



# GEMEENTEBLAD

Officiële uitgave van de gemeente Loon op Zand

## Verkeersvisie Loon op Zand 2025

### Voorwoord

Loon op Zand is als gemeente enorm in beweging. Alleen daarom al is verkeer en infrastructuur een belangrijk onderwerp in onze gemeente. Veel plannen die we de afgelopen jaren maakten en nog gaan maken, hebben invloed op de verkeersstructuren in onze gemeente. Daarom maakten we een nieuwe visie op mobiliteit: hoe zien we de bereikbaarheid van onze gemeente voor de toekomst. Daarbij horen ook parkeren en verkeersveiligheid.

Deze toekomst staat in de Verkeersvisie Loon op Zand 2025. Het is de opvolger en vervanger van het in 2009 vastgestelde verkeersplan. De nieuwe verkeersvisie kwam tot stand in nauw overleg met belangengroeperingen en -organisaties binnen onze gemeente. Met hen diepten we de aandachtspunten uit een enquête onder raadsleden, inwoners en ondernemers verder uit. Bijvoorbeeld welke onderwerpen moeten ten opzichte van de huidige situatie anders in de toekomst. En hoe is dat 'anders' dan?

In de Verkeersvisie Loon op Zand 2025 is aandacht voor auto's, fietsers, voetgangers en openbaar vervoerreizigers. Wat wij erg belangrijk vinden, is de aandacht voor het fietsverkeer en de verbetering van het fietsnetwerk. Dit geldt zowel voor het woon-werkverkeer als voor de recreatieve bestemmingen.

In de afgelopen periode hebben we al veel bereikt voor een goede en veilige mobiliteit en infrastructuur. Met dit nieuwe beleidsplan zetten we een volgende stap op de weg naar een duurzaam verkeer- en vervoerssysteem. Goede bereikbaarheid voor zowel onze inwoners, ondernemers als de vele bezoekers.

### 1. Inleiding: een nieuwe verkeersvisie

Een Verkeersvisie geeft richting aan het mobiliteitsbeleid. Het vorige verkeersplan van Loon op Zand is gedateerd (2009) en speelt niet meer in op actuele ontwikkelingen. Daarom is nu een nieuwe Verkeersvisie opgesteld.

#### 1.1 Waarom een nieuwe verkeersvisie

De afgelopen jaren is in Loon op Zand veel veranderd in de openbare ruimte. Ruimtelijke en (sociaal) economische ontwikkelingen leiden tot een groeiende en veranderende mobiliteitsbehoefte, zowel binnen Loon op Zand als vanuit de regio en verder. Het bestaande verkeersplan biedt onvoldoende richting hiervoor. Het is tijd voor een nieuwe visie die rekening houdt met de nieuwe toekomstige ontwikkelingen.

De komende jaren ontwikkelt de gemeente Loon op Zand zich verder als sterke toeristisch recreatieve gemeente in Hart van Brabant. Dat komt onder andere tot uiting in een toenemende hoeveelheid autoverkeer op het wegennet en een toenemende parkeerbehoefte in en rond de centrumgebieden. Deze verkeersvisie beschrijft hoe in die mobiliteitsbehoefte het beste kan worden voorzien. Daarbij geldt dat verkeersonveiligheid en negatieve effecten van het autoverkeer in de vorm van luchtvervuiling, geluidsoverlast en barrièrewerking van hoofdroutes waar mogelijk worden teruggedrongen.

De gemeenteraad heeft opdracht gegeven een plan te ontwikkelen in samenzwering met de Structuurvisie. In deze Verkeersvisie is daarom aansluiting gezocht met de ruimtelijke en economische projecten in de gemeente. Het hoofdwegennet ontsluit die ruimtelijke ontwikkelingslocaties. Omgekeerd is bij verkeerskundige opgaven gezocht naar kansen om te komen tot aanpassing van de wegenstructuur in het kader van ruimtelijke en economische planontwikkelingen.

#### 1.2 Hoe is deze visie tot stand gekomen?

Deze verkeersvisie is het resultaat van een interactief proces. Bij de start is de gemeenteraad betrokken door te vragen naar hun oordeel over de huidige situatie en naar de wensen voor de toekomst. Daarna is in een enquête hetzelfde aan de inwoners van Loon op Zand gevraagd. Daarop aansluitend hebben twee werksessies met bewoners en vertegenwoordigers van belangengroepen en -organisaties (winkeliers en ondernemers, hulpdiensten, gehandicaptenplatform, enz.) plaatsgevonden. Toetsing van alle ingebrachte ideeën en wensen is gebeurd vanuit verschillende gemeentelijke beleidsvelden (onder andere: ruimtelijke ordening, stedenbouw, integrale veiligheid, economie, welzijn en onderwijs, milieu en recreatie en toerisme).

Deze inventarisaties en gesprekken hebben veel informatie opgeleverd voor deze Verkeersvisie. Wij hebben op basis daarvan een nieuw toekomstbeeld beschreven waar we de komende jaren aan gaan

werken. Dit uitgewerkt in onderwerpen die speciaal de aandacht gaan krijgen. Het gaat dan nog niet om uitgewerkte maatregelen, die komen in een later op te stellen uitvoeringsplan in beeld.



*College en raadsleden fietsen langs projecten door de gemeente*

### **1.3 Hoe is deze visie opgebouwd? (leeswijzer)**

In het volgende hoofdstuk beschrijven we de gebiedsfoto: hoe staat de gemeente ervoor? In hoofdstuk 3 staat de kern van onze visie en daarin vier concrete doelstellingen. Dat maakt duidelijk wat er in 2025 moet zijn bereikt. Hoofdstuk 4 gaat in op de thema's voor de verschillende typen gebieden die de komende jaren prioriteit krijgen. Hoofdstuk 5 gaat in op de aanpak en uitwerking van deze Verkeersvisie voor de komende jaren.



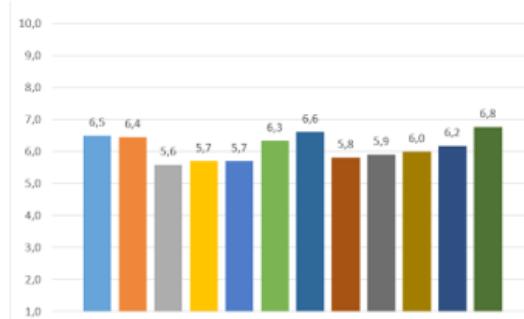
*Kloosterstraat, Loon op Zand*

### **2. De gebiedsfoto: hoe staan we ervoor?**

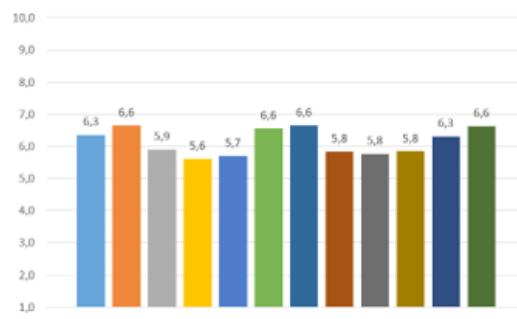
Om te weten waar je naartoe wilt, moet je ook weten waar je nu staat. Daarom is er een gebiedsfoto gemaakt van allerlei aspecten rond mobiliteit in Loon op Zand. Dit gaat over ruimte en economie, netwerken, mobiliteit, verplaatsingsgedrag, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Allereerst zijn resultaten van de bewonersenquête opgenomen. In bijlage 1 is een uitgebreide presentatie van de gebiedsfoto opgenomen.



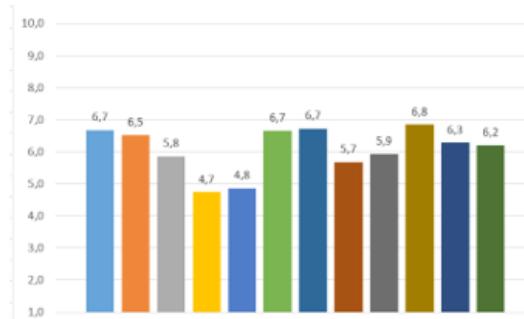
## Resultaat enquête weergegeven in grafieken:



Waardering huidige situatie Centrumgebieden



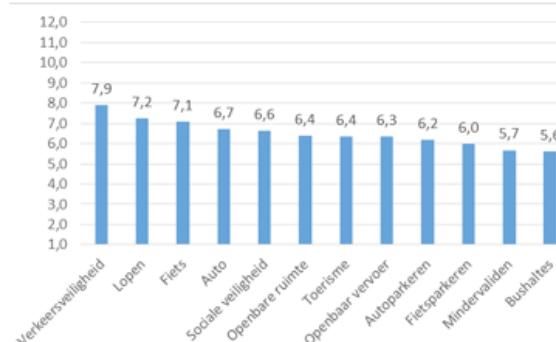
Waardering huidige situatie Woon-werkgebieden



Waardering huidige situatie Buitengebieden



Waardering huidige situatie Buitengebieden



Belangrijkste thema's voor de toekomst: waar moet de gemeente op inzetten volgens bewoners

## 2.1 Uitkomsten enquête onder inwoners

Als onderdeel van het opstellen van de Verkeersvisie Loon op Zand is een enquête uitgezet onder inwoners. Deze enquête had als doel om te horen wat inwoners en/of ondernemers in Loon op Zand belangrijk vinden. Wat vinden zij van de huidige situatie en waar willen ze in de toekomst aandacht voor? De belangrijkste uitkomsten van de enquête zijn links in de figuren te zien. Met al deze input zijn de resultaten uit 'Waar staat je gemeente' actueel gemaakt en uitgediept.

### Huidige situatie

Wat opvalt is dat de scores over de centrumgebieden en de woon-werkgebieden veel op elkaar lijken. We zien een gemiddelde waardering voor alle onderwerpen. In deze gebieden springt de sociale veiligheid er positief uit. In de centrumgebieden scoort het fietsparkeren wat lager. In de woon-werkgebieden is dat het openbaar vervoer. In het buitengebied liggen de scores iets verder uit elkaar. Ook hier scoort het openbaar vervoer het laagst, de openbare ruimte scoort daarentegen hoger dan de andere onderwerpen.

### Toekomstige situatie

We hebben ook gevraagd wat men belangrijk vindt voor de toekomst. Waarin moet de gemeente investeren? De onderwerpen verkeersveiligheid, lopen en fiets scoren dan het hoogst. Verkeersveiligheid blijkt een grote link met het fietsen te hebben.

Verder valt op dat de onderwerpen die laag scoren voor de huidige situatie, zoals het openbaar vervoer, de bushaltes en het fietsparkeren, ook niet voor de toekomst belangrijk worden gevonden. Ook de toegankelijkheid voor mindervaliden vindt men minder belangrijk. Mogelijk komt dit minder naar voren uit de enquête omdat een meerderheid zelf niet mindervalide is.

## 2.2 Uitwerking thema's: zie bijlage

In de gebiedsfoto zijn 6 thema's uitgewerkt die allen relatie hebben met verplaatsen. Het zijn de thema's:

- Ruimte en economie;
- Mobiliteit;
- Netwerken;
- Verplaatsingsgedrag;
- Verkeersveiligheid;
- Leefbaarheid.

Deze thema's worden in bijlage 1 uitgebreid toegelicht. aandeel winkelen (26%).



Kasteellaan: fietsroute naar de Efteling

## 2.3 Conclusie

Als algemeen beeld is in deze gebiedsfoto naar voren gekomen dat er rond verkeer en infrastructuur veel goed gaat. Ook wordt goed ingespeeld op nieuwe ontwikkelingen. Kijkend naar de bewonersenquête blijft aandacht nodig voor verkeersveiligheid waaronder verkeersveilig gedrag. Daarnaast vraagt de toename van vooral recreatief verkeer meer aandacht in de toekomst voor een goede bereikbaarheid van locaties en (woon- en werk)gebieden. Niet alleen voor het autoverkeer maar in grote mate ook voor fietsverkeer. Ook vinden onze inwoners dat voorzieningen voor voetgangers meer prioriteit moeten krijgen.

De netwerken voor auto- en fietsroutes uit het oude Verkeersplan (2009) zijn voor de kern Kaatsheuvel nog steeds de basis, maar moeten voor een aantal wegen aangepast worden. In de kern Loon op Zand moet het netwerk geheel geactualiseerd worden. Dit komt door de gewijzigde ontsluitingsstructuur van de kern Loon op Zand in de afgelopen jaren. Ook in het buitengebied is het gebruik van een aantal wegen veranderd, bijvoorbeeld door de realisatie van de Burgemeester Letschertweg en uitbreiding van het bedrijventerrein Vossenberg in Tilburg. Waar er sprake is van nieuwe knelpunten, bijvoorbeeld wanneer er meer verkeer over wegen gaat dan wenselijk is, dan moeten daar oplossingen voor worden geboden. In hoofdstuk 4.2 wordt dit verder uitgewerkt.

### 3. De ambitie: wat willen we bereiken?

Op basis van de gebiedsfoto komen we tot een ambitie voor deze Verkeersvisie. Die ambitie is vertaald in vier hoofddoelstellingen: mobiliteit voor iedereen, een verkeersveilig weggebruik, bereikbare locaties en een leefbare omgeving. Daar gaan we ons sterk voor maken in de komende jaren. In dit hoofdstuk staan deze vier doelstellingen toegelicht.



#### 3.1 Relatie met bestaand beleid

Verkeer is nauw verbonden met economie, ruimte en milieu. Zo is een goede infrastructuur en een aantrekkelijke openbare ruimte essentieel voor het vestigingsklimaat van bedrijven en bewoners.

In februari 2017 is het Economisch Programma Loon op Zand 2016-2020 door het College vastgesteld. Dit Economisch Programma heeft tot doel het ondernemersklimaat te versterken en economische groei te bewerkstelligen. We streven naar een gunstig vestigingsklimaat voor ondernemers. Behoud en versterking van de werkgelegenheid binnen de gemeente staat voorop. Daarnaast wordt ook ingezet op een sterke vrijetijdseconomie: het creëren van een aantrekkelijke omgeving om te verblijven. Bereikbaarheid is belangrijk, maar ook de aantrekkelijkheid van de dorpskernen en een goede recreatieve infrastructuur voor wandelen, fietsen, mountainbiken en paardrijden. De verkeersoplossingen moeten daarom veilig, slim en duurzaam zijn.

Het ruimtelijke beleid heeft ook een directe relatie met mobiliteit. In de Structuurvisie Loon op Zand 2030 (vastgesteld in 2015) is de ruimtelijke koers voor de komende jaren vastgelegd. Een van de sterke punten van Loon op Zand is de goede bereikbaarheid van de verschillende deelgebieden van de gemeente. Tegelijkertijd constateren we dat de verkeersdruk verder zal toenemen: dat moet in de nieuwe Verkeersvisie een belangrijk thema zijn. Veel van de ruimtelijke ontwikkelingen hebben een doorwerking op de mobiliteit. Bijvoorbeeld de Lintenvisie, maar ook de wens voor meer overnachtingplaatsen (bijvoorbeeld hotels) in de gemeente.

Daarnaast heeft de Efteling grote invloed op het verkeerssysteem. Met de verdere groei van de Efteling is het noodzakelijk dat diverse mogelijkheden worden onderzocht om het verkeer zo soepel mogelijk te verwerken. Deze onderzoeken vinden de komende periode plaats.

Maar ook ontwikkelingen buiten onze gemeente hebben invloed. De N261 is de leisure axis door Hart van Brabant. Diverse leisure ontwikkelingen zorgen voor een toename van mobiliteit. De gemeenten Waalwijk en Tilburg groeien gestaag. Er vestigen zich bijvoorbeeld steeds meer (logistieke) bedrijven die veel verkeer genereren. Daarnaast nemen ook het aantal woningen/inwoners toe.

In 2014 is het fietsnetwerk en uitgangspunten voor de inrichting van fietsvoorzieningen vastgesteld. In 2016 is het parkeerbeleid vastgesteld. Hierin is onder andere vastgelegd hoe om te gaan parkeerknelpunten en de parkeernormen voor (ruimtelijke) ontwikkelingen.

Vanuit deze kaders hebben wij doelen gesteld die gericht zijn op de interne en externe mobiliteit. In het navolgende gaan we eerst in op duurzaam verkeer om daarna in vier doelstellingen ons beleid te beschrijven. In hoofdstuk 4 werken we dat in concrete thema's verder uit.



*Opening Jeu de Boules in Kaatsheuvel*



*Mobiliteit voor iedereen! Kwiek Beweeg en Wandelroute*

### **3.2 Duurzaam verkeer**

De gemeente Loon op Zand streeft in haar beleid naar een duurzame ontwikkeling. Dat betekent dat bij onze activiteiten gekeken wordt of vanuit zowel sociaal oogpunt, economisch oogpunt als vanuit de natuurlijke omgeving een positief resultaat ontstaat. Dat doen we ook voor de mobiliteit in onze gemeente. Het verkeer moet op een slimme manier georganiseerd worden.

In de toekomst streven we dan naar meer op de fiets, minder gebruik van een personenauto door één persoon en meer elektrisch vervoer. Hiervoor moet over goede alternatieven verder worden nagedacht.

Sociaal betekent dat iedereen aan het verkeer moet kunnen deelnemen, dat het verkeersveilig is en dat voorzieningen voor mindervaliden toegankelijk zijn. De economische kant houdt in dat woon- en werklocaties, centrumgebieden en recreatieve voorzieningen goed bereikbaar zijn en dat Loon op Zand aantrekkelijk is voor bezoekers. Een goede natuurlijke omgeving willen we bieden door waardevolle gebieden te beschermen voor verkeersdruk en negatieve effecten van gemotoriseerd verkeer zoals geluid en uitlaatgassen.

In dit verband zullen wij ook als gemeente het gebruik van elektrisch vervoer en de fiets stimuleren.

### **3.3 Vier doelstellingen**

Deze ambitie hebben wij in deze verkeersvisie vertaald in vier doelen:

1. Mobiliteit voor iedereen
2. Verkeersveiligheid
3. Bereikbaarheid
4. Leefbaarheid

In het volgende hoofdstuk werken we de doelen uit naar thema's en maatregelen. Daar komt in beeld hoe we de doelen willen gaan bereiken.

## 1. Mobiliteit voor iedereen

Het is van belang dat alle inwoners van de gemeente Loon op Zand kunnen deelnemen aan de samenleving en daar aan kunnen bijdragen. Daarvoor is mobiliteit een belangrijke voorwaarde. Voor specifieke groepen zoals mindervaliden, ouderen en jongeren is die mobiliteit niet vanzelfsprekend en zij verdienen dan ook speciale aandacht.

Om iedereen mobiel te laten zijn is goede infrastructuur nodig met zo min mogelijk belemmeringen voor ouderen, jongeren en mindervaliden. Tevens liggen er kansen in het slimmer organiseren van vervoer. (Particuliere) initiatieven hierover worden door de gemeente omarmd. Het aanbod van openbaar vervoer blijft ook van belang. Als gemeente gaan we daar niet zelf over, maar we kunnen wel invloed uitoefenen om maatwerk in (openbaar) vervoer in onze gemeente te bereiken.



*Actie rond verkeersveiligheid: keuren van je fiets*



*Nieuwe Hoge Steenweg: de gemeente werkt aan bereikbaarheid en leefbaarheid*

## 2. Verkeersveiligheid

De landelijke trend is dat de verkeersonveiligheid (aantallen ongevallen en slachtoffers) weer toeneemt. Vooral het aantal fietsers en voetgangers nemen hierin toe. Het gedrag van verkeersdeelnemers (bijvoorbeeld bezig met de telefoon) veroorzaakt steeds vaker die onveiligheid. Natuurlijk zijn er in de openbare ruimte vaak nog kansen om de inrichting te verbeteren. De gebiedsfoto laat zien dat onze inwoners dit belangrijk vinden. Daarom is een doel voor de komende jaren om de verkeersveiligheid vooral voor fietsers en voetgangers verder te vergroten.



In de afgelopen jaren hebben we wegen en fietspaden verbeterd om de kans op ongevallen te verminderen. Denk hierbij aan de herinrichting van de linten in de kern Loon op Zand, het aanpassen van het kruispunt Sweensstraat – Amerikastraat, de aanleg van een fietspad langs de Belgiëstraat en het verbreden van het fietspad langs de Europalaan. Op een aantal routes en kruispunten zijn nog maatregelen nodig. De komende jaren zullen we hiermee verder gaan. We willen bijvoorbeeld graag het kruispunt bij de Molen aanpassen, net als de fietsvoorzieningen tussen De Moer en Kaatsheuvel. Ook het aanpassen van de fietsoversteek over de Bevrijdingsweg (ter hoogte van de Dijkstraat) is erg wenselijk. Met de gemeenten Tilburg en Waalwijk werken we aan de snelfietsroute parallel aan de N261. Hierbij zetten wij ook in op een actief beheer en onderhoud van de groenvoorzieningen van gemeente en van particulieren. Daardoor behouden fietspaden hun breedte en zal het uitzicht op kruispunten en bij oversteken verbeteren.

Naast het verminderen van het aantal slachtoffers moet ook het gevoel van verkeersonveiligheid worden verminderd. Beïnvloeding van het verkeersveiligheidsgedrag is daarvoor nodig en zal meer aandacht moeten krijgen. Via de scholen in onze gemeente willen we de inzet voor verkeersonderwijs blijven voortzetten en waar dat kan nog vergroten.

### 3. Bereikbaarheid

Verkeer moet rijden via routes die daarvoor in de structuur van de straten en wegen zijn aangewezen. Het doel is de verkeersafwikkeling op het wegennet en de bereikbaarheid van voorzieningen onder normale omstandigheden te garanderen. De doorstroming moet in 2025 overal op hetzelfde niveau zijn als in de huidige situatie. Afgezien van incidentele situaties accepteren we geen filevorming op de genoemde wegen.

Door de groei van het verkeer is het niet vanzelfsprekend dat alle voorzieningen optimaal bereikbaar zullen blijven. Daarom wordt niet alleen naar infrastructuur gekeken, maar ook naar het gebruik van vervoermiddelen. In samenwerking met de provincie Noord-Brabant worden werkgevers aangespoord om meer personeel met de fiets naar het werk te laten komen. Daarnaast kunnen werkgevers/ management van bedrijvenparken het vervoer slimmer organiseren. Bijvoorbeeld door te zorgen voor een aanvulling op het bestaande openbaar vervoer en/ of het meerijden met elkaar te stimuleren. Aan de andere kant moet er onder andere vanuit de gemeente aandacht zijn voor de kwetsbare groepen, zoals gebruikers van de deeltaxi, leerlingenvervoer en buurtbus. De provincie en vervoerder zijn verantwoordelijk voor het openbaar vervoer deel daarin. De gemeente voor de bereikbaarheid en toegankelijkheid van de bushaltes en het parkeren van fietsen bij de haltes.



Parkeren aan de Roestelbergseweg

Uit de gebiedsfoto blijkt dat de bereikbaarheid van de Efteling via de N261 extra aandacht vraagt, zeker wanneer daar uitbreidingen plaatsvinden.

Mogelijkheden tot parkeren op afstand (slim organiseren van vervoer) en een extra aansluiting op de N261 zullen hierbij worden betrokken. De Efteling is hierbij verantwoordelijk om zelf te investeren in goede en goed bereikbare parkeervoorzieningen. In 2017 worden alvast maatregelen op de Europalaan

getest (experimenten). In 2018 wordt vervolgens de Europalaan definitief aangepast. De groei van de eerstvolgende periode kan daarmee opgevangen worden. Doel hierbij is een vlotte en veilige bereikbaarheid van de Efteling. Maar ook een verbetering van de leefbaarheid in de omgeving van de Efteling is een punt op de agenda.

Voor de bereikbaarheid van de dorpscentra en recreatieve voorzieningen in het buitengebied willen we nog meer sturen op het gebruik van de fiets.

Loon op Zand wil verder groeien als fietsgemeente en daarmee bijdragen aan duurzaamheid. Door meer mensen naar de recreatieve voorzieningen en de natuurgebieden te laten fietsen en wandelen, blijft het mogelijk voor bezoekers van buiten de gemeente om met de auto te komen. Daarom leggen we bij de fiets de komende tien jaar een belangrijke prioriteit.

#### **4. Leefbaarheid**

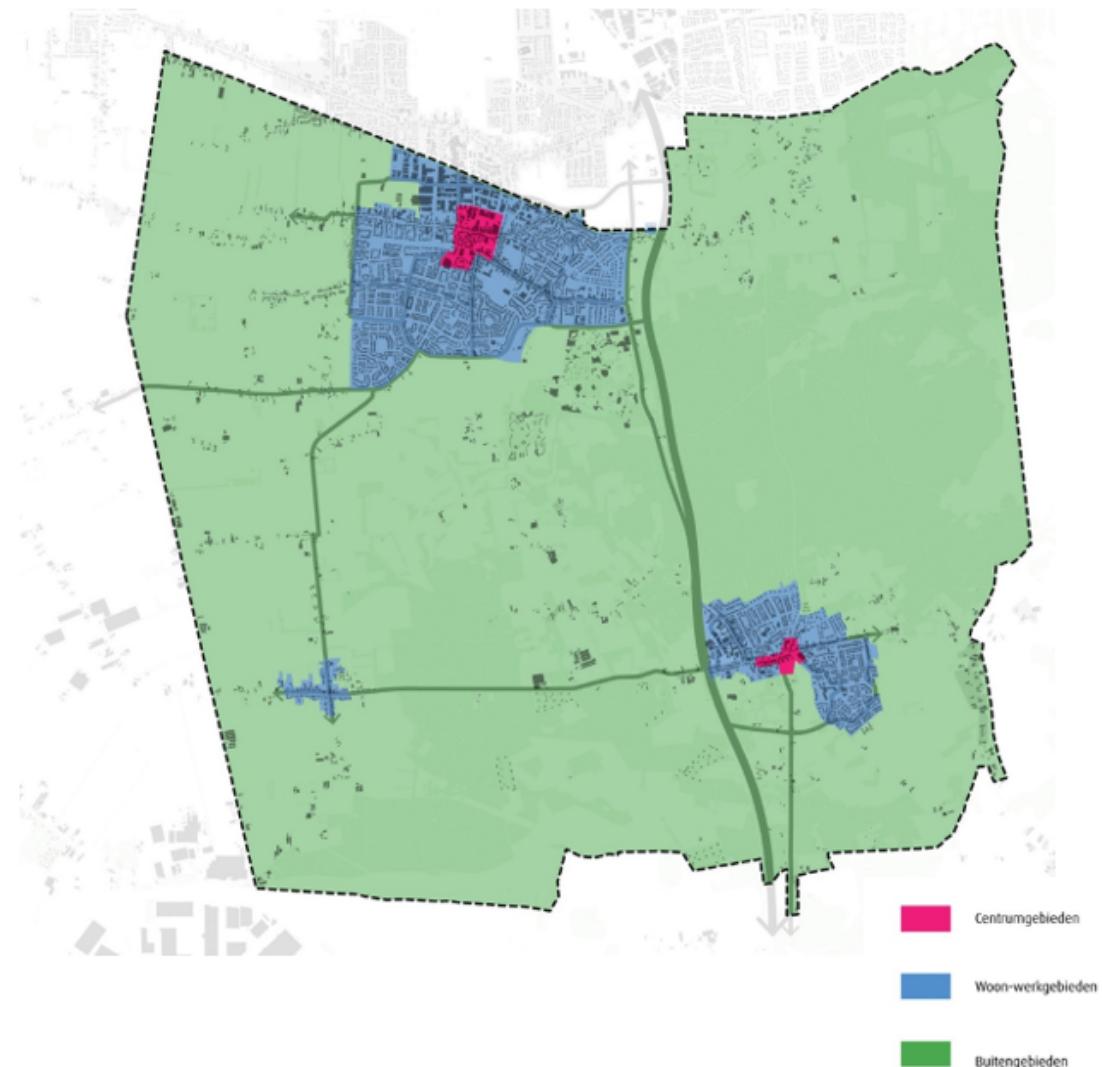
Voor zowel de centra, de woongebieden als het buitengebied is de kwaliteit van de omgeving een belangrijk thema. Er is sprake van een goede leefbaarheid voor mobiliteit wanneer mensen zich prettig voelen op straat als zij van A naar B gaan.

Overlast kan ontstaan door autoverkeer, maar ook door andere vormen van verkeer, bijvoorbeeld motoren of landbouwverkeer in het buitengebied. Wanneer hierover klachten ontstaan, zullen we die onderzoeken. Waar nodig treffen we maatregelen.

Dat geldt ook bij verkeer(soverlast) bij evenementen. In onze gemeente wordt veel georganiseerd en het aantal bezoekers blijft groeien. Daarover zijn we heel tevreden, maar het beheersen van het verkeer van en naar deze evenementen en voorzieningen vraagt meer aandacht dan in het verleden.

#### **4. De koers: wat gaan we aanpakken?**

In dit hoofdstuk maken we de vertaling van de doelstellingen naar concrete thema's die we centraal gaan zetten in het beleid. Maar niet overal in de gemeente spelen dezelfde problemen. Daarom hebben we een onderscheid gemaakt in de centrumgebieden, in de woon- en werkgebieden en in het buitengebied. Voor deze drie gebiedstypen hebben we elk vijf thema's beschreven in de volgende paragrafen.



*Indeling van de gemeente naar centrumgebieden, woon- werkgebieden en buitengebieden*

#### 4.1 Gebieden en hun samenhang

Verkeer gedraagt zich anders in woongebieden dan op doorgaande wegen en ook knelpunten worden anders beleefd door het verschil in omgeving. In deze verkeersvisie is daarom onderscheid gemaakt in drie typen gebieden:

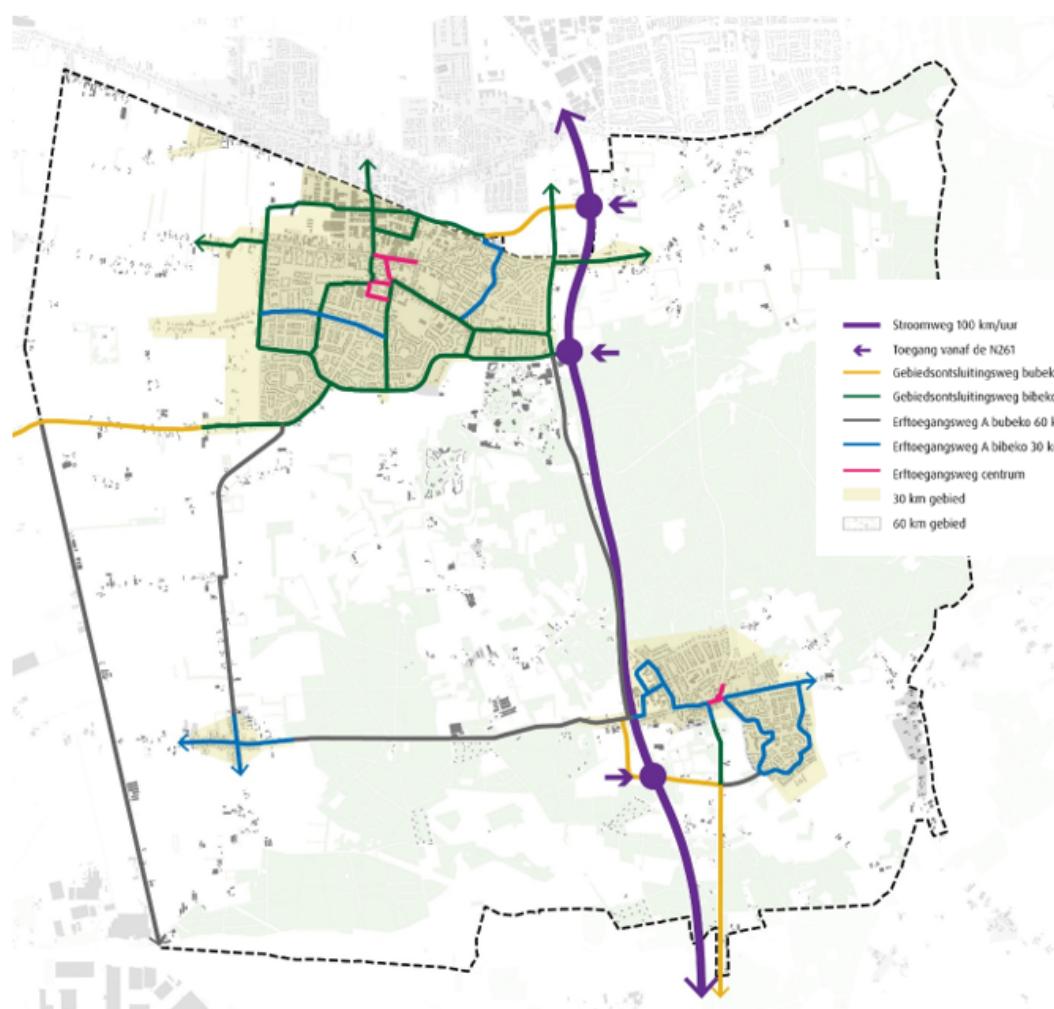
1. De centrumgebieden
2. De woon- en werkgebieden
3. Het buitengebied.

De centrumgebieden in deze gemeente zijn de centra van Kaatsheuvel en van Loon op Zand. De dorpskern De Moer en de overige delen van de bebouwde kommen noemen we woon- en werkgebieden. Het overige deel van het grondgebied van Loon op Zand is het buitengebied.

In samenspraak met vertegenwoordigers van bewoners en organisaties in de focusgroepen is het type gebied gesproken wat het meest belangrijk is. Per deelgebied zijn er vijf thema's geselecteerd die de komende tijd de aandacht vragen. Hierbij is de relatie met de hiervoor genoemde doelstellingen van belang. Immers de invulling en aanpak van de thema's moet gaan leiden tot de realisering van de doelstelling voor mobiliteit, verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid.



Recreatie in het buitengebied



Indeling wegen in Loon op Zand naar type

Vanuit mobiliteit hebben de drie typen gebieden hun eigen karakter, maar ook hun onderlinge samenhang. Dat komt het meest tot uiting in het infrastructurele netwerk van wegen en fietspaden. Voordat we op de verkeersaspecten van de drie gebieden in gaan, willen we eerst stilstaan bij het overkoepelende netwerk.



## 4.2 Wegencategorisering en fietsnetwerk

In het vorige verkeersplan is een wegencategorisering opgenomen. Volgens de principes van Duurzaam Veilig zijn de wegen in Loon op Zand verdeeld naar stroomwegen, gebiedsontsluitende wegen en erf-toegangswegen. Daarnaast is het fietsnetwerk vastgelegd in de Fietsnotitie (2014).

In de afgelopen jaren zijn projecten gerealiseerd die van invloed zijn op deze eerdere wegencategorisering. De aansluiting van Loon op Zand op de provinciale weg N261.

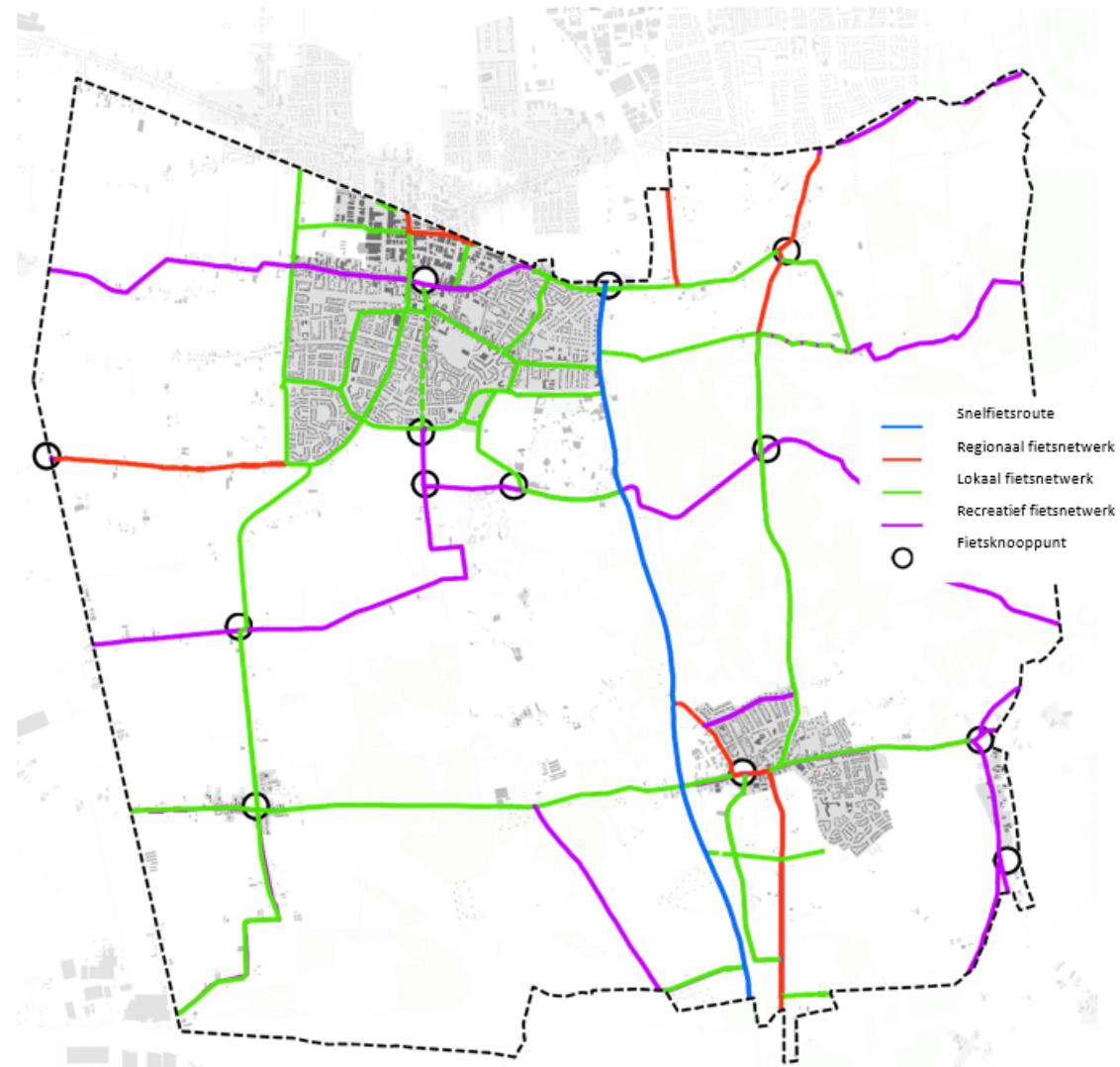
In Kaatsheuvel is de ring van gebiedsontslutingswegen compleet gemaakt en is in het centrum het Anton Pieckplein gerealiseerd.

Door deze ontwikkelingen is de oude wegencategorisering tegen het licht gehouden. In de basis is veel nog goed en blijft ongewijzigd. Wat verandert wel?

De kern Loon op Zand is geheel anders op de N261 aangesloten, de straten zijn 30 km/u geworden. In Kaatsheuvel worden de Leo XIII-straat en de Hilsestraat erftoegangsweg-A (30 km/u). Dit komt de verkeersveiligheid ten goede. Bovendien is gelet op de maximale omvang van de 30 km/uur-gebieden een 50 km/uur-weg niet nodig.

In het buitengebied zien we een toename van verkeer op de route naar de Burgemeester Letschertweg/Vossenberg. Daarom wordt de Heibloemstraat een erftoegangsweg-A.

Bij groot onderhoud aan deze wegen, waarbij een herinrichting mogelijk is, worden deze wijzigingen doorgevoerd.

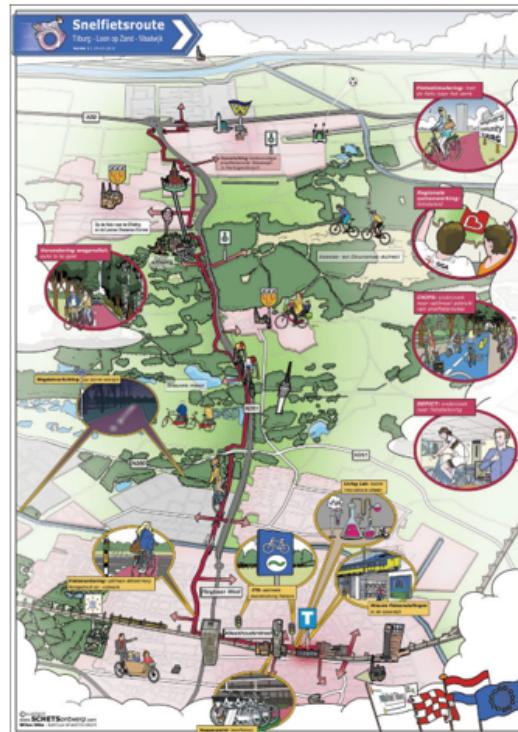




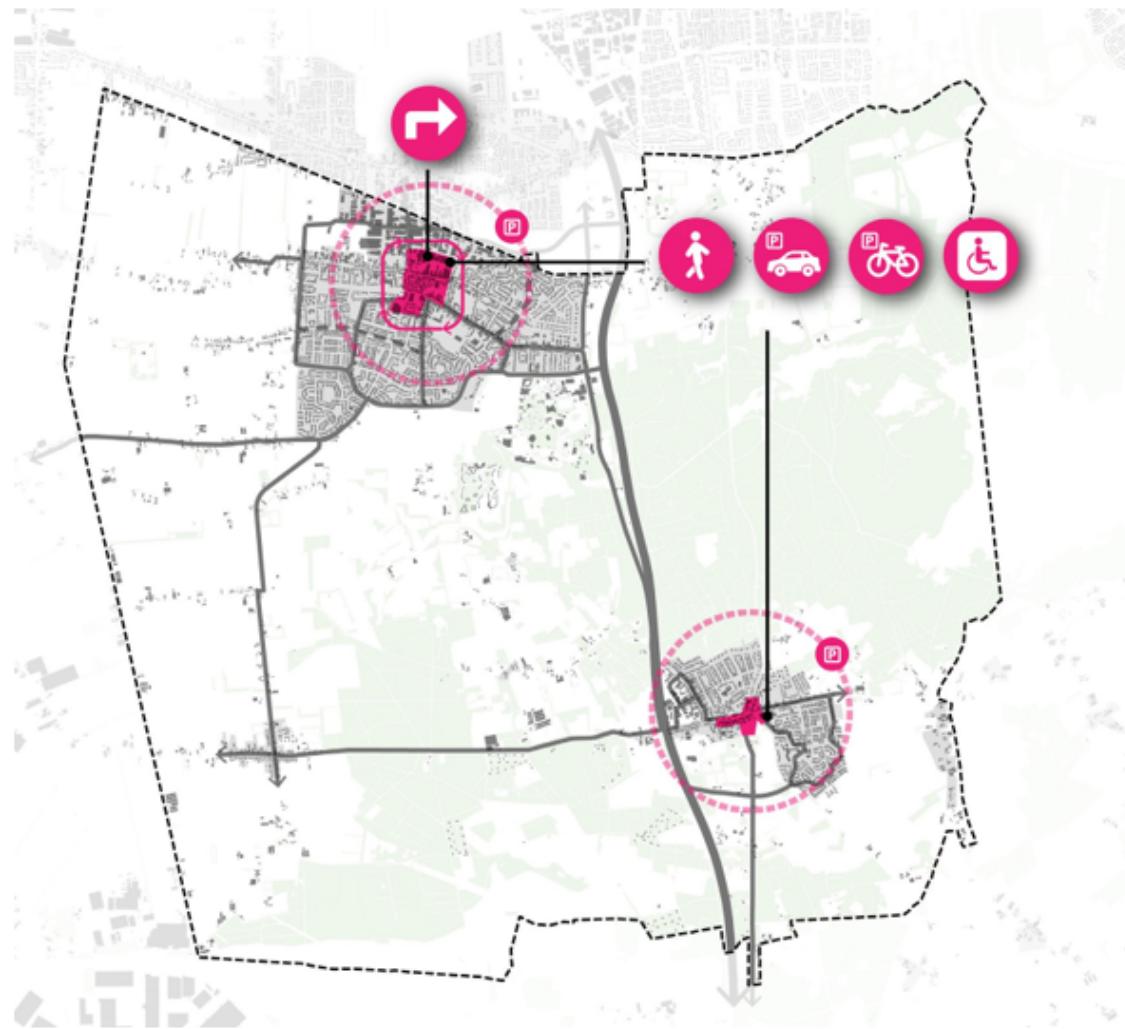
### *Fietsnetwerk in de gemeente Loon op Zand*

Op de kaart staat het toekomstig netwerk van fietsvoorzieningen. Wij streven naar een goede kwaliteit van de fietsvoorzieningen en zullen daarvoor aansluiten op de landelijke richtlijnen van het CROW. Vanuit Duurzaam Veilig zijn fietsvoorzieningen langs gebiedsontsluitende wegen nodig. Het netwerk wordt verder aangevuld met fietsvoorzieningen die in grote mate voor het recreatief fietsverkeer van belang zijn. Dit netwerk kan in de komende jaren nog aanpassingen krijgen, bijvoorbeeld doordat zich nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen voordoen.

We werken samen met de gemeenten Tilburg en Waalwijk en de provincie Noord-Brabant aan de realisatie van de snelfietsroute tussen Tilburg en Waalwijk. In onze gemeente komt deze parallel aan de N261 te liggen. Het doel is om deze route in 2021 gerealiseerd te hebben. Met deze route is het mogelijk om op een veilige en comfortabele wijze naar Tilburg of Waalwijk te fietsen. Natuurlijk zorgt de snelfietsroute ook voor goede ontsluiting naar onze kerken en naar diverse recreatieve bestemmingen, denk aan Huis ter Heide, Loonse en Drunense Duinen, de Efteling enz. Op de tekening rechts is te zien waar de snelfietsroute komt te liggen.



*Traject snelfietsroute tussen Waalwijk en Tilburg*



#### 4.3 Centrumgebieden

In de smalle straten van de centra moeten fietsers, voetgangers, autoverkeer en alle functies een plekje krijgen. Bewegwijzering blijft in alle onderdelen een punt van aandacht. Relevantie thema's zijn:

##### 1. Beter benutten van ruimte

Er moet meer ruimte beschikbaar komen voor voetgangers en fietsers. Dit betekent dat uitstallingen en reclame van winkels niet in de weg van voetgangers mogen staan. Er is hierbij afstemming met ondernemers in de gemeente. Voetpaden mogen breder en er moet aandacht komen voor de veiligheid van fietsers.



##### 2. Meer fietsparkeren

Er is te weinig ruimte om je fiets te stallen in het centrum. We gaan meer hoogwaardige fietsenrekken neerzetten op slimme plekken. Ook kijken we of er oplaadpunten kunnen komen voor de elektrische fiets.



### 3. Slim autoparkeren

We willen graag dat auto's aan de rand van het centrum geparkeerd worden. Dit vereist in Kaatsheuvel een verschuiving van de parkeerplekken aan de Hoofdstraat en Peperstraat. We zoeken vooral parkeerplaatsen

aan de zuidkant van het centrum, omdat hier minder parkeerplaatsen zijn dan aan de noordkant. Natuurlijk mogen mindervaliden hun auto's zo dicht mogelijk bij hun bestemming zetten. Parkerden behouden op het Oranjeplein in Loon op Zand is wenselijk. Ondernemers zien graag uitbreiding. In de huidige openbare ruimte past dat echter niet. Bij toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen is dit een mogelijkheid. Daarnaast is er bij evenementen in de beide dorpen tekort aan parkeerplaatsen. We gaan zoeken naar geschikte 'overloopparkererterreinen', die op drukke momenten voor autoparkeren gebruikt kunnen worden.



### 4. Toegankelijk voor mindervaliden

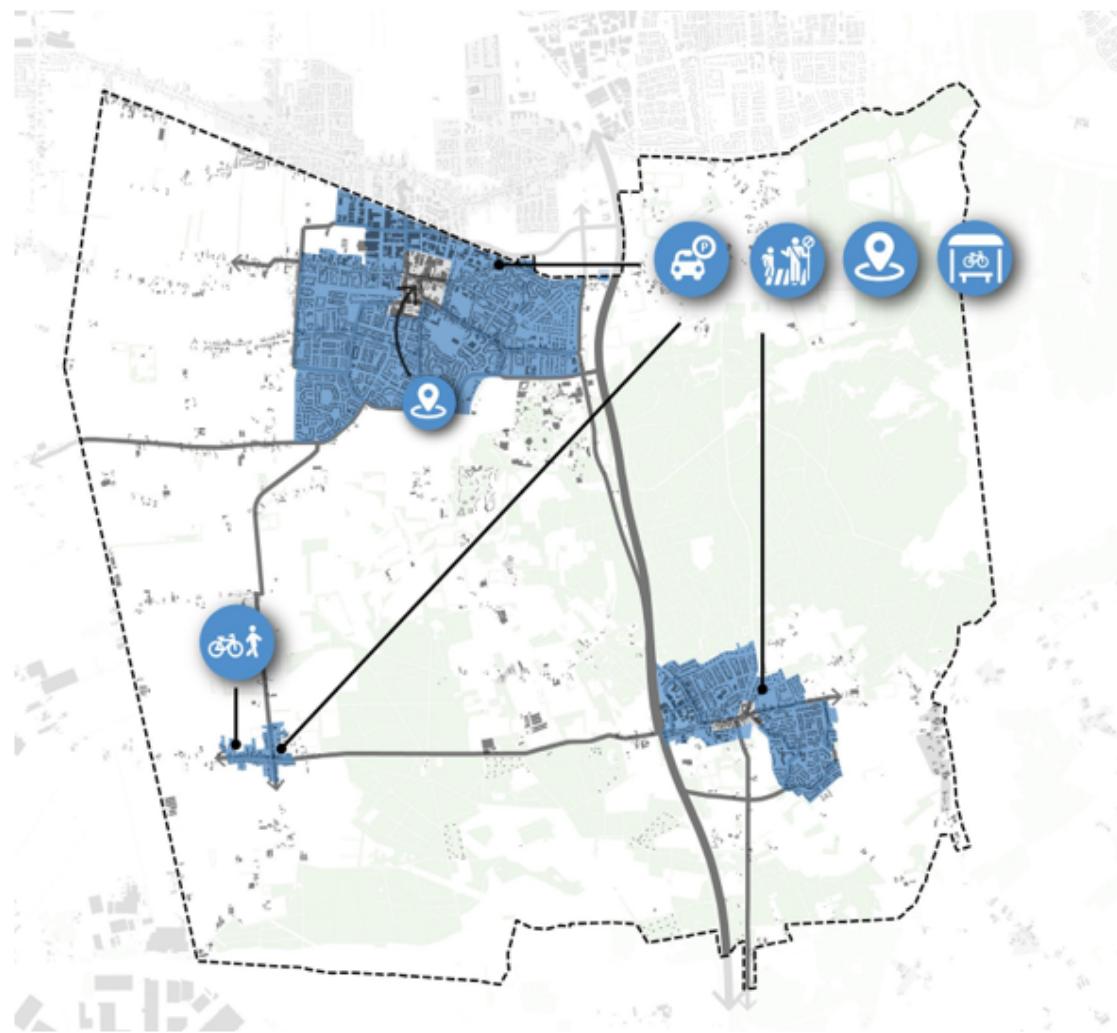
Mindervaliden moeten overal voldoende ruimte krijgen. Dit betekent minder obstakels op de stoepen en strikte handhaving van de randvoorwaarden. Dus drempelvrij of voldoende afritjes, rechte voetpaden en de loopafstand van auto tot ingang zo beperkt mogelijk.



### 5. Ontsluiting centrumgebieden voor het autoverkeer

De vindbaarheid van het centrum van Kaatsheuvel van en naar de parkeerterreinen kan beter. De Hoofdstraat en Peperstraat mogen nog meer verblijfsgebied worden en het autoverkeer moet zoveel mogelijk de route rond het centrum gebruiken. Daarnaast moeten de verbindingen tussen de parkeerterreinen de voetgangers uitnodigen om naar de winkels te wandelen. Door auto's hier te weren, ontstaat meer ruimte, veiligheid en gemak voor voetgangers. De concrete inrichting moet in samenspraak met de ondernemers worden bepaald (Lintenvisie en deze Verkeersvisie zijn het kader). Ook de vindbaarheid van het centrum van Loon op Zand vraagt om aanpassing. Dat speelt voor het autoverkeer maar zeker ook voor fietsers. Door meer bewegwijzering kan dit vorm krijgen. Belangrijk voor een aantrekkelijk dorpscentrum is dat de auto daar te gast is!





#### 4.4 Woon- en werkgebieden

De thema's in de woon- en werkgebieden hebben eigenlijk met alle doelstellingen te maken. Niet zo gek: woon- en werkgebieden kunnen heel verschillende gebieden zijn.

De belangrijkste thema's zijn:

##### 1. Veilig fietsen en lopen

Fietsers en voetgangers zijn vaak een kwetsbare groep in het verkeer. In de woon- en werkgebieden ervaren ze onveilige situaties. Dit willen we verbeteren door op een aantal kruispunten de verkeersveiligheid te verbeteren en fietsstroken of fietsstraten aan te leggen.

Voorbeelden hiervan zijn de gehele snelfietsroute met tunnel onder de Europalaan en de fietsoversteek Bevrijdingsweg (ter hoogte van de Dijkstraat).

Daarnaast onderzoeken we of we de onveilige confrontaties met breed landbouwverkeer in De Moer kunnen verminderen en hoe dat het beste kan.



##### 2. Verkeer bij de scholen in goede banen leiden

Bij de meeste scholen in onze gemeente is het druk met auto's bij het ophalen en brengen van de kinderen. De scholen moeten veilig bereikbaar zijn met de fiets en we gaan samen met de scholen aandacht besteden aan het veilig oversteken. De inrichting van de schoolomgeving is bij de meeste scholen de



afgelopen jaren aangepast. Momenteel komt de veiligheid vooral in het geding doordat de auto vaak wordt gebruikt. We zetten ons in om gezamenlijk met alle scholen meer kinderen te voet en met de fiets naar school te laten gaan. We gaan dit op verschillende manieren met de scholen uitwerken.



### **3. Goede bereikbaarheid van voorzieningen**

De voorzieningen in het centrum moeten goed bereikbaar zijn vanuit de woongebieden. Dat betekent logische routes, goede bewegwijzering (ook naar de parkeerplaatsen) en de overlast door het laden en lossen zo klein mogelijk maken.



### **4. Fietