

10.2

Di: 819156

72

DEMONSTRATIE-PROJECT FIETSRUTE TILBURG





Tuinstraat

In het kader van het Meerjarenplan Personenvervoer zijn door de Minister van Verkeer en Waterstaat in 1975 een tweetal fietsdemonstratieprojecten geïntroduceerd. In deze nota wordt op het ontwerp en de uitvoering van het Tilburgse project nader ingegaan.

Tilburg, 21 april 1977.

Opening van de Tilburgse route door Minister Westerterp van Verkeer en Waterstaat.

Waarom?

Enkele citaten uit de brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat aan het College van Burgemeester en Wethouders van Tilburg (september 1975).

“Zoals U bekend zal zijn is in 1975 voor de eerste maal een - vooralsnog bescheiden - post op de begroting van Verkeer en Waterstaat opgenomen, waaruit voorzieningen voor het fietsverkeer in de stedelijke gebieden kunnen worden gesubsidiëerd. Hierbij is met name gedacht aan voorzieningen die het gebruik van de fiets stimuleren, zoals de aanleg van aparte fietsroutes tussen de centra van wonen en werken. De aanleg van deze fietsroutes blijkt echter geen eenvoudige zaak te zijn.”

“Uit gevoerd ambtelijk vooroverleg is gebleken dat Uw gemeente in staat is om de aanleg van een fietsroute te verzorgen, die aan deze voorwaarden voldoet. Het betreft hier een fietsroute uit de richting Oisterwijk, via Heuvelring en het centrum naar het scholencomplex in Tilburg-west met een aftakking naar het N.S.-station.”

Uit de Gemeentelijke doelstellingennota Tilburg (1974).

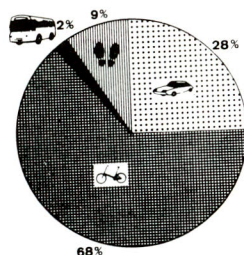
“Het realiseren van een netwerk van doorgaande fietsverbindingen, waarbij gestreefd wordt naar:

- veilige doorgaande routes,
- zoveel mogelijk met voorrang behandelen van de fietser op kruispunten en bij verkeerslichtenregelingen,
- het minimaliseren van de hinder door het autoverkeer,
- het inrichten van éénrichtingsstraten voor tweerichtingen fietsverkeer,
- het weren van het doorgaande bromfietsverkeer uit de woonomgeving.”

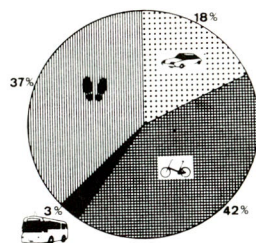
Het Tilburgse verkeers- en vervoersbeleid, samenvatting van het hoofdstuk verkeer uit het structuurplan (goedgekeurd in de gemeenteraad van 16 november 1976).

De toename van het autogebruik heeft ook in Tilburg geleid tot een toenemend beslag op de schaarse (verkeers)ruimte door de rijdende en stilstaande auto. Dit toenemende ruimtebeslag is gegaan ten koste van de ruimte voor voetgangers, (brom)fietsers, openbaar vervoer, laden en lossen, ruimte voor kortparkerende bezoekers en voor het stallen door bewoners. Want ondanks de toename van het autogebruik is het aantal (brom)fietsverplaatsingen zowel absoluut als relatief groot.

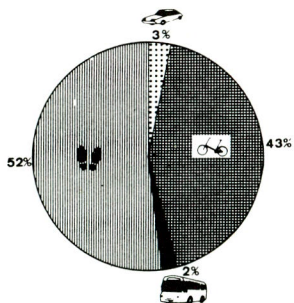
INTERNE RITTEN, SITUATIE 1972



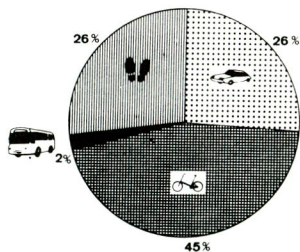
VAN HUIS NAAR WERK
18623 RITTEN



VAN HUIS NAAR WINKEL
25241 RITTEN



VAN HUIS NAAR SCHOOL
13662 RITTEN



TOTAAL AANTAL RITTEN
120391 van 16 - 18 uur

De negatieve effecten van het gemotoriseerd verkeer op de omgeving en het gebruik van die omgeving maakt het noodzakelijk sterker in het hele verkeersproces in te grijpen, zoals dit indertijd al gebeurde bij de verdeling van de ruimte voor het parkeren (langparkeren vervangen door kortparkeren).

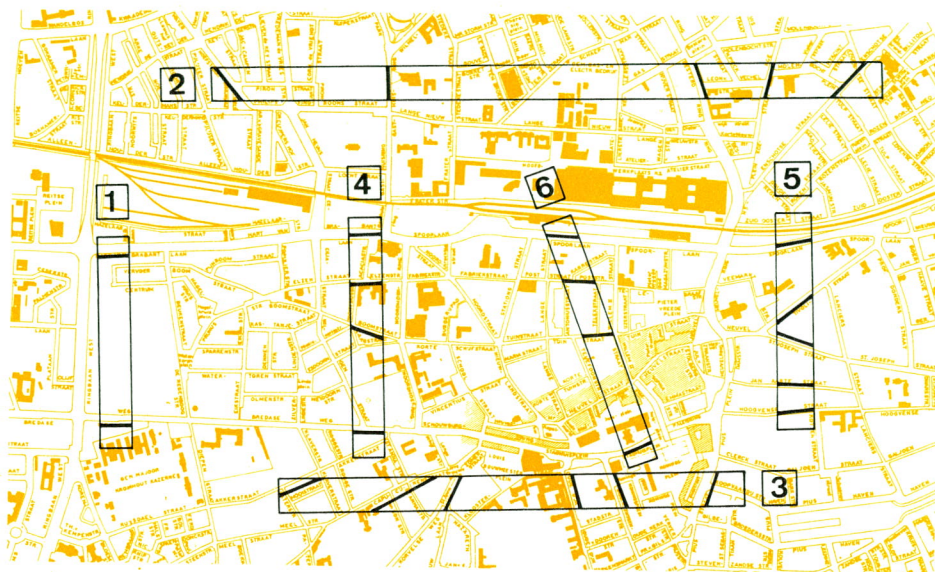
De meest voor de hand liggende oplossing is het ingrijpen in de routekeuze, de snelheid en het rijgedrag van met name het auto- en bromfietsverkeer. Hierdoor komt meer ruimte beschikbaar (door het invoeren van partieel éénrichtingverkeer) of wordt de autostroom zo beperkt, dat rijstroken voor auto's in aantal verminderd kunnen worden. Een beperkte (verkeers)-ruimte kan op die manier eveneens veilig door de fietser en/of bromfietser worden gebruikt. De omgeving zal daarbij in sterke mate het soort en de mate van verkeersgebruik bepalen.

De bromfietsers worden als een afzonderlijke categorie behandeld. Door hun rij-eigenschappen (snelheid, lawaai) zijn zij te beschouwen als "auto's op twee wielen": per situatie wordt nagegaan of zij gebruik kunnen maken van de fietsvoorzieningen. Zo kunnen in woonstraten of in straten met een zeer beperkt uitzicht de veiligheid en het lawaai het noodzakelijk maken bromfietsers te weren. Er moeten dan wel veilige voorzieningen elders zijn voor deze categorie weggebruikers.

Alhoewel met dit beleid gekozen is vóór het langzaam verkeer zal het gebruik van de auto blijven toenemen. De verschillende gebieden zullen voor de auto bereikbaar moeten blijven, zij het dat aan de te kiezen route en het rijgedrag beperkingen kunnen worden opgelegd. Als die beperkingen echter in te sterke mate ten koste gaan van de bereikbaarheid per auto zullen straten, waarvan de omgeving een relatief grote hoeveelheid autoverkeer verdragen kan, voor een intensiever autogebruik geschikt worden gemaakt.

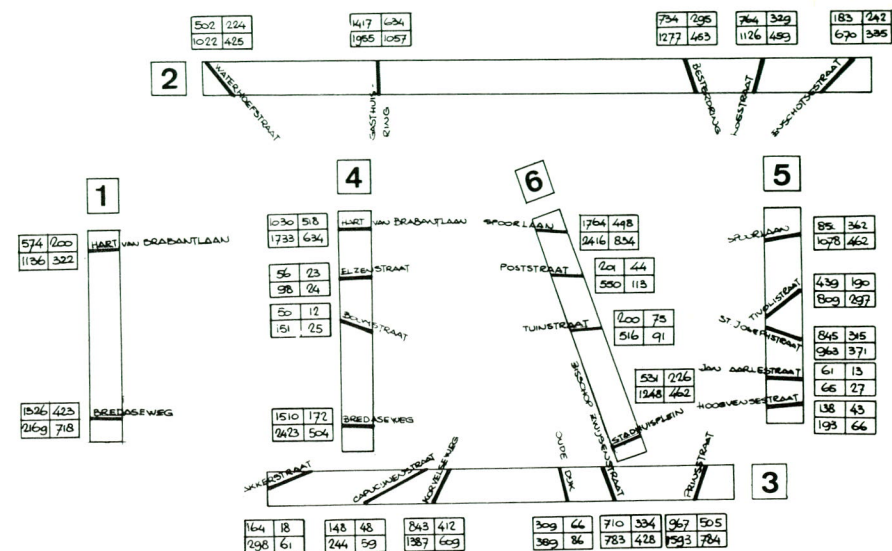
Het fietsdemonstratieproject sluit goed aan bij het hierboven geformuleerde verkeers- en vervoersbeleid: het genuanceerd verdelen van de verkeersruimte uitgaande van de bebouwde omgeving, met prioriteit voor de voetganger en de fietser, onder handhaving van de bereikbaarheid van de auto, bus en bromfiets.

Het demonstratieproject moet eveneens de mogelijkheid openen om te komen tot richtlijnen voor de inrichting van verkeersruimten en de vormgeving van (brom)fietsvoorzieningen, welke per situatie genuanceerd kunnen worden toegepast.

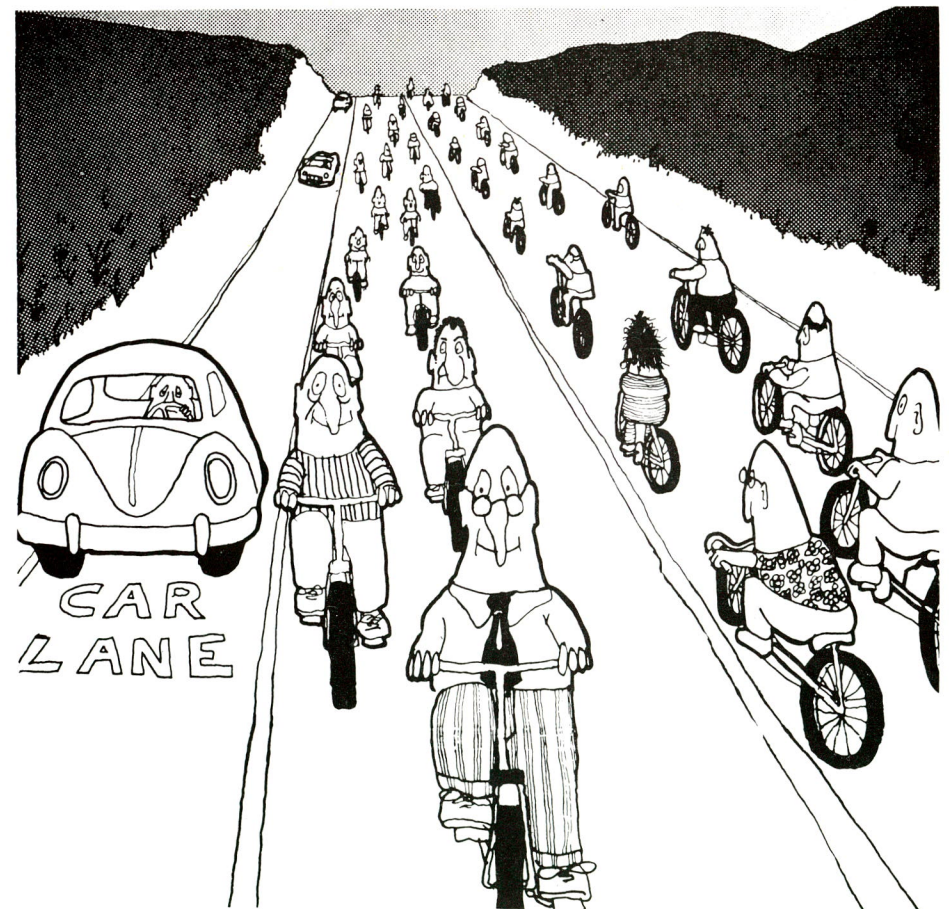


ter vergelijking:
aantal personen
in doorsnede 1:

in de ochtend (7 - 9 uur)
2800 per personenauto
560 per bus
2500 per (brom)fiets
in de middag (15 - 18 uur)
6500 per auto
1400 per bus
4300 per (brom)fiets



FIETSAERS
7 - 9 uur
15 - 18 uur





Tivolistraat

WAT HEBBEN WE GEDAAN VOOR (BROM)FIETSERS?

In de Maatregelennota van de gemeente Tilburg (augustus 1975) is onder meer voorgesteld over te gaan tot:

1. het aanleggen van goed gesitueerde doorgaande (brom)fietsroutes,
2. het voorzien in vrijliggende fietspaden en (brom)fietsstroken in straten met veel (brom)fietsers, dit los van de voor het gemotoriseerde verkeer beschikbare wegbreedte; het maken van aangepaste kruispuntoplossingen,
3. het minimaliseren van de wachttijden,
4. het vrij-af geven van rechtsafbewegingen voor (brom)fietsers bij verkeerslichtenregelingen,
5. het zoveel mogelijk opheffen van éénrichtingverkeerssituaties voor bromfietsers,
6. het realiseren van voldoende en goed bereikbare stallingsgelegenheden bij centra, openbaar vervoershalten e.a.,
7. de aanleg van schuilgelegenheden.

Om deze maatregelen te kunnen toepassen is uitgegaan van de volgende ontwerpfilosofie.

Ad 1/2

Waar de ruimte dit toeliet zijn langs structuurwegen tweezijdig nagenoeg vrijliggende fietspaden toegepast.

Bij niet-structuurwegen wordt de oplossing bepaald door de beschikbare ruimte en de wenselijkheid/mogelijkheid de hoeveelheid autoverkeer te beperken.

Daar waar de ruimte dit toeliet en zijstraten vrijwel ontbreken is gekozen voor een eenzijdig gelegen tweerichtingen fietspad. De vormgeving van de inritconstructies is daarbij zo gekozen dat slechts een behoedzaam gebruik mogelijk is.

In die straten waar de ruimte ontbreekt en de bereikbaarheid voor auto's gehandhaafd moet blijven is een gemengd gebruik noodzakelijk. Door verkeersmaatregelen (o.a. aangepaste verkeerscirculatie) is de hoeveelheid verkeer daarbij tot een minimum beperkt.

Om bij gemengd gebruik de hinder door rijdende, ladende en lossende auto's tot een minimum te beperken is door middel van de bestrating een juist gebruik aangegeven. Dit gebruik wordt nog versterkt door de vormgeving van de "drempels" of geleiders bij de zijwegen.

