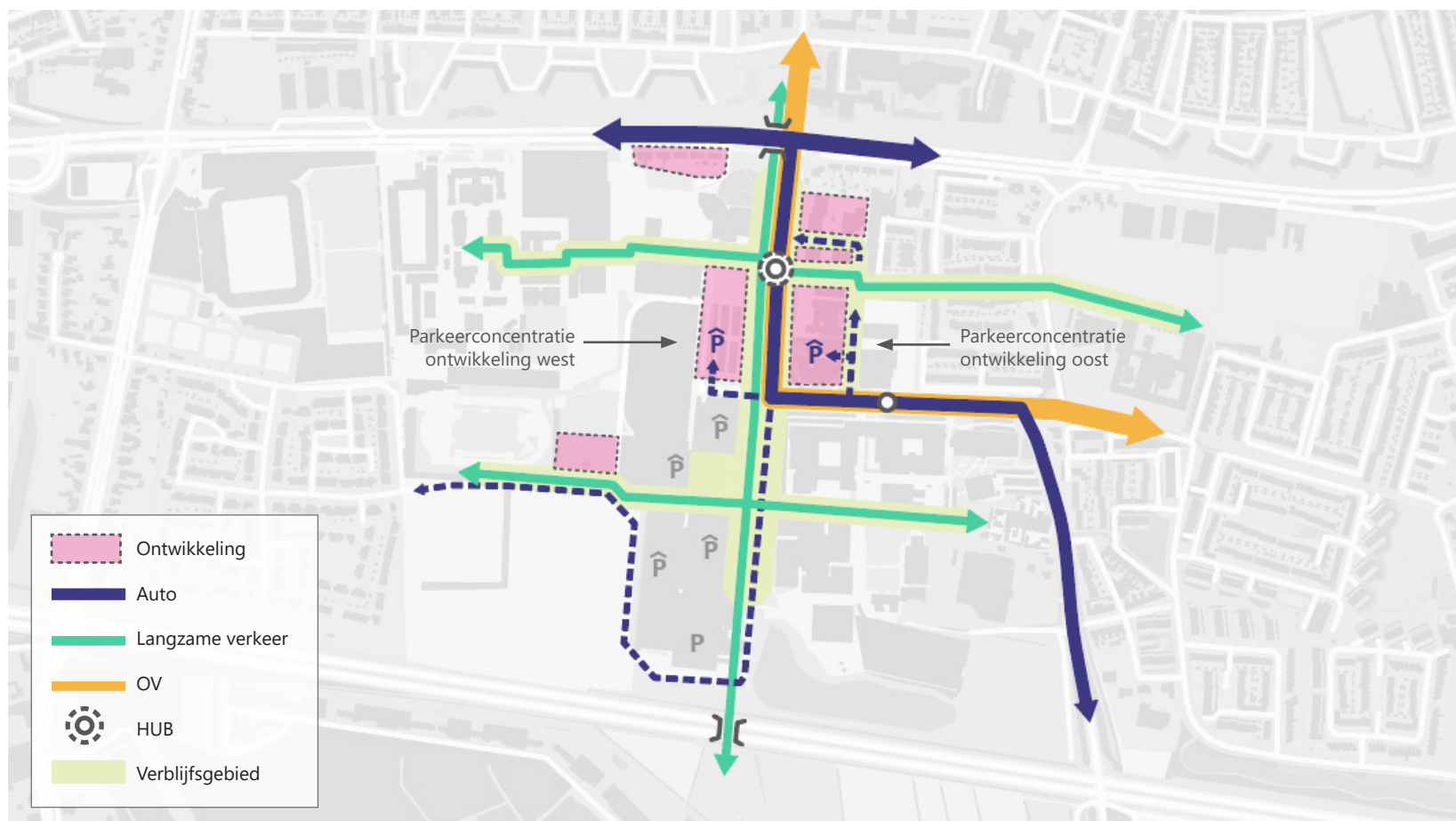
Een hub is in onze ogen een OV-knooppunt en/of een geclusterde, ruimte-efficiënte parkeeroplossing voor meerdere doelgroepen (openbaar, dubbelgebruik) die een naadloze overstap van het ene naar het andere vervoermiddel mogelijk maakt. Mobiliteitshubs vormen daarmee een essentiële schakel in het systeem van gedeelde mobiliteit. Elke reiziger kan elke keer opnieuw zijn of haar reis samenstellen, afgestemd op zijn of haar behoeften van dat moment; ruimtelijk komt dit samen op mobiliteitshubs. Naast dat de hub dient als overstap van de auto of fiets naar het OV, is het ook een plek waar functies kunnen worden toegevoegd (horeca, pakketmuur) of gebruikers kunnen verblijven (flexwerkplekken, overlegruimtes).

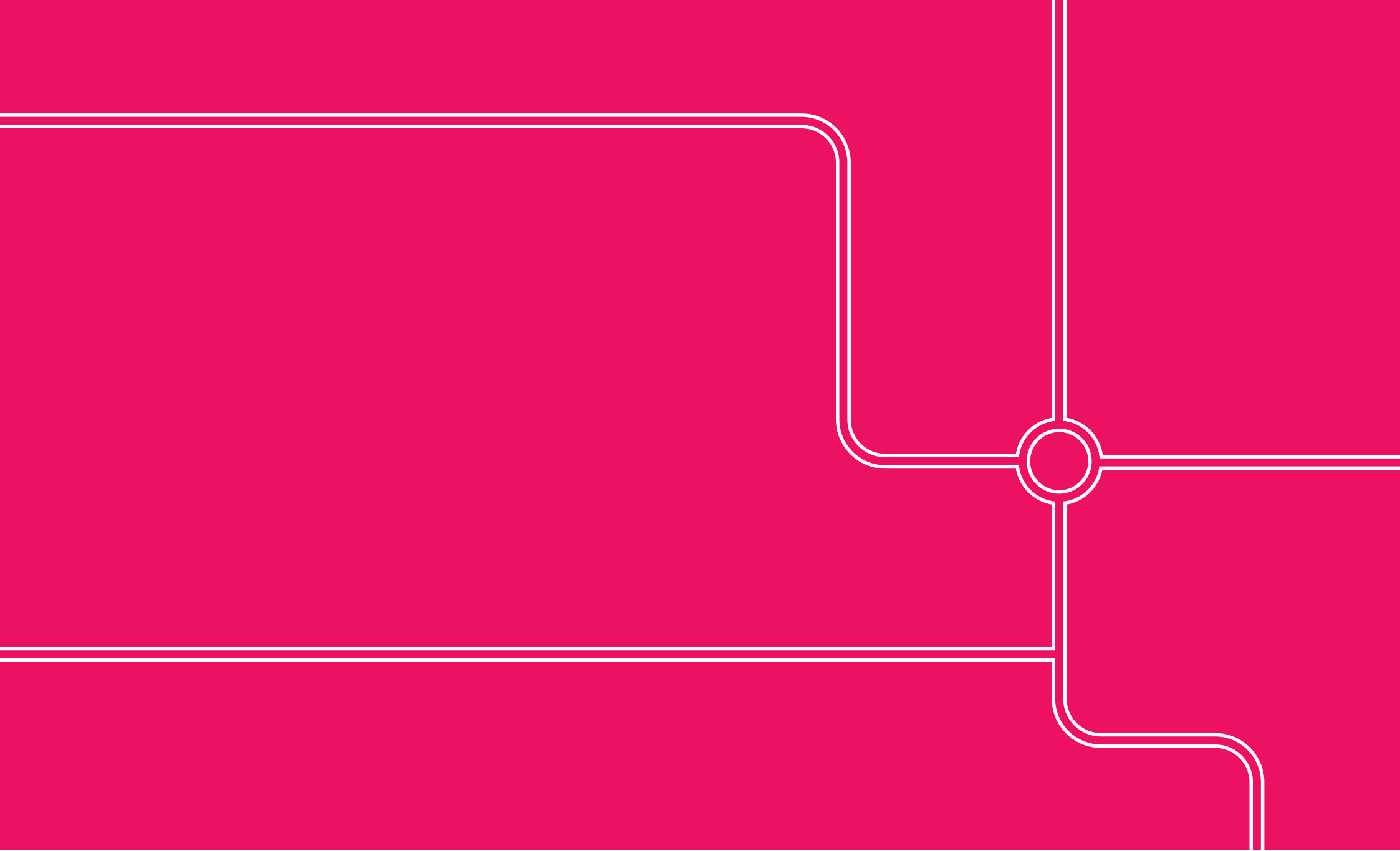


De HUB heeft een verzorgende functie voor Stappegoor en de daaromheen liggende gebieden en ligt zo dicht mogelijk bij de Stappegoorweg (bij voorkeur bij de noordelijke halte). Verder kan de hub dienstdoen als de 'huiskamer' of 'ontmoetingsplek' voor heel Stappegoor. Hiervoor kan de combinatie worden gezocht met een nieuw complex nabij de OV halte. Sociale veiligheid en ruimtelijke kwaliteit hebben daarom een hoge prioriteit. Deelmobiliteit is aanwezig voor inwoners van Stappegoor maar ook als last-mile voor de aankomende reiziger. Parkeerfaciliteiten voor de auto zijn minder van belang. Fietsenstalling en laadfaciliteiten van basiskwaliteit zijn wel gewenst.



Conceptueel eindbeeld





Goudappel werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden.

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
The Netherlands

Postbus 161
7400 AD Deventer
The Netherlands

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL123456789B01
KVK 12345678
IBAN NL 99 BANK 0123 4567 89