Ad 3/4

Daar waar het autoverkeer kan worden geweerd is een exclusief gebruik door de (brom)fietsers en voetgangers nagestreefd. Bij hoge intensiteit van het autoverkeer zijn door middel van ongelijkvloerse oplossingen of verkeerslichtenregelingen en bij lagere intensiteit door voorrangsregelingen de wachttijden geminimaliseerd. Om bij verkeerslichtenregelingen de (brom)fietsers met prioriteit te kunnen behandelen



Boomstraat

zijn de kruispunten zo gereconstrueerd dat met een minimaal aantal fasen in de lichtenregeling kan worden volstaan. Het konflikt rechtdoorgaande (brom)fietser/ rechtsafslaande auto is vóór het kruispunt opgelost. Als de konstruktie van het kruispunt dit toeliet en de weg of het fietspad waarop ingevoegd moet worden voorrang heeft werden rechtsafslaande (brom)fietzers niet geregeld of worden ze vrijgegeven door middel van een kontinu brandend groen licht (met richtingpijl). Bij geïsoleerde kruispunten moldt de fietser zich op enige afstand voor het kruispunt en kan dan afhankelijk van de verkeerssituatie in de voorgaande cyclus met minimaal oponthoud doorrijden. Bij kruispunten met een voorrangsregeling is ervan uitgegaan dat niet uitsluitend vertrouwd kan worden op verkeersborden (model 9 R.V.V. met onderbord) en markeringen in het horizontale vlak, maar dat de vormgeving en materiaalkeuze de voorrangsituatie moest accentueren door profielvernauwingen en drempels. De zijwegen zijn bovendien in het bestratingspatroon van de hoofdroute aangegeven om het attentieniveau te verhogen.

Ad 5

Waar éénrichtingverkeerssituaties voor (brom)fietzers zijn opgeheven is de tegenrichting van (brom)fietzers door geleiders en markering geaccentueerd.

Ad 6

De stallingsgelegenheid bij het Pieter Vreedeplein is uitgebreid en wordt overdekt, de fietskelder onder het station wordt beter bereikbaar.

Ad 7

Naast de aanwezige en nieuwe tunnel is er schuilgelegenheid in de Spoorlaan, op het Pieter Vreedeplein, in de Korte Schijfstraat en in de Reit.

„Eerst misverstanden wegnemen”
**GEMEENTE STELT
BEHANDELING VAN
FIETSRUTE UIT**

BEWONERS VOORZIEN PROBLEMEN
**Tuinstraat knel
door fietsroute**

**Felle kritiek op
gebrek inspraak
fietspadenplan**

Expositie in het Stadhuis
**(Brom-)Fietsroute kan worden
gezien en bekritiseerd
door het Tilburgse publiek**

Alternatieve ideeën moeten algemeen plan heel laten
„GEEN INSpraak”

**Stroom van
kritiek op
fietsroute**

Alternatief plan
voor fietsroute
krijgt geen kans

Expositie „De Fietsroute”
1500 haalde bijna
Oost West - thuis best
Noord Zuid krijgt geen fluit

TENTOONSTELLING FIETSRUTE
De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft aan
Tilburg de mogelijkheid geboden tot de aanleg van
een fietsroute.
De tekeningen met de daarbij behorende toelich-
ting zijn te bezichtigen in
de expositieruimte van het stadhuis
maandag t/m vrijdag van 10.00 uur
tot 18.00 uur

Buurtraad over overleg gemeente en winkeliers
**Geen overleg over fietsroute
achter gesloten deuren**

BESLUITVORMING, DETAILLERING EN UITVOERING

Vanwege de door de Minster als voorwaarde gestelde snelle besluitvorming en uitvoering van het projekt is ten behoeve van de voorlichting van de Gemeenteraad en de bevolking de nota Tilburgers op de fiets no. 1 uitgebracht. De noodzakelijke presentatie op de derde dinsdag in september in 1975 maakte een wezenlijke vorm van inspraak helaas niet mogelijk.

De besluitvorming in de Gemeenteraad voltrok zich na 4 besprekingen in de commissie voor ruimtelijke ordening en verkeer (op 17 september, 25 september, 12 november en 20 november 1975).

De Raad keurde het projekt op 1 december 1975 goed.

Na het besluit in de Raad is alsnog per wijk voorlichting en inspraak gegeven. Ook was er overleg met de Kamer van Koophandel en de winkeliersverenigingen. Hierbij kwamen met name de inrichting van de diverse delen van de route, de aankleding, het parkeren en de verkeerscirculatie aan de orde.

Het overleg en de inspraak vonden plaats via openbare en besloten hoorzittingen en op avonden waar bewoners de vormgeving en het straatmeubilair konden aangeven. Met de wensen van de bevolking en belanghebbenden is, binnen de randvoorwaarden welke het projekt stelde, zoveel mogelijk rekening gehouden. Soms moesten er compromissen worden gesloten, welke voor de direkt betrokkenen blijkens hun reacties niet altijd bevredigend waren.

Gezien de omvang van het projekt is de technische voorbereiding en de direktie uitbesteed aan de Heidemij, de Grontmij en het ingenieursbureau Aronson.

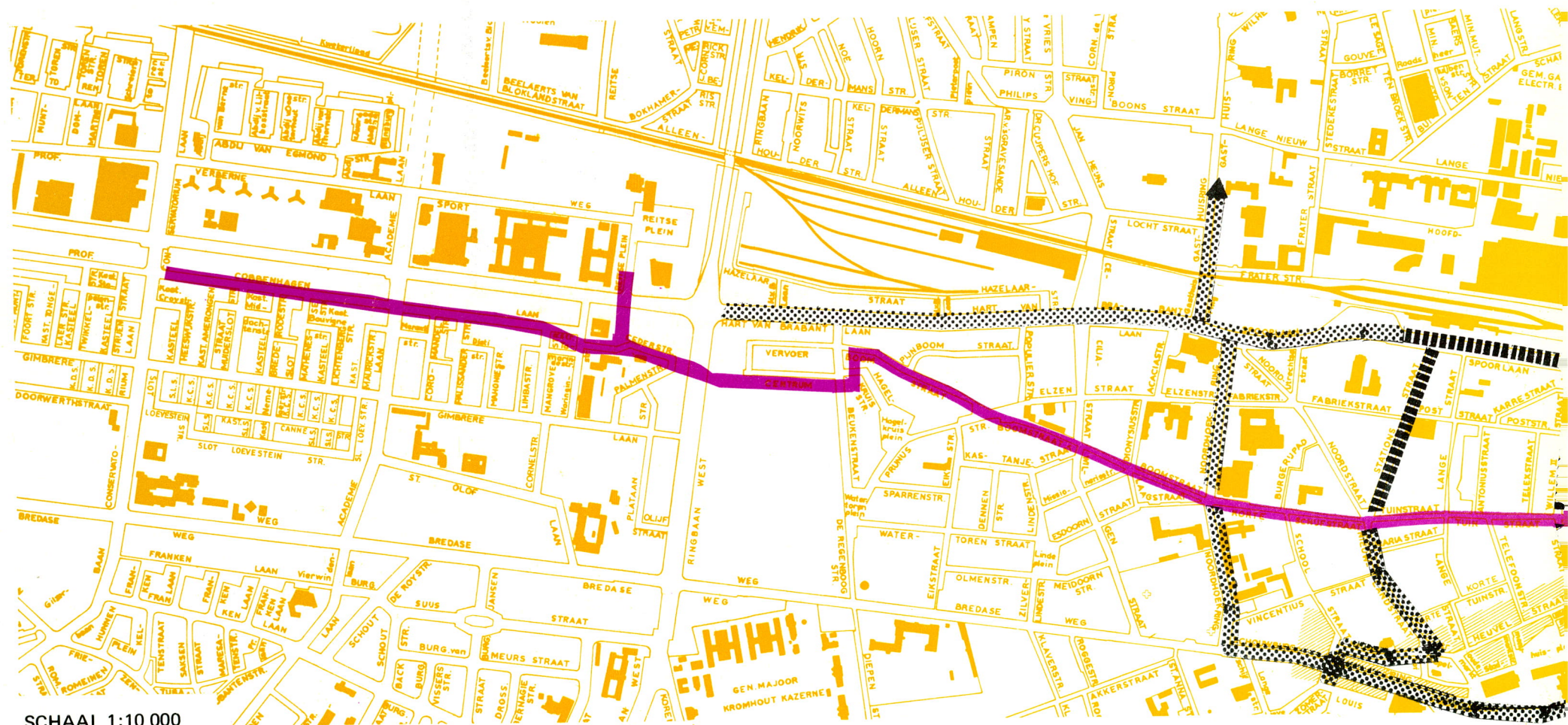
Voor het opzetten van de verkeersregelingen werd het Buro Goudappel en Coffeng ingeschakeld. Publieke Werken Tilburg die de eindverantwoordelijkheid droeg, werd geadviseerd door de direktie van de Nationale Verkeersakademie, ir. P.B. van Gurp. De ontwerpen en de direktievoering van de bruggen was in handen van de Direktie Bruggen van de Rijkswaterstaat.

In overleg met de verkeerspolitie werden de voorstellen voor de verkeersmaatregelen opgesteld.

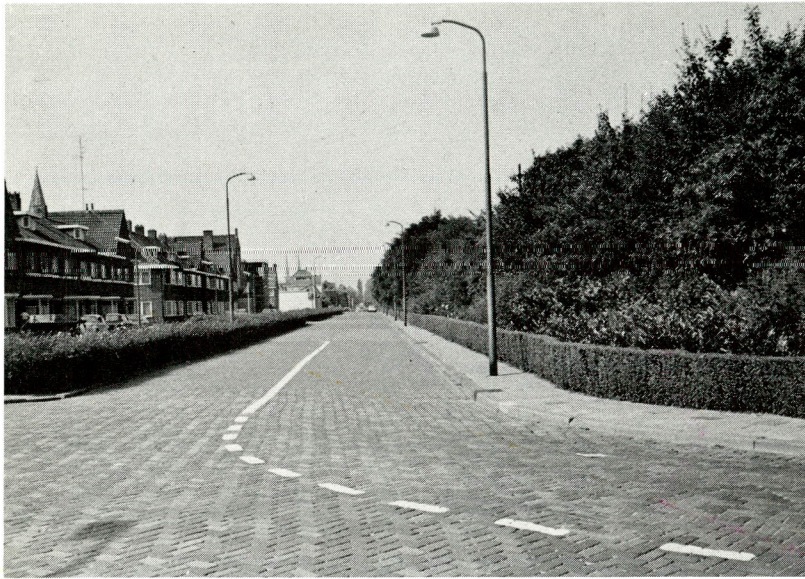
Op 23 maart 1977 heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat de gemeentebesturen van Berkel Enschoot en Oisterwijk bericht de aanlegkosten van de fietsroutes naar die gemeenten - in aansluiting op het Tilburgse projekt - volledig te subsidiëren.

De uitvoering van de verschillende deelprojekten startte op de volgende data: (zie pagina 8 - 9).

	start	oplevering
— Bosscheweg - Boerhaaveplein	02-08-1976	05-04-1977
— Boerhaaveplein - Tivolistraat	23-08-1976	01-03-1977
— Heuvel - Heuvelring - Tuinstraat	22-03-1976	19-11-1977
— Tuinstraat en Korte Schijfstraat	23-08-1976	13-01-1977
— Boomstraat	06-09-1976	08-03-1977
— Tunnel Ringbaan West	20-09-1976	19-10-1977
— Bruggen Wilhelminakanaal en Ringbaan Oost	17-05-1976	25-01-1977
— Beplanting Bosscheweg - P. Vreedeplein	23-02-1977	15-04-1977
— Beplanting P. Vreedeplein - Beukenstraat	21-02-1977	08-04-1977



SCHAAL 1:10 000

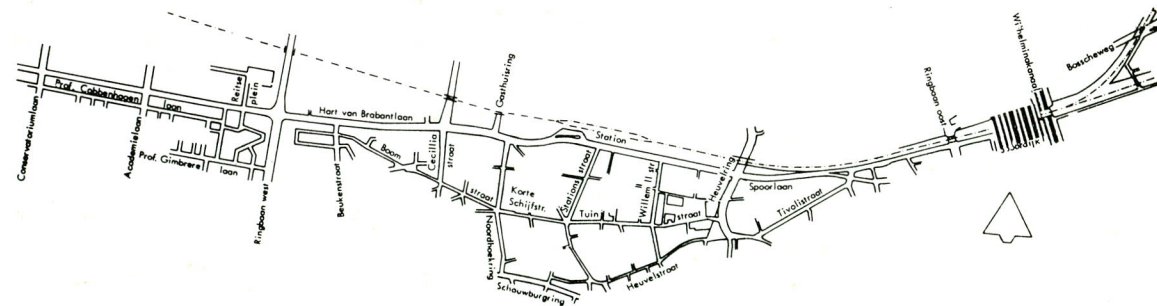


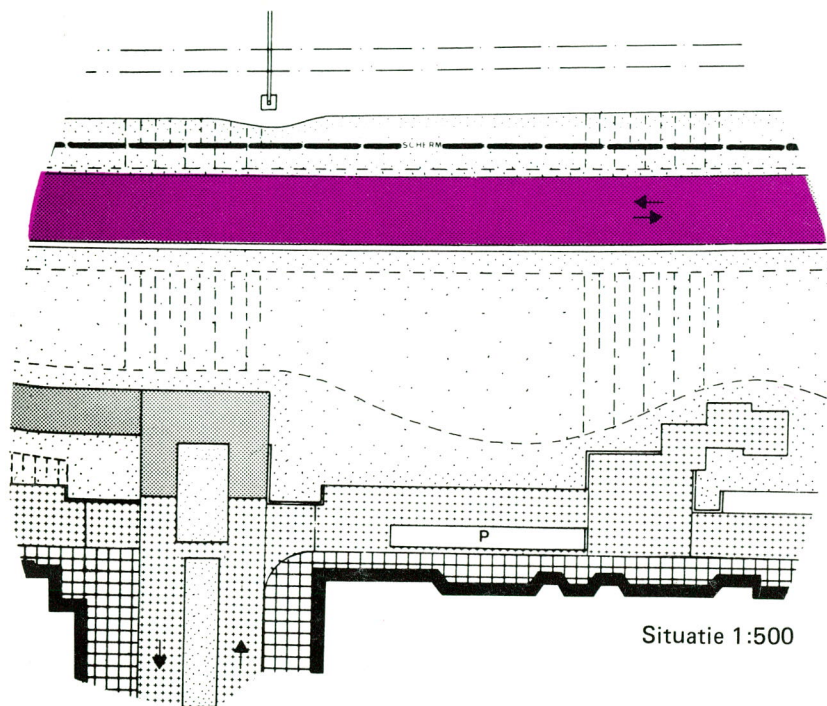
Oude situatie



Toelichting:

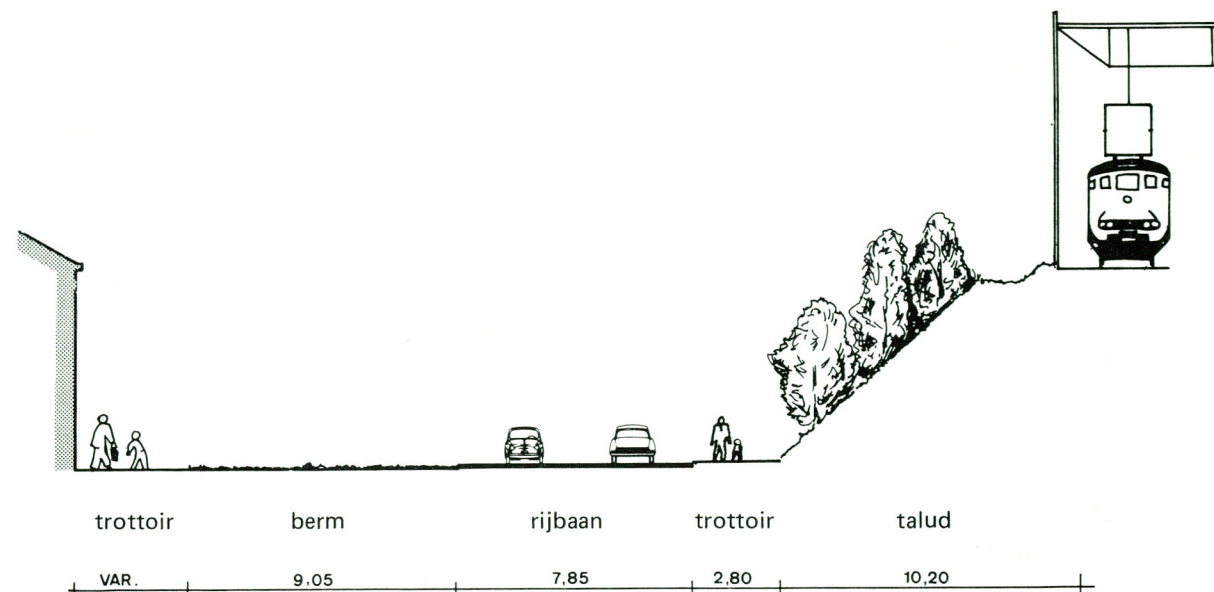
- vrijliggend (brom)fietspad langs spoorlijn
- helling 1: 40
- wind- en geluidscherm
- aansluiting van wijk aan fietsroute
- erfsituatie met plantsoen bij woningen



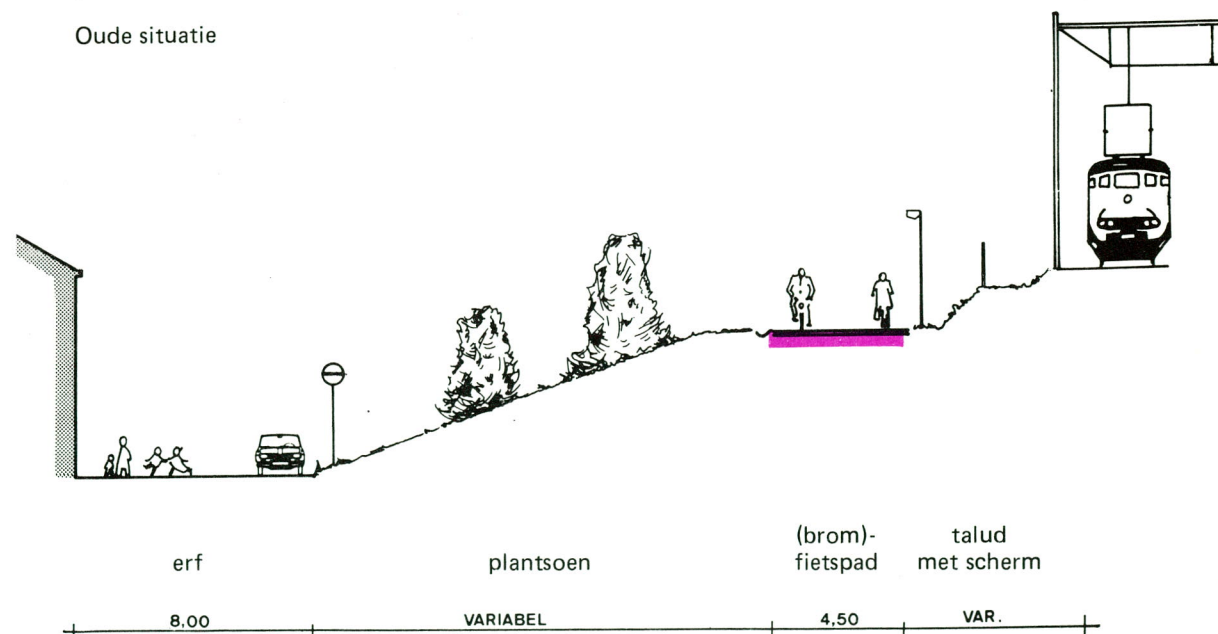


Bestemd voor:

-  (brom)fiets
-  voetganger
-  auto
-  gemengd gebruik
-  groen
-  talud



Oude situatie



Nieuwe situatie

Spoordijk

Dwarsprofielen 1:250

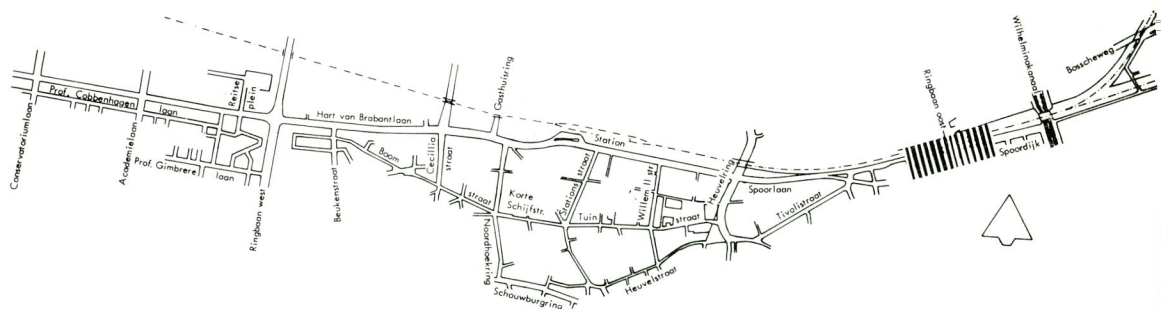


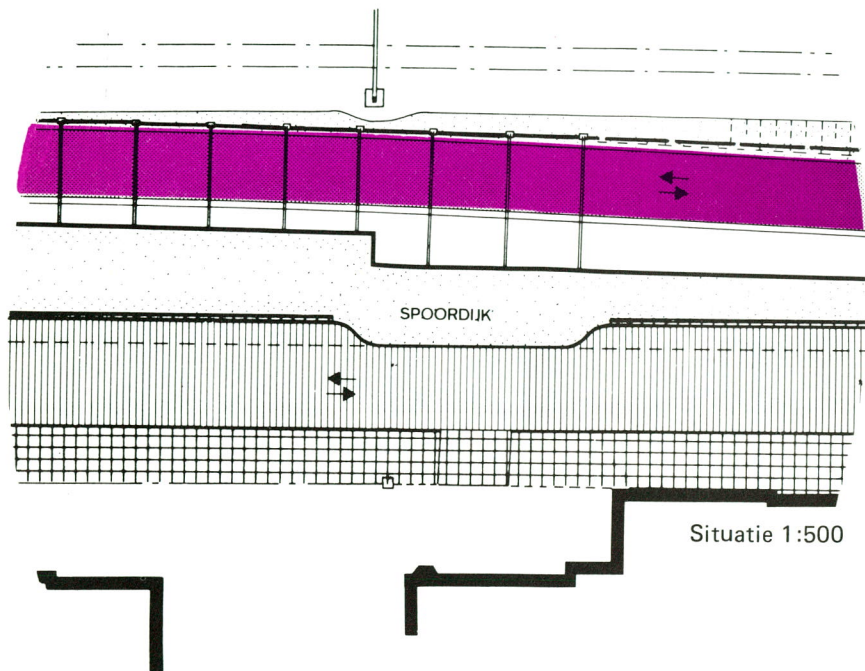
Oude situatie









Toelichting:

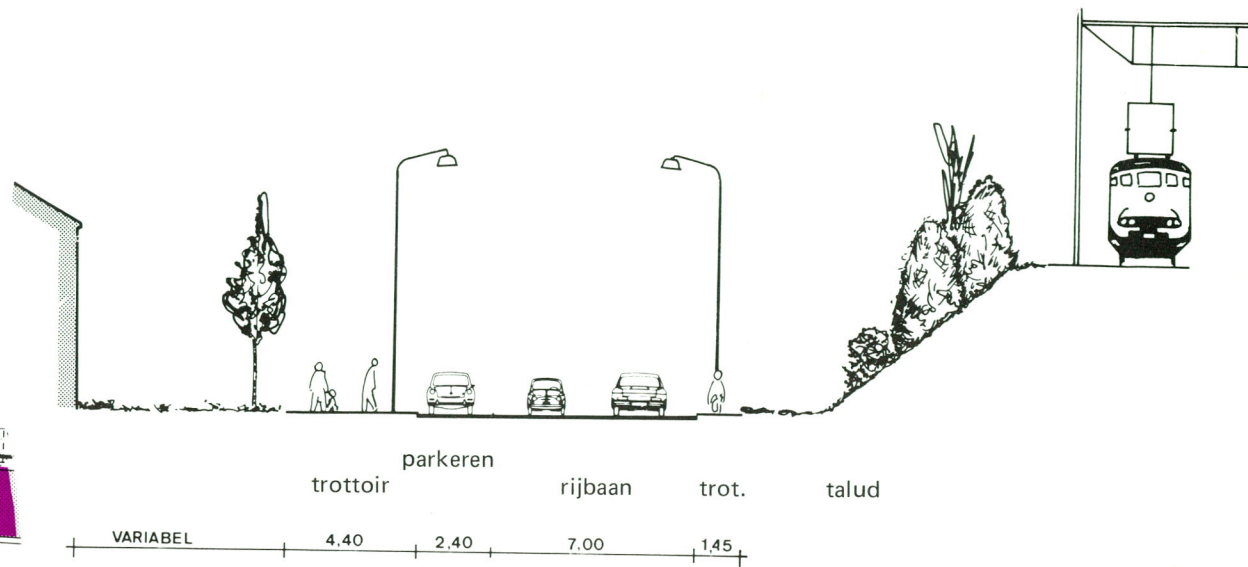
- vrijliggend (brom)fietspad langs spoorlijn
- helling 1:40
- wind- en geluidscherm gesteund door portalen met schuilgelegenheid
- damwandkonstruktie i.v.m. ruimte



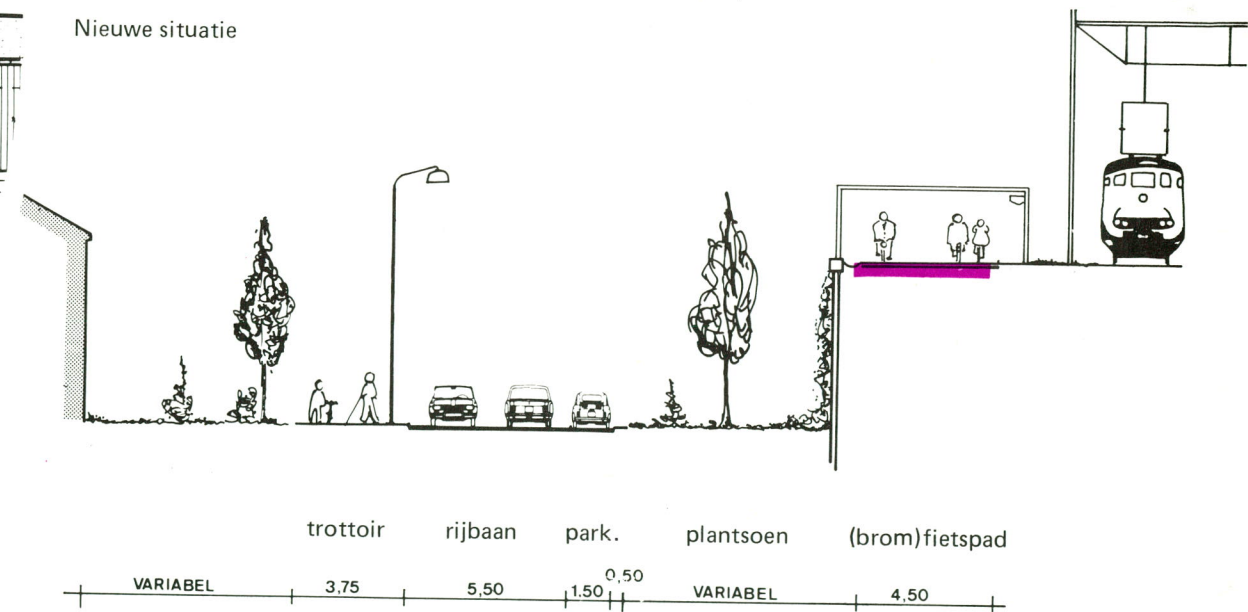


Bestemd voor:

-  (brom)fiets
-  voetganger
-  auto
-  groen
-  inrit
-  talud



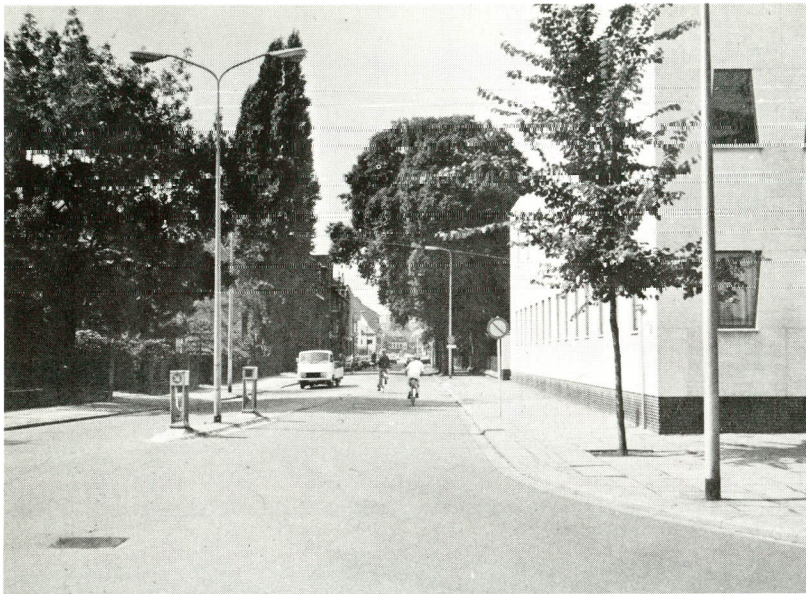
Nieuwe situatie



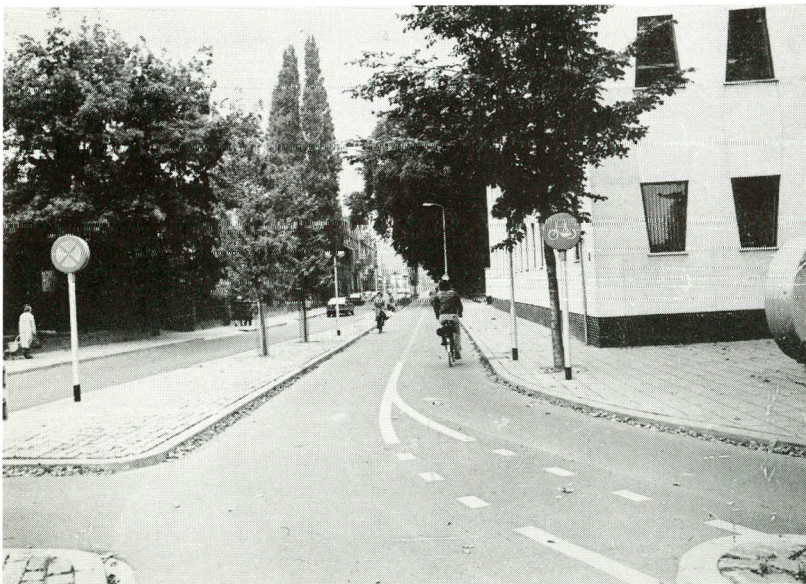
Oude situatie

Spoordijk Spoorlaan

Dwarsprofielen 1:250

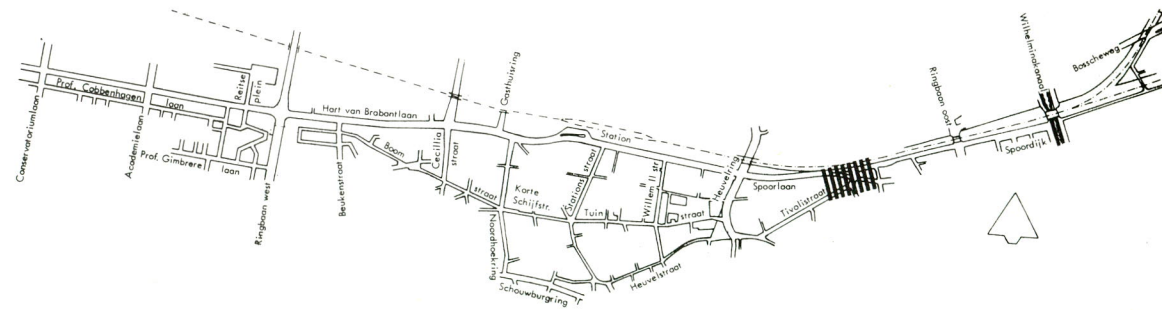


Oude situatie







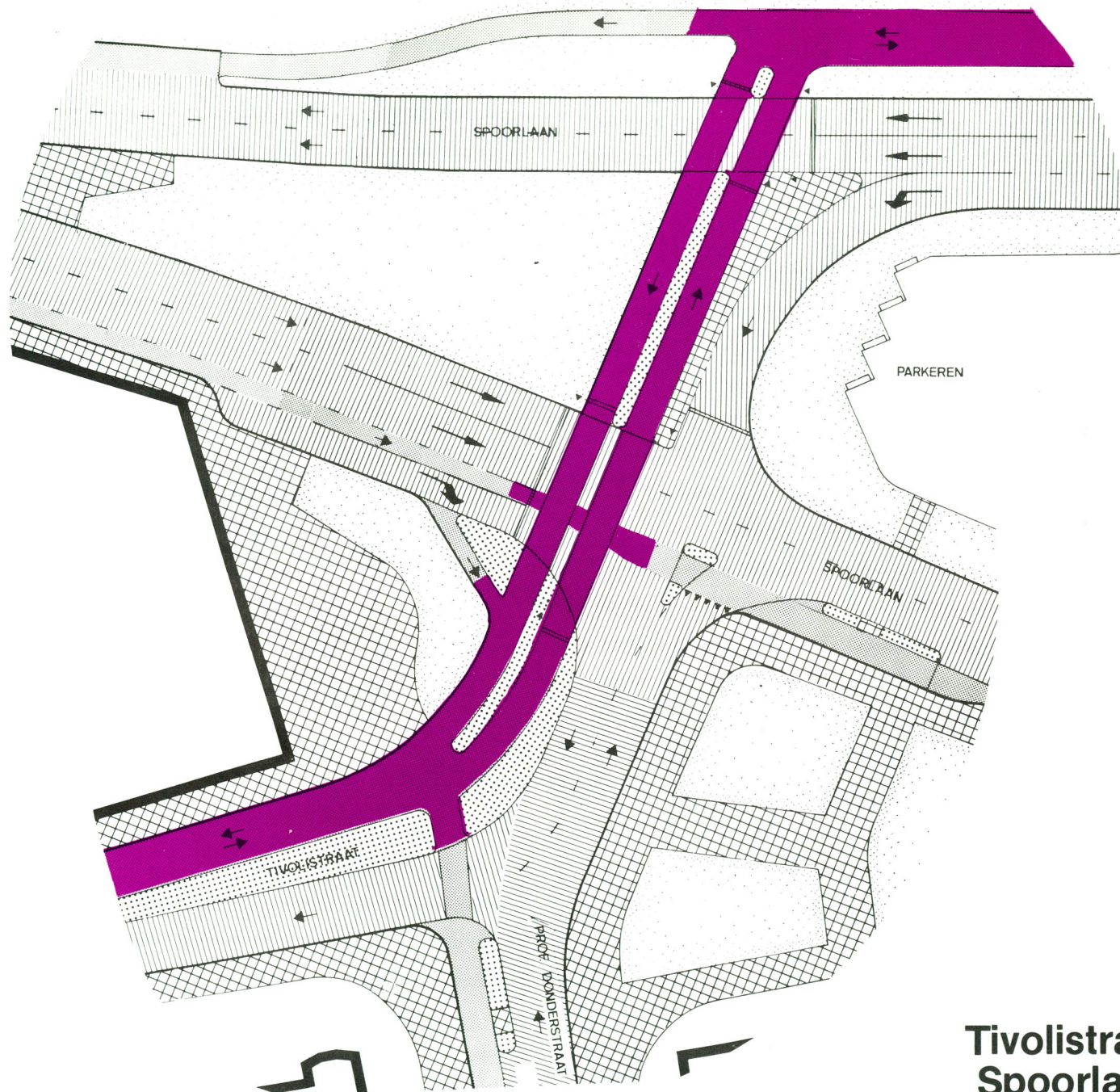
Toelichting:

- verkeerslichten
- twee-fasenregeling met prioriteit voor fietsers
- rechtsafslaan (brom)fietsers vrij
- rechtdoorgaande (brom)fietsers buiten de lichtenregeling (richting station)
- geleider tussen fietsstrook en rijweg op Spoorlaan
- versmalling rijstroken auto's i.v.m. ruimte
- tweerichtingen (brom)fietsverkeer in Prof. Dondersstraat
- eenzijdig (brom)fietspad in Tivolistraat



Bestemd voor:

-  (brom) fiets
-  voetganger
-  auto
-  groen



Tivolistraat Spoorlaan

Situatie 1:500

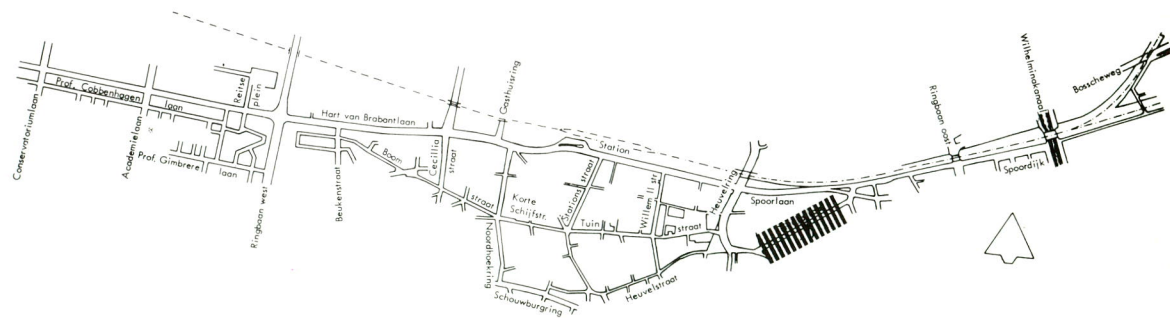


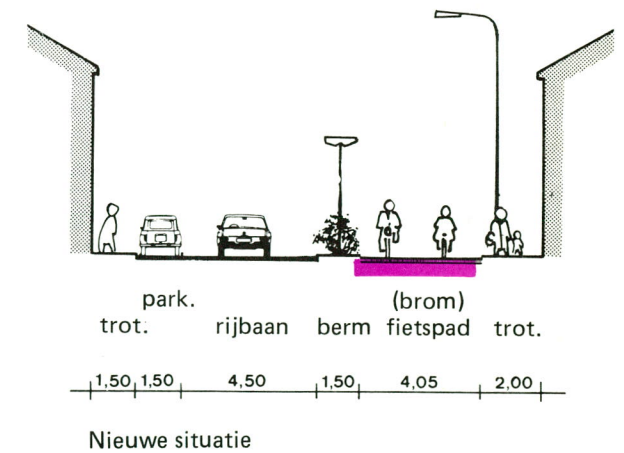
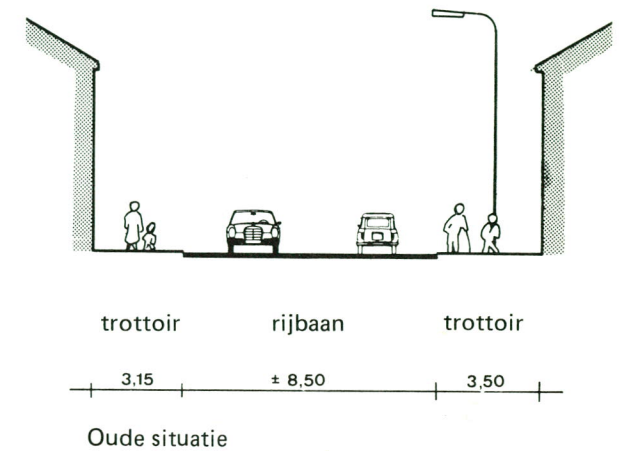
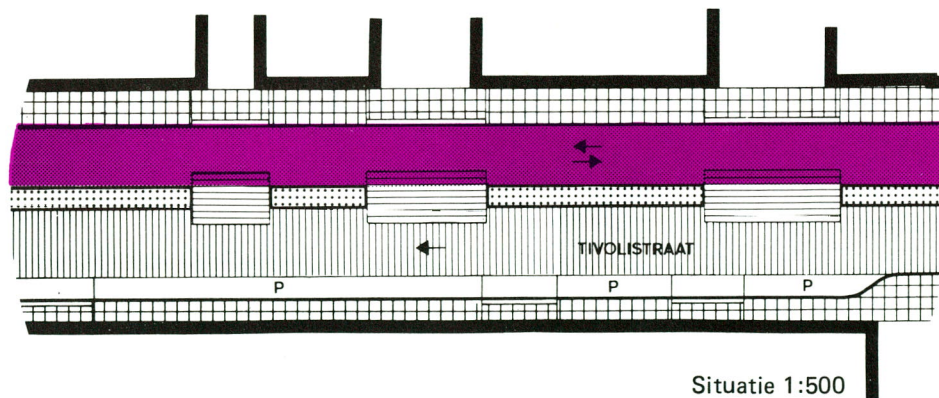
Oude situatie



Toelichting:

- eenzijdig tweerichtingen (brom)fietspad
- markering inritten in trottoir, fietspad en rijweg
- inrit als drempel uitgevoerd
- parkeermeters en laad- en loshavens
- stopverbod langs middenberm





Bestemd voor:

-  (brom)fiets
-  voetganger
-  auto
-  inrit

Tivolistraat

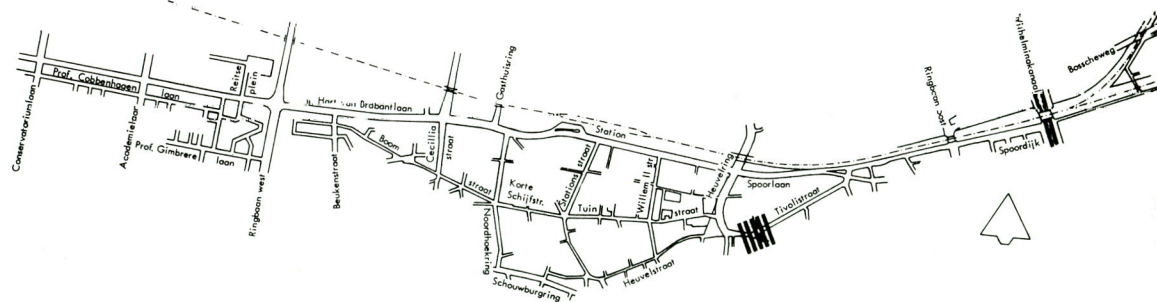
Dwarsprofielen 1:250

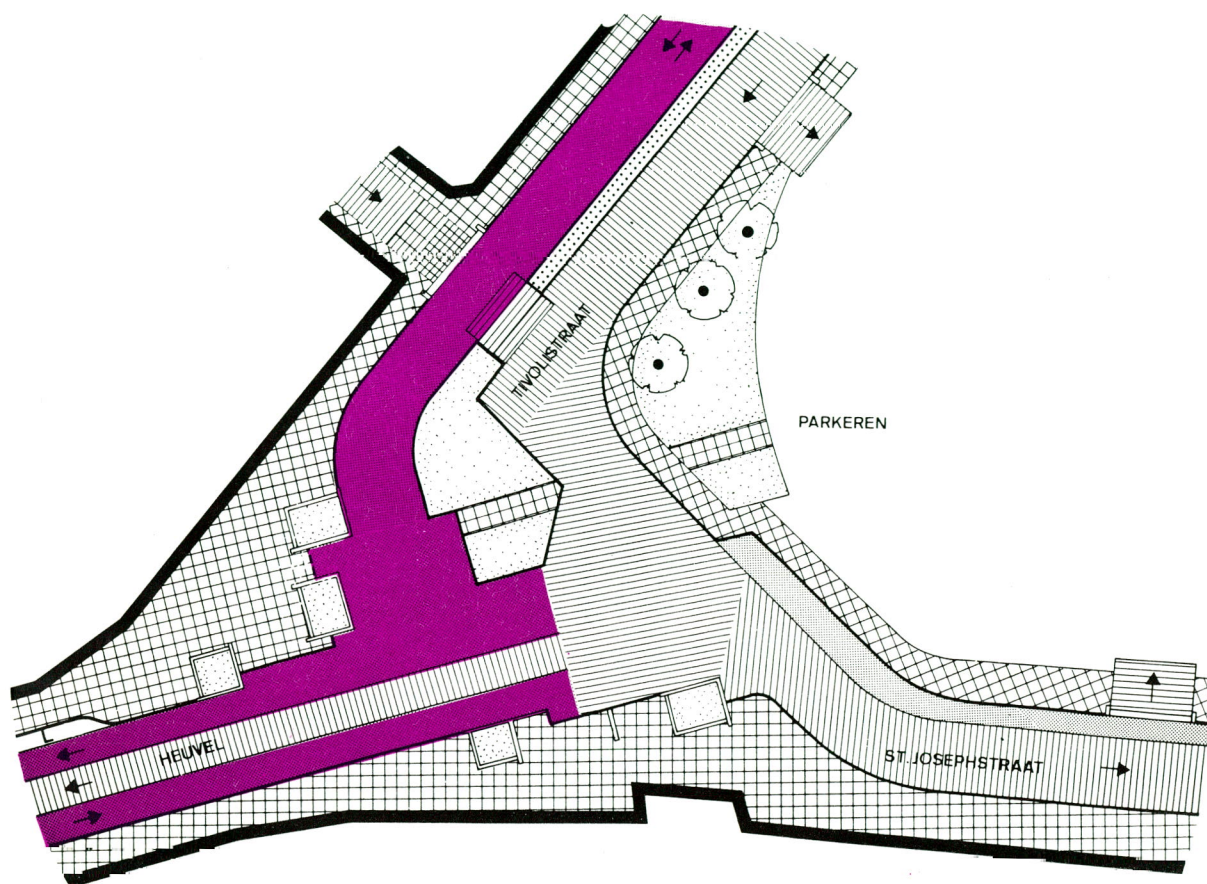


Toelichting:






- gemengd gebruik auto's en (brom)fietsen
- haakse hoeken om auto af te remmen
- brede trottoirs
- verkeersafwikkeling auto's is ondergeschikt aan verblijfsfunctie
- herwaardering pleinsituatie
- geleiding voetgangers en (brom)fietsers door bloembakken en bomen
- laad- en loshavens

Oude situatie





Bestemd voor:

-  (brom)fiets
-  voetganger
-  auto
-  groen
-  inrit

Heuvel Tivolistraat

Situatie 1:500



Oude situatie



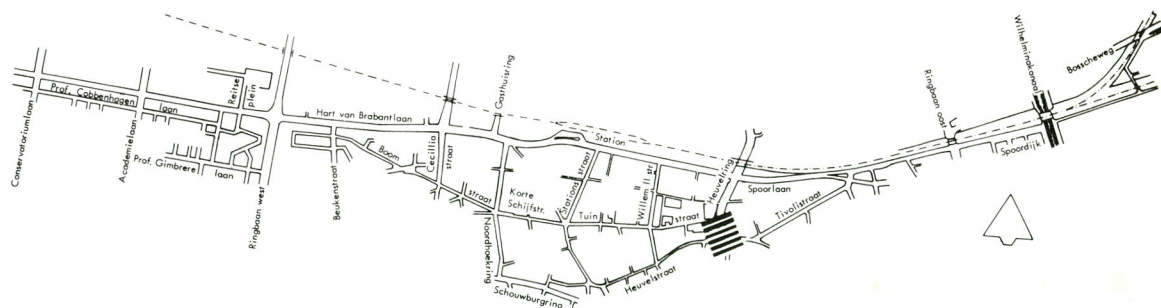


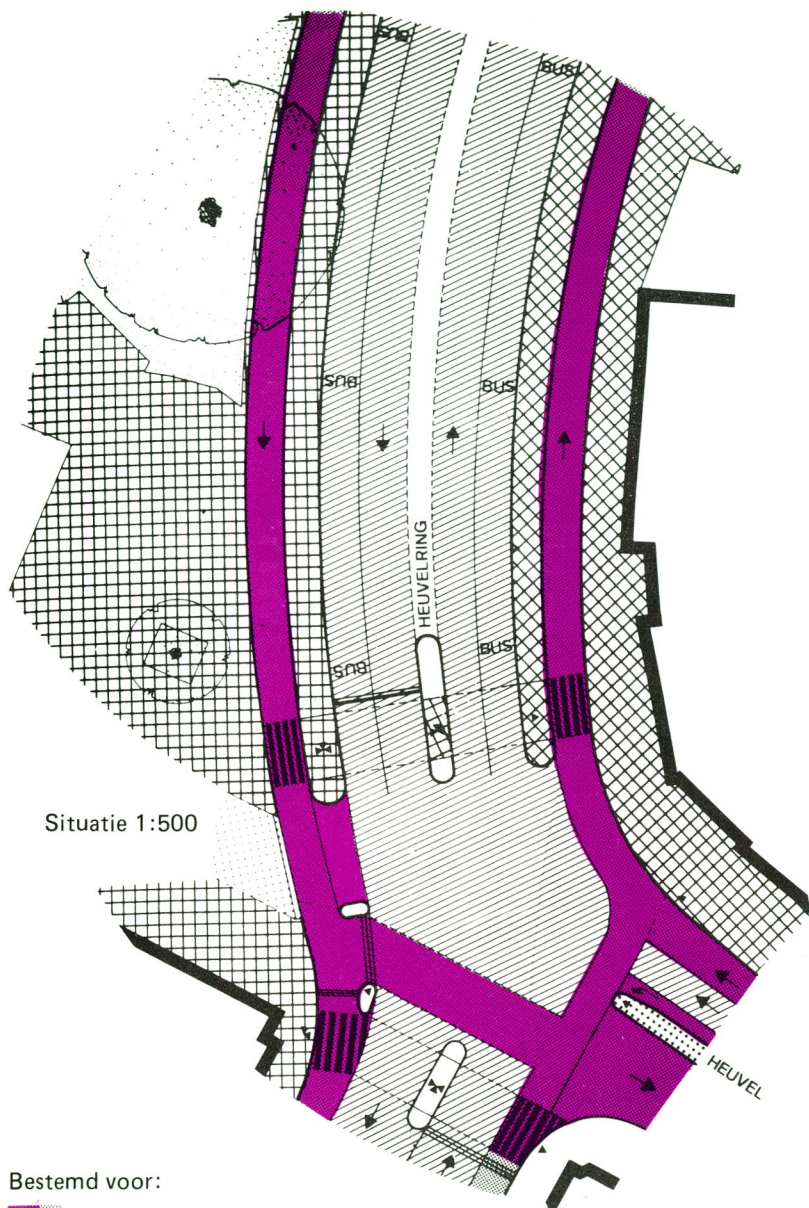
Oude situatie









Toelichting:

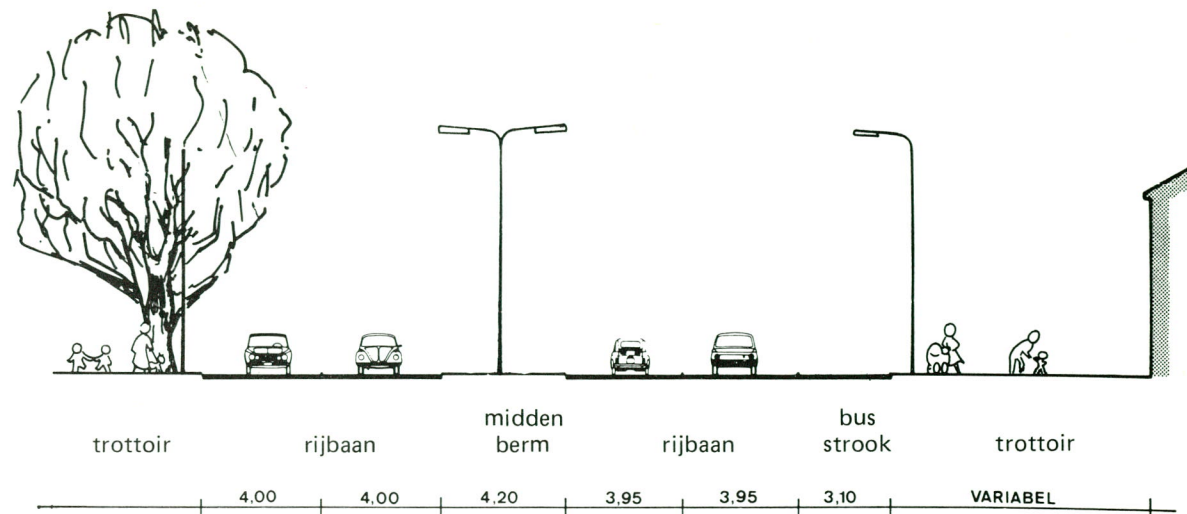
- vrijliggende fietspaden buiten halteplaatsen om
- busstroken met prioriteit voor bus in lichtenregeling
- voetgangers via v.o.p. over fietspaden en via lichtenregeling over rijbaan
- rechtsafslaande (brom)fietsen vrij



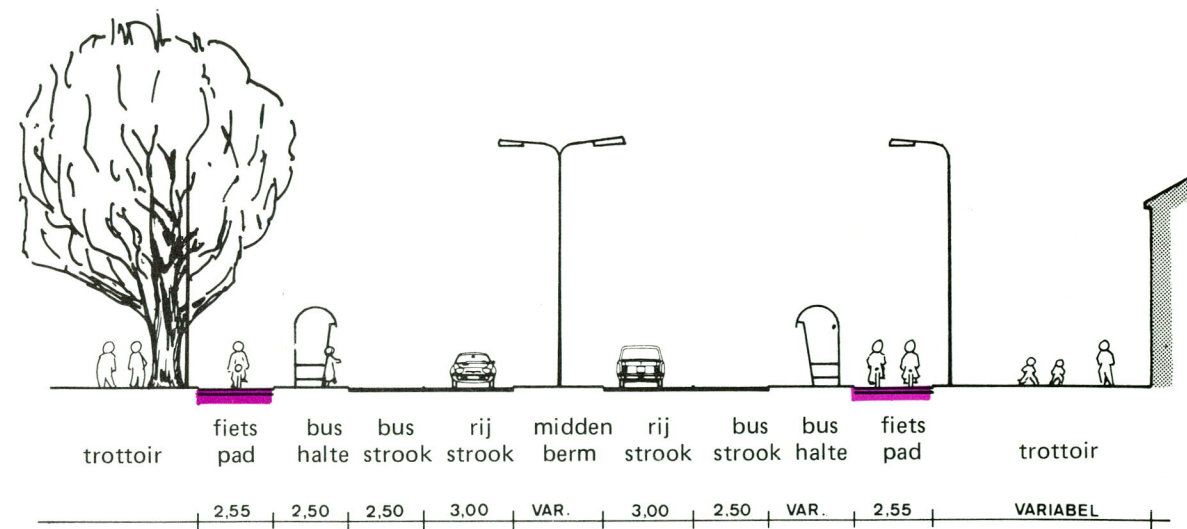


Bestemd voor:

-  (brom)fiets
-  voetganger
-  auto
-  gemengd gebruik
-  groen
-  inrit



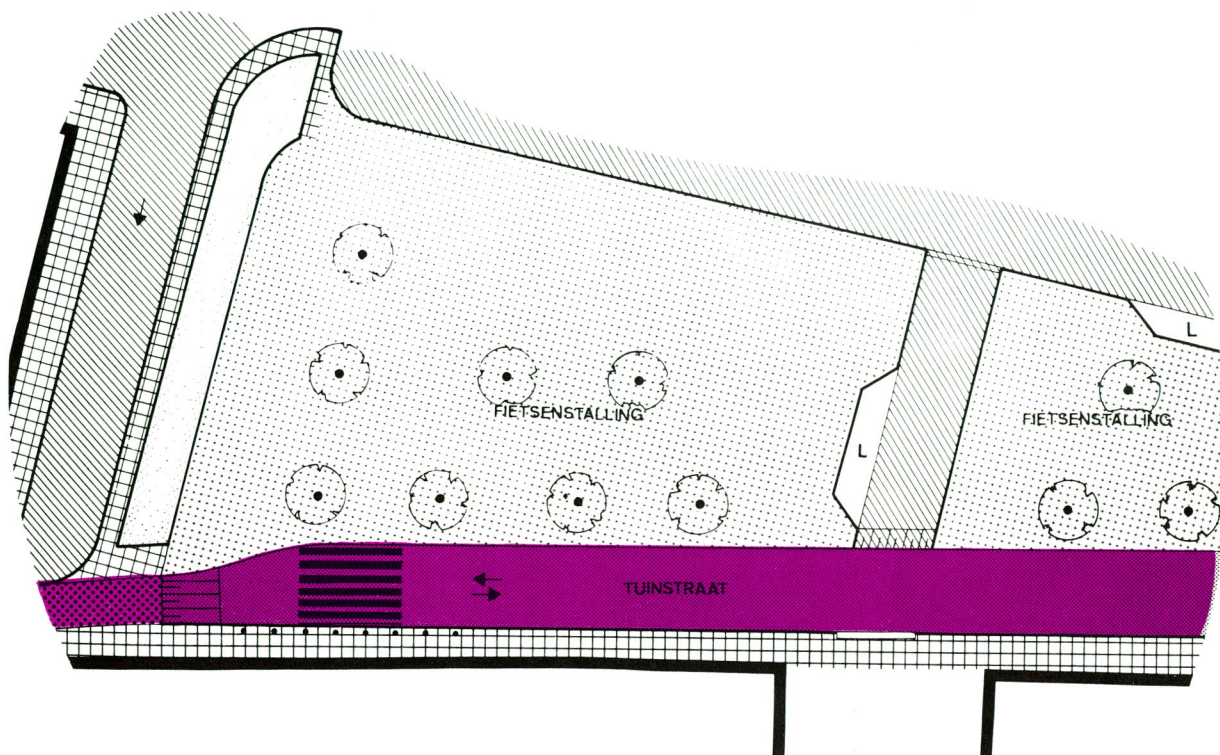
Oude situatie



Nieuwe situatie








Heuvelring

Dwarsprofielen 1:250



Situatie 1:500

Bestemd voor:

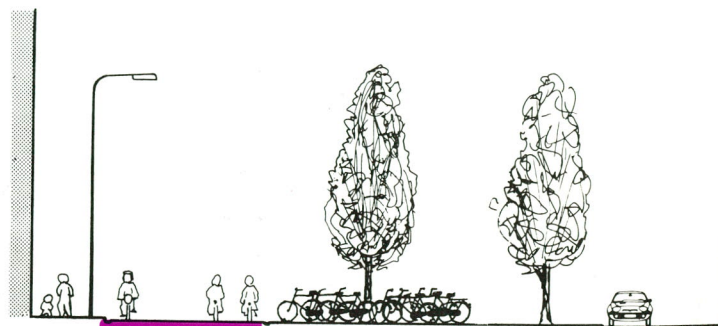
-  (brom)fiets
-  voetganger
-  auto
-  gemengd gebruik
-  groen
-  inrit
-  drempel
-  fiets



trot. rijbaan fietsenstalling parkeren

1,35 5,25 VARIABEL

Oude situatie



trottoir fietspad fietsenstalling parkeren

2,50 5,50 VARIABEL

Nieuwe situatie

Pieter Vreedeplein

Dwarsprofielen 1:250

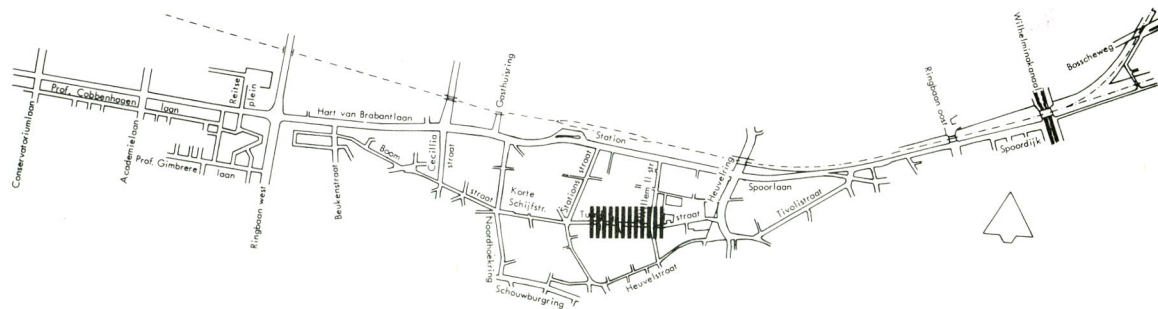


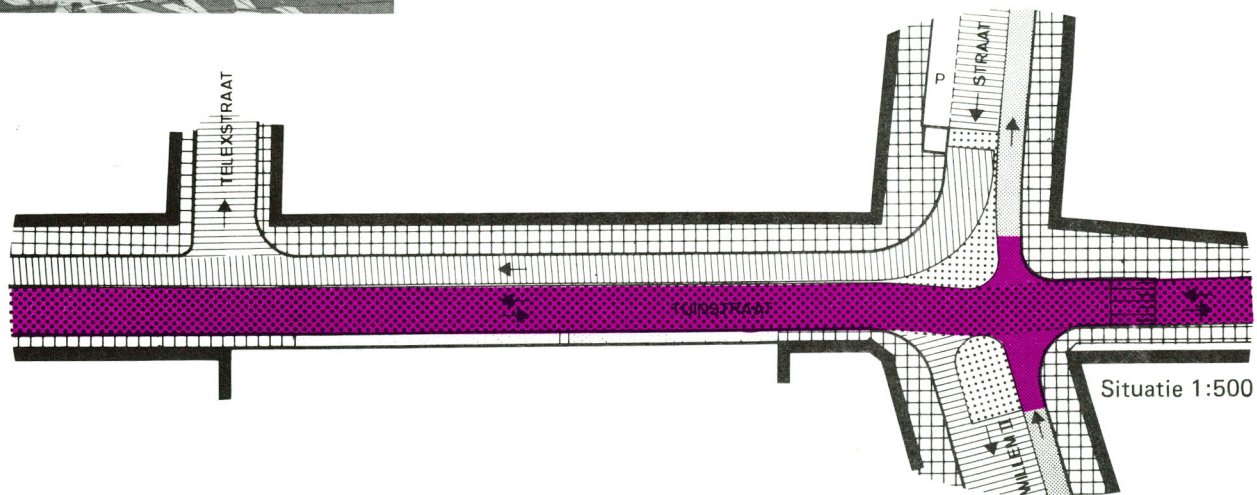
Oude situatie



Toelichting:

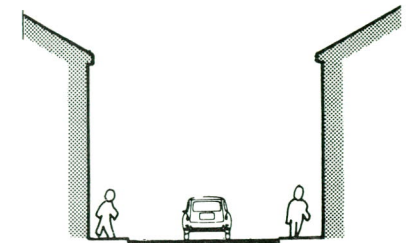
- autostrook rechts van de fietsers in één richting
- alleen bestemmingsverkeer auto door verkeersmaatregelen
- parkeerverbod
- geleiding auto's op kruispunten
- drempels in zijstraten
- tegenrichting fietsverkeer op eigen strook
- gevelbeplanting in Tuinstraat





Bestemd voor:

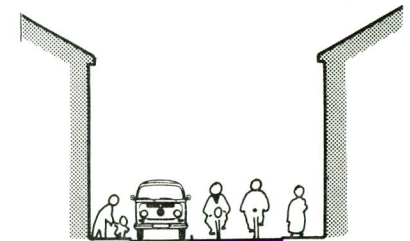
-  fiets
-  voetganger
-  auto
-  gemengd gebruik
-  groen
-  inrit
-  drempel



trot. rijbaan trot.

1.25 5.50 1.25

Oude situatie



trot. auto fiets trot.
strook strook

1.50 2.00 3.00 1.50

Nieuwe situatie

Tuinstraat Willem II straat

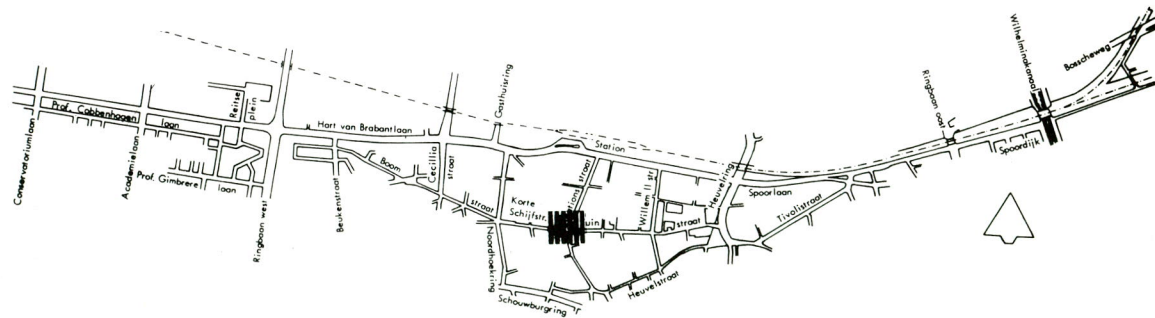
Dwarsprofielen 1:250

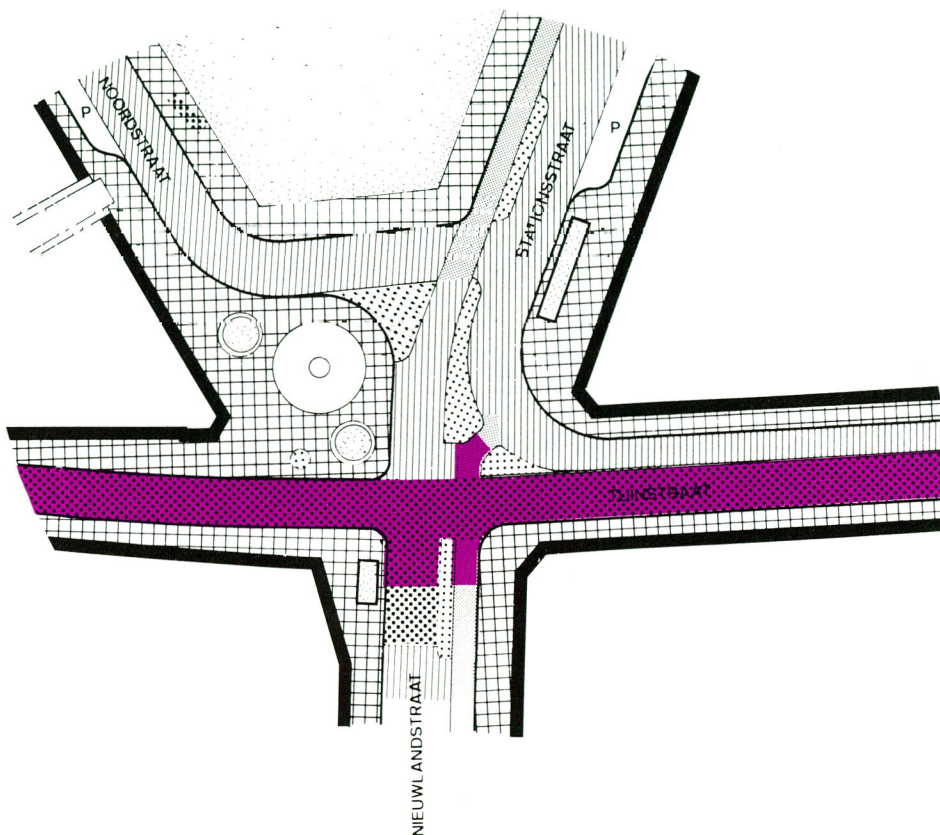


Toelichting:





- voorrang voor fietsers in Tuinstraat
- drempels voor autoverkeer Noordstraat en Nieuwlandstraat
- tegenrichting fietsverkeer in Nieuwlandstraat en Stationsstraat op eigen strook met verkeersgeleiders
- door kruispuntvorm geleiding auto's en beperking snelheden
- herwaardering pleinsituatie
- fietsenstalling

Oude situatie



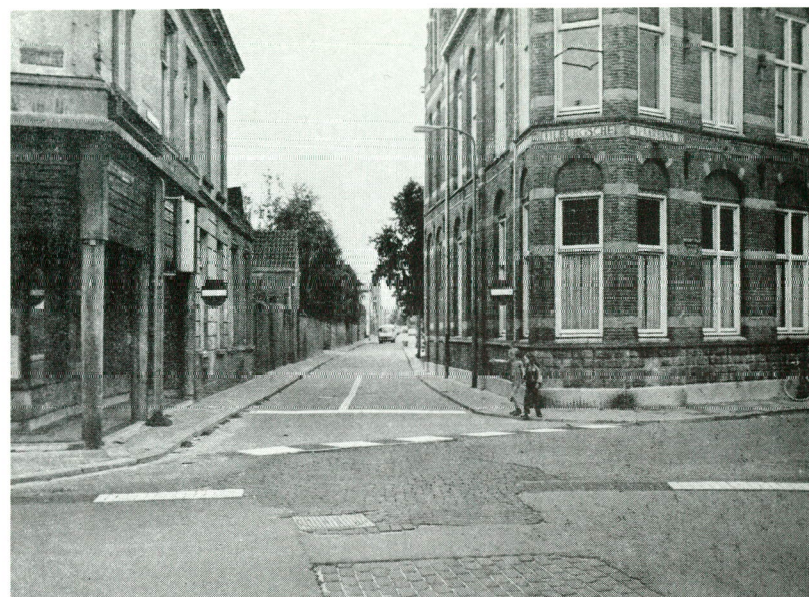


Bestemd voor:

-  fiets
-  voetganger
-  auto
-  groen

Tuinstraat Stationsstraat

Situatie 1:500



Oude situatie



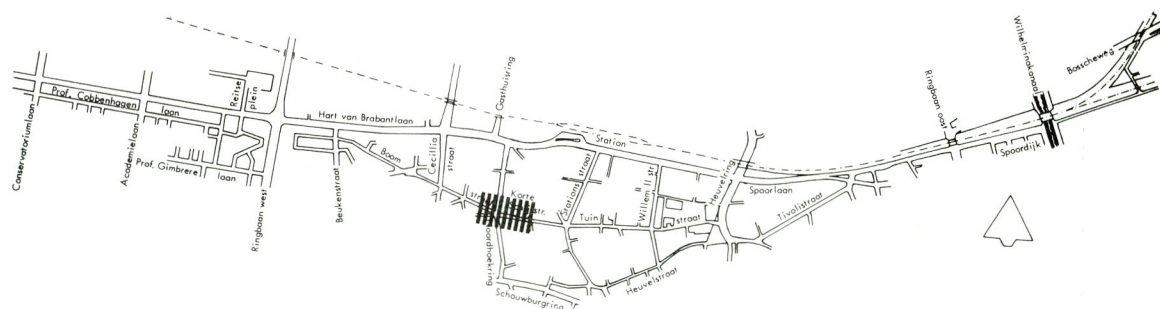


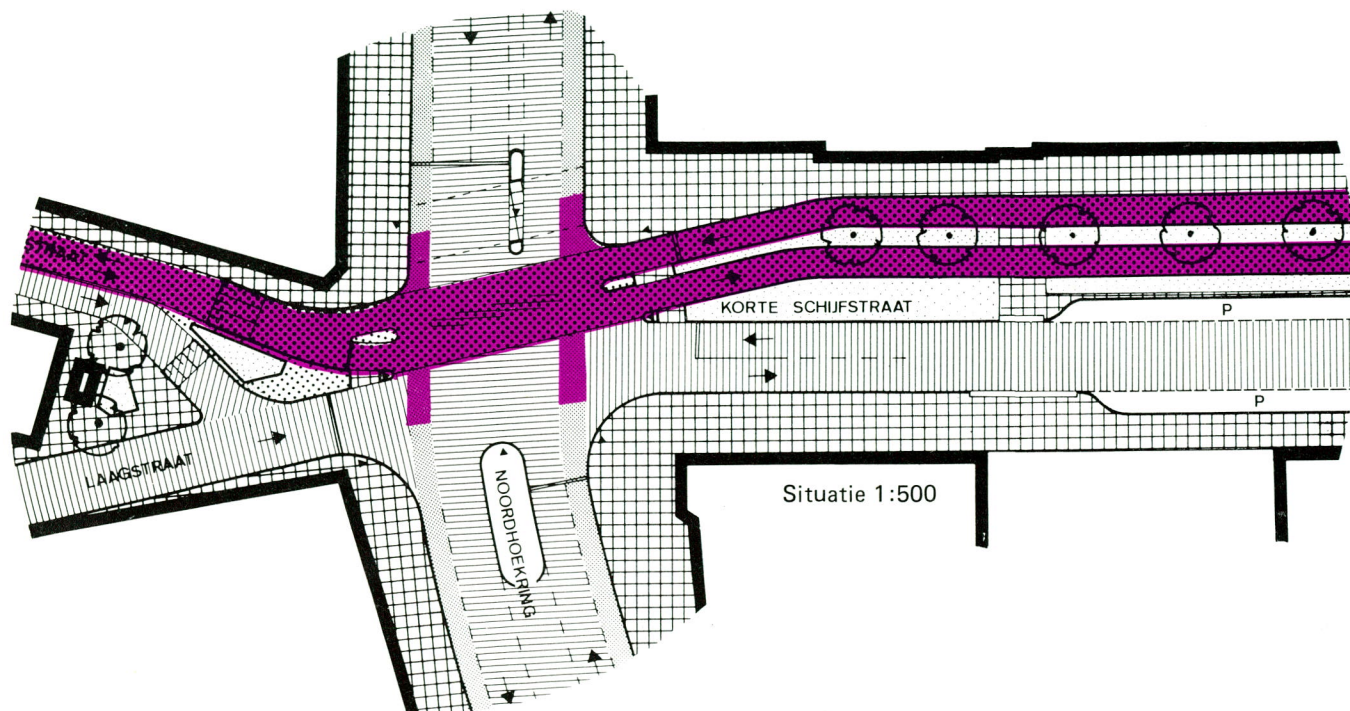
Oude situatie



Toelichting:







- eenzijdig vrijliggend fietspad
- bestaande bomen gehandhaafd
- tweerichtingen auto- en bromfiets verkeer
- prioriteit voor fietsers op fietsroute indien de groenfase op Noordhoekkring niet is beëindigd bij max. groen en nog geen prioriteit is verleend.

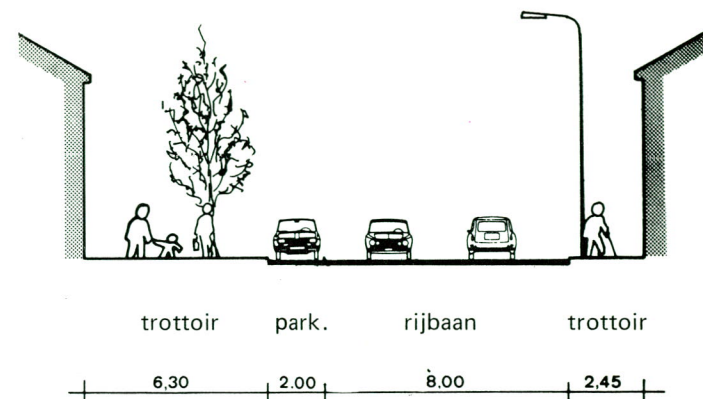




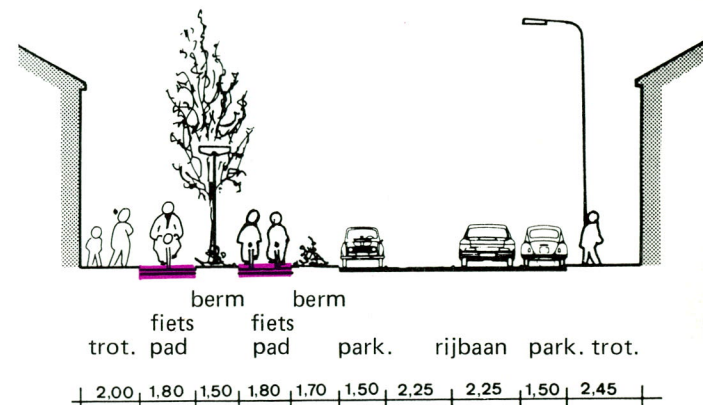
Situatie 1:500

Bestemd voor:

-  fiets
-  voetganger
-  auto
-  groen
-  inrit
-  drempel



Oude situatie



Nieuwe situatie

Korte Schijfstraat Boomstraat Noordhoekring

Dwarsprofielen 1:250

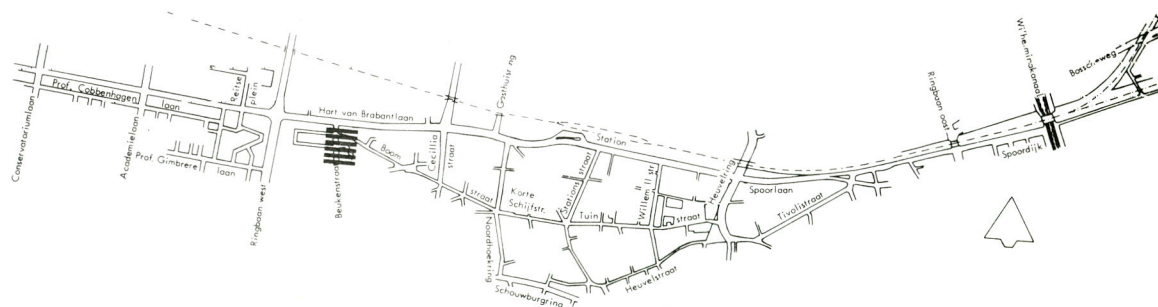


Oude situatie










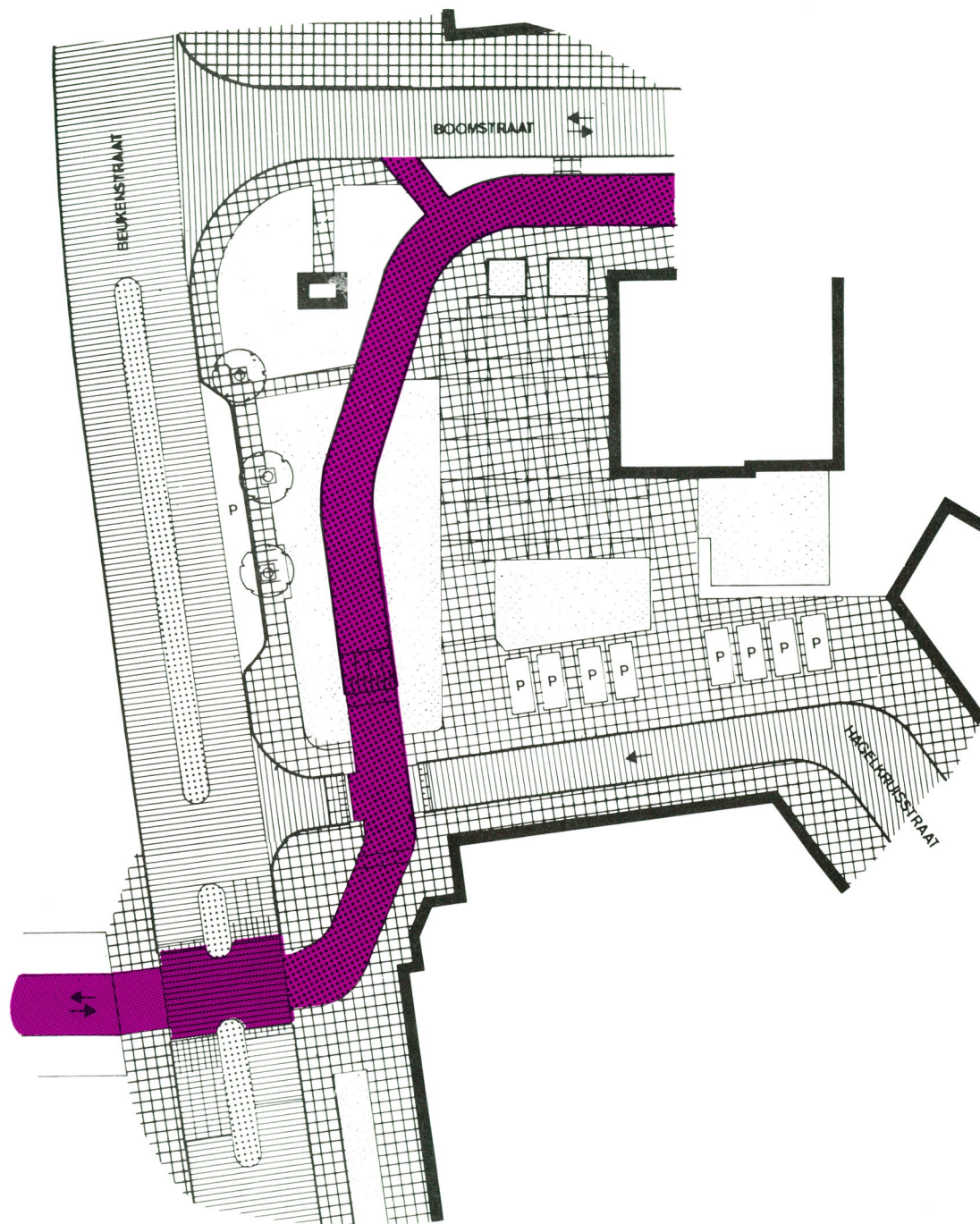
Toelichting:

- vrijliggend fietspad
- voorrang voor fietsers op fietsroute (drempels en profielvernaauwingen)
- parkeerterrein vervangen door plantsoen, terras en enige parkeerhavens
- ingang naar tunnel onder Ringbaan-west
- herwaardering pleinsituatie



Bestemd voor:







-  (brom)fiets
-  voetganger
-  auto
-  groen
-  inrit
-  drempel
-  fiets



Beukenstraat Boomstraat

Situatie 1:500

Bestemd voor:

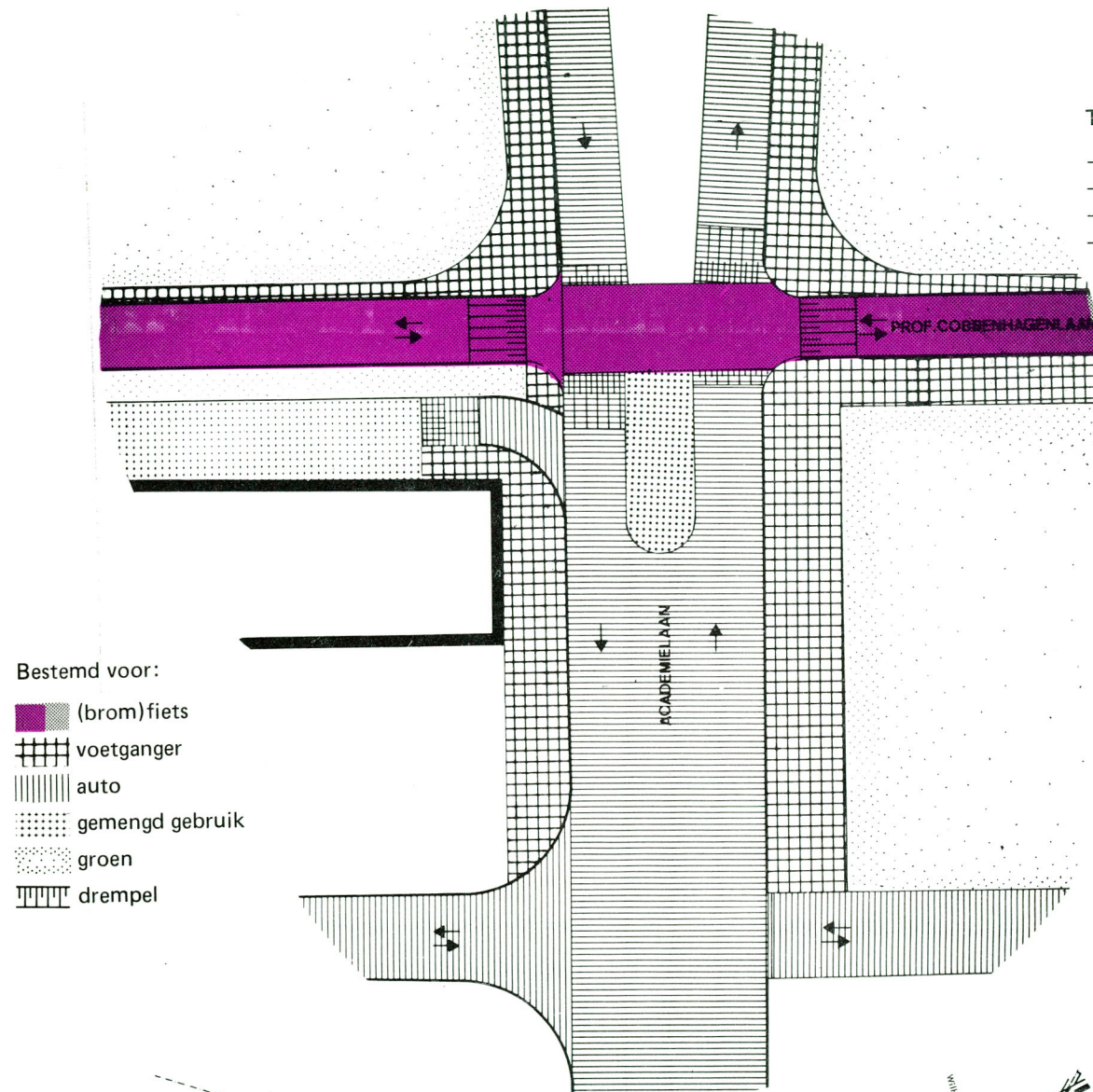
-  (brom)fiets
-  voetganger
-  auto
-  groen
-  inrit
-  talud

Toelichting:







- tunnel voor (brom)fietsers en voetgangers
- helling 1 : 25
- breedte 9,— m
- (brom)fietsstroken 2,50 m
- ingepast in bestaande bebouwingssituatie
- hoofdriool verlegd
- parkeersituatie in omgeving gewijzigd

Ringbaan West

Situatie 1:500

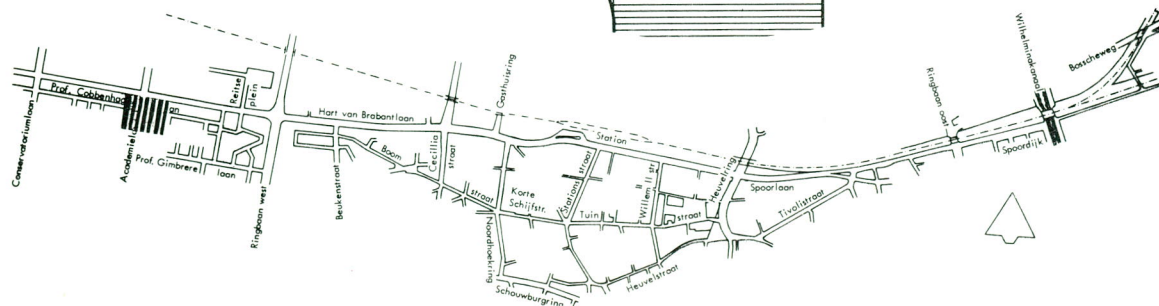


Bestemd voor:

-  (brom)fiets
-  voetganger
-  auto
-  gemengd gebruik
-  groen
-  drempel

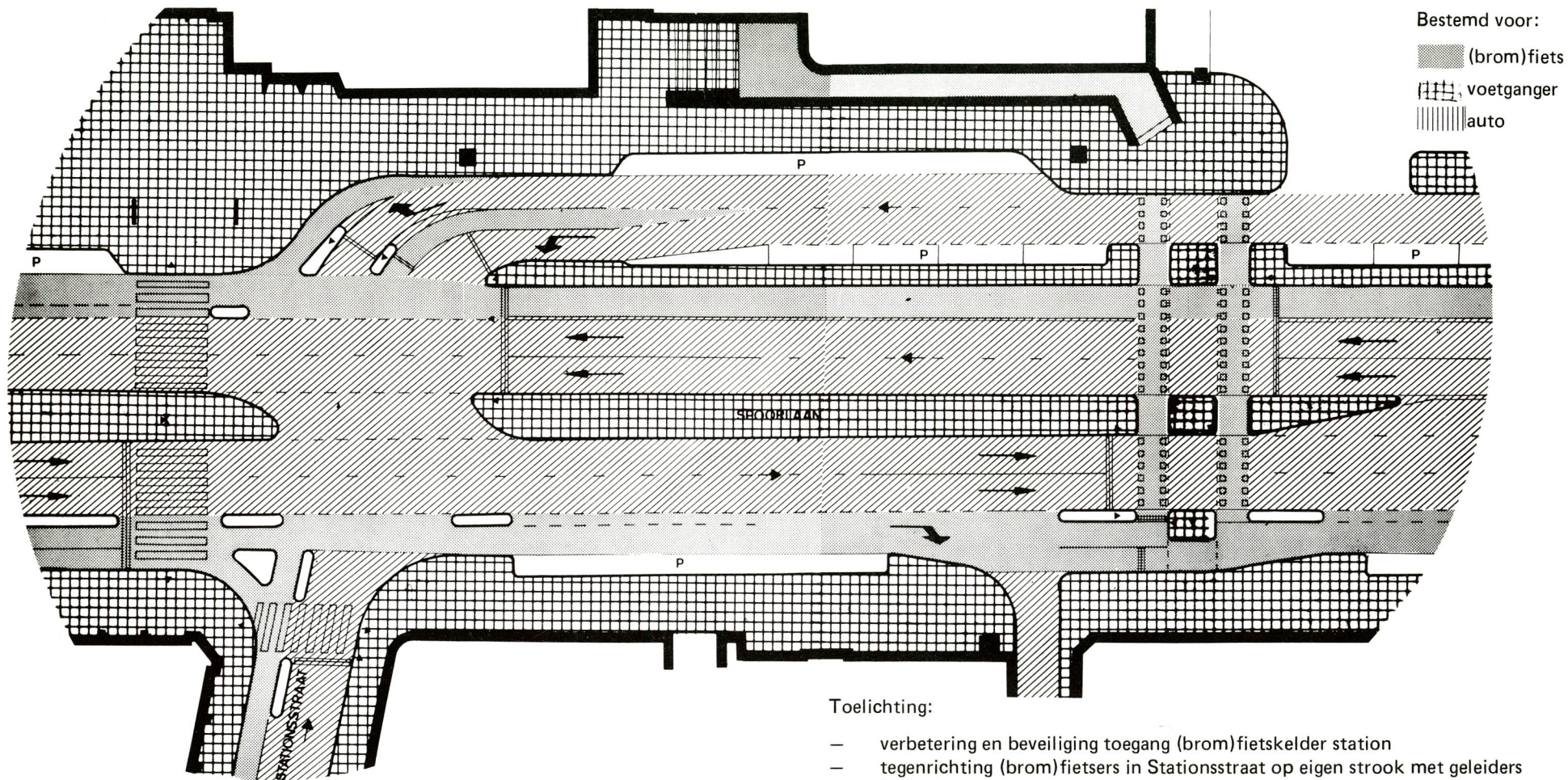
Toelichting:

- vrijliggen (brom)fietspad
- voorrang voor (brom)fietsers (drempels en profielversmalling)
- bedienend verkeer voor flats toegestaan (bereikbaar trottoir)
- extra parkeervoorzieningen voor flats aan achterzijde



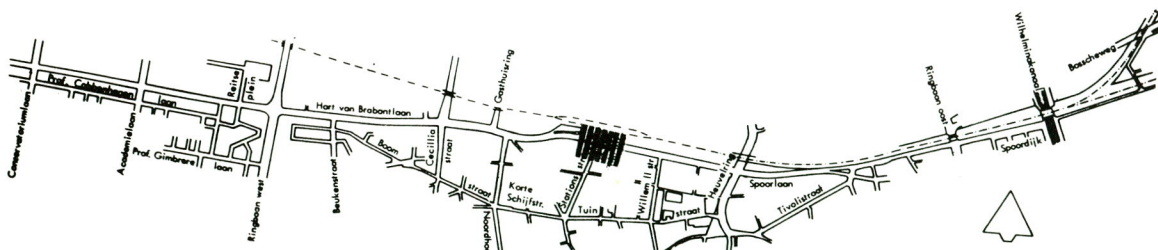
Academielaan Prof. Cobbenhagenlaan

Situatie 1:500



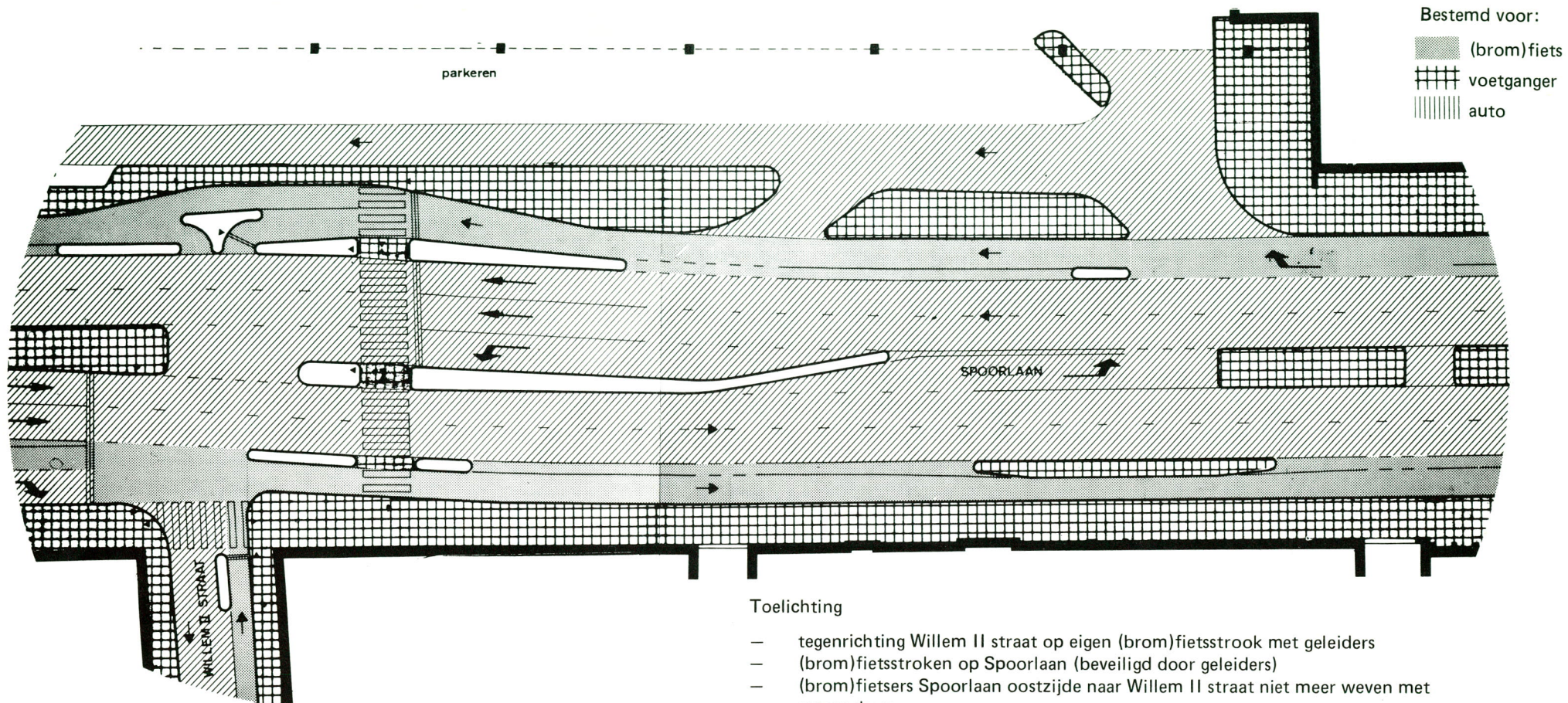
Toelichting:

- verbetering en beveiliging toegang (brom)fietskelder station
- tegenrichting (brom)fietsers in Stationsstraat op eigen strook met geleiders
- (brom)fietsstroken op Spoorlaan (beveiligd door geleiders)
- wijziging verkeersregeling
- extra voetgangersoversteek (oversteek in 1x mogelijk)
- rechtsat (brom)fietsers vrij
- autorijsstroken versmald i.v.m. ruimte



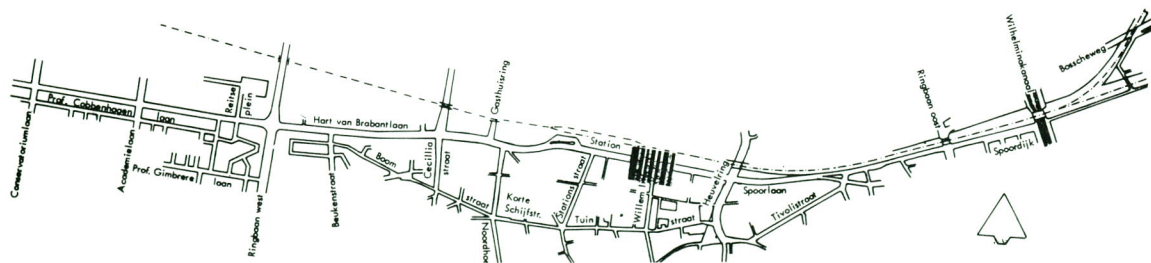
Spoorlaan Stationsstraat

Situatie 1:500



Toelichting




- tegenrichting Willem II straat op eigen (brom)fietsstrook met geleiders
- (brom)fietsstroken op Spoorlaan (beveiligd door geleiders)
- (brom)fietsers Spoorlaan oostzijde naar Willem II straat niet meer weven met autoverkeer
- regeling met verkeerslichten
- rechtdoorgaande (brom)fietsers aan noordzijde Spoorlaan niet geregeld
- bushalte op rijstrook
- in- en uitrit drive-in brievenbus P.T.T.

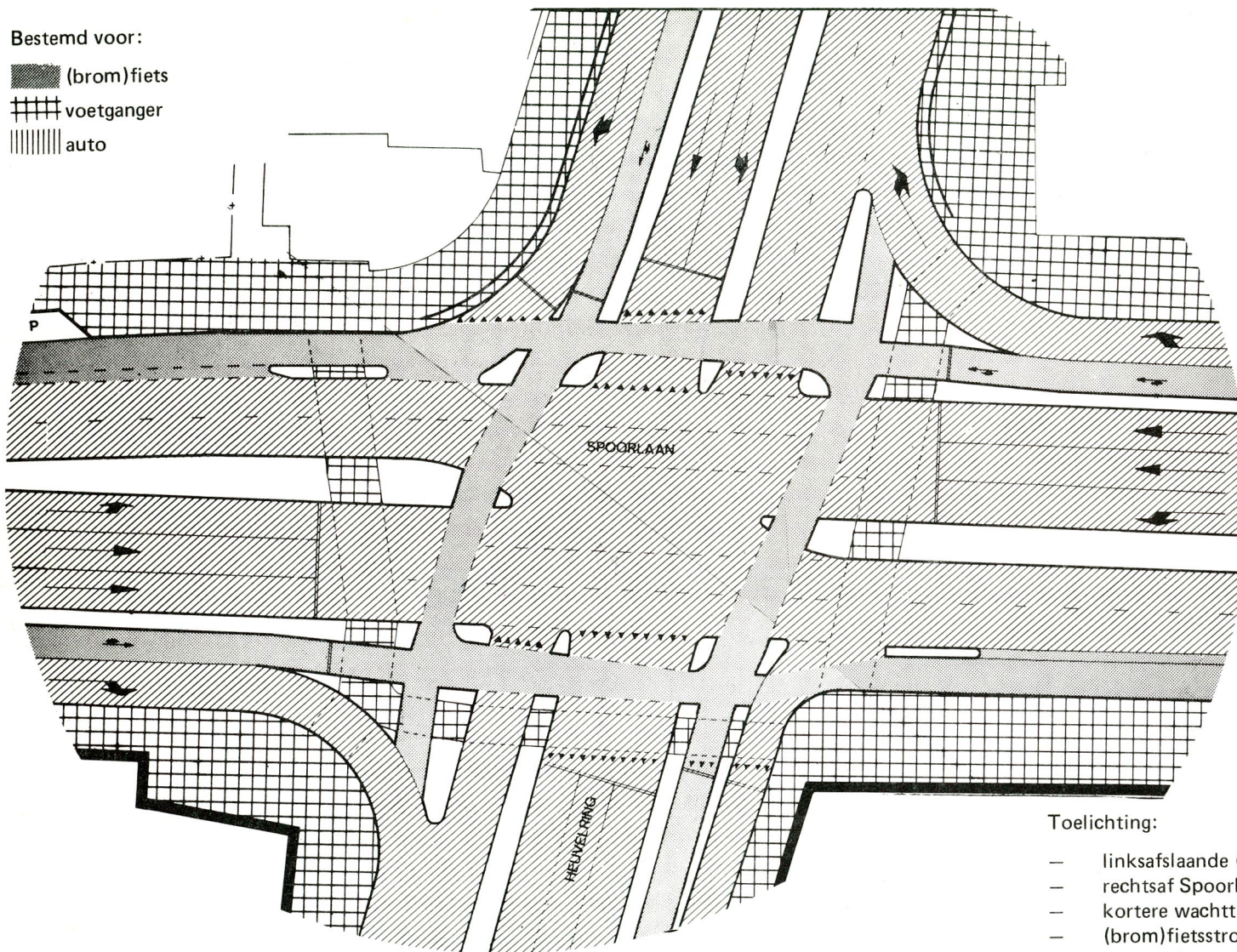


Spoorlaan Willem II straat

Situatie 1:500

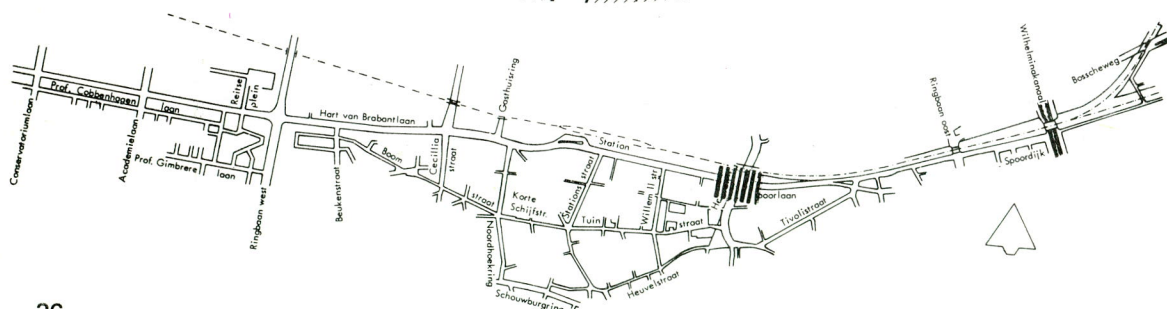
Bestemd voor:

-  (brom)fiets
-  voetganger
-  auto



Toelichting:

- linksafslaande (brom)fietsers niet meer weven met autoverkeer
- rechtsaf Spoorlaan naar NS plein vrij
- kortere wachttijden voor de voetgangers
- (brom)fietsstroken op Spoorlaan beveiligd met verkeersgeleiders
- autostroken versmald i.v.m. ruimte



Spoorlaan Heuvelring

Situatie 1:500

Kostenindicatie

1. Kruispunt Tuinstraat - Willem II straat (tussen de gevels). (pagina 25)

uitbreken:			4.900,—
rijweg asfalt	160 m2		
trottoirbanden	40 m		
trottoirtegels	70 m2		
grondwerk:	ontgraven en grondverbetering		1.000,—
nieuw werk:			
kolken en afvoeren	4 st	1.100,—	
trottoirbanden	45 m	750,—	
rijweg granietkeien in beton	30 m2	2.750,—	
rijweg (MDF stenen)	40 m2	1.320,—	
fietspad (tegels)	80 m2	2.000,—	
trottoir (klinkerkeien)	115 m2	750,—	
diversen		3.330,—	
verkeersmaatregelen		2.100,—	
	TOTAAL	f	20.000,—

2. Kruispunt Korte Schijfstraat - Noordhoekring (tussen de gevels). (pagina 29)

uitbreken:			4.000,—
rijweg asfalt	40 m2		
trottoirbanden	30 m		
trottoirtegels	60 m2		
grondwerk:	ontgraven en grondverbetering		500,—
nieuw werk:			
kolken en afvoeren	2 st	400,—	
trottoirbanden	65 m	1.040,—	
trottoirs (herstraten)	63 m2	440,—	
vluchtheuvels (keien)	36 m2	430,—	
verkeersmaatregelen		2.500,—	
sleuven nutsbedrijven	40 m	10.200,—	
diversen o.a. rood asfalt			
in gefraide baan	60 m2	11.090,—	
	subtotaal	f	30.600,—
verkeerslichteninstallatie:			
automaat			21.950,—
lantaarns, masten inkl.			
montage masten			13.620,—
detektie			9.440,—
toebehorende automaat met			
programma en inbedrijfstellen			3.120,—
installeren en montage			18.620,—
netaansluiting + TT GEB			2.000,—
	totaal lichten	f	68.750,—
	TOTAAL	f	99.350,—

3. Kruispunt Beukenstraat. (pagina 31)

uitbreken:			
rijweg (asfalt)	160 m2	1.750,—	
sleuven in rijweg		310,—	
nieuw werk:			
kolken en afvoeren	3 st	470,—	
trottoirbanden	70 m	2.960,—	
stabilisatie	14 m2	1.820,—	
rijweg (betonstenen)	75 m2	1.615,—	
fietspad (asfalt)	60 m2	3.025,—	
vluchtheuvels (keien)	35 m2	400,—	
diversen		650,—	
TOTAAL	f	13.000,—	

4. Korte Schijfstraat (lengte 100 m). (pagina 29)

uitbreken:			
trottoirs	600 m2	4.500,—	
rijweg (strook asfalt)	390 m2	7.215,—	
trottoirbanden	200 m	1.480,—	
kolken en afvoeren	10 st	700,—	
grondwerk: ontgraven en grondverbetering		800,—	
nieuw werk:			
kolken en afvoeren	20 st	8.200,—	
trottoirbanden	600 m	9.900,—	
fietspad (tegels)*	360 m2	9.000,—	
trottoirs (herstraten)	400 m2	3.400,—	
parkeerstrook	180 m2	4.105,—	
diversen		3.700,—	
TOTAAL	f	53.000,—	

* Bij toepassing van asfalt met rode deklaag geldt meerprijs van f 6.000,—.

5. Tuinstraat (lengte 100 m). (pagina 33)

uitbreken:			
trottoirs	180 m2	1.350,—	
rijweg (klinkerkeien)	500 m2	3.300,—	
trottoirbanden	200 m	1.480,—	
kolken en afvoeren	10 st	700,—	
grondwerk: ontgraven en grondverbetering		800,—	
nieuw werk:			
kolken en afvoeren	10 st	3.650,—	
trottoirbanden	200 m	3.300,—	
rijstrook (MDF stenen)	200 m2	6.600,—	
granietkeistrook	100 m2	350,—	
fietspad (tegels)	300 m2	7.500,—	
trottoir (klinkerkeien)	290 m2	2.570,—	
diversen		3.400,—	
TOTAAL	f	35.000,—	

6. Tivolistraat tussen Veemarktstraat en Lancierstraat (lengte 100 m). (pagina 19)

uitbreken:

trottoirs	310 m2	2.230,—
rijweg (asfalt)	425 m2	7.140,—
trottoirbanden	100 m	2.300,—
kolken en afvoeren	6 st	1.560,—

grondwerk: ontgraving en grondverbetering

6.940,—

nieuw werk:

kolken en afvoeren	6 st	3.700,—
trottoirbanden (sier)	200 m	17.620,—
rijweg (asfalt 25 cm)	225 m2	21.030,—
fietspad (tegels)	202 m2	9.660,—
trottoir (MDF stenen)	132 m2	8.860,—
parkeerstrook	47 m2	2.020,—
middenberm (keien)	55 m2	3.370,—
inritten	3 st	5.880,—
diversen		4.890,—

TOTAAL f 97.200,—

Bruggen over de Ringbaan Oost en het Wilhelminakanaal.

verleggen van kabels en leidingen ten behoeve van water, gas, hoogspanning en laagspanning

29.000,—

onderbouw

850.000,—

bovenbouw

515.000,—

veiligheid N.S.

21.000,—

TOTAAL f 1.415.000,—

De genoemde kosten (situatie 7) zijn:

exklusief

BTW

kosten voorbereiding en toezicht

De genoemde kosten (situatie 1 t/m 6) zijn:

exklusief

BTW

kosten voorbereiding en toezicht

kosten nutsbedrijven



WAT KUNNEN WE ER VAN LEREN?

In het kader van de studiegroep 'Gebruik' zijn in oktober en november van 1975 gedurende 9 dagen op 9 punten 3 doorsnedetellingen gehouden. Alle voertuigen en de inzittenden zijn geteld. Ook de inzittenden van passerende bussen en op 2 plaatsen de inzittenden van passerende auto's. Eind april 1977 worden de passeerlijnen 5 en 6 (zie pagina 3) nogmaals geteld door de afdeling Verkeer van Publieke Werken.

Door de studiegroep 'Veiligheid' zijn in 1976 in samenwerking met de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid verschillende kruispunttellingen verricht door de afdeling Verkeer van Publieke Werken en Buro Goudappel en Coffeng B.V. Daarbij zijn gelijktijdig de wegkenmerken en ongevallengegevens verzameld van de betrokken kruispunten en aanliggende wegvakken. In controlegebieden zijn eveneens dezelfde gegevens verzameld.

Door de groep 'Beleving' zijn in 1976 enquêtes georganiseerd, waarbij huisvrouwen, middelbare schoolleerlingen (klassikaal) en werknemers in de binnenstad (bedrijfs-enquête) zijn geënuquéteerd door het Bureau van den Broecke. Over de resultaten van de onderzoeken zal afzonderlijk worden gerapporteerd.



Boomstraat

Uitgave van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, Plesmanweg 1-6, 's-Gravenhage.

Het ontwerp en de uitwerking van dit fietsprojekt kwamen tot stand onder leiding van het bedrijf der Publieke Werken van Tilburg in samenwerking met de Rijkswaterstaat en de Gemeentepolitie Tilburg.

Vormgeving A. Durand Buro Goudappel en Coffeng B.V. Deventer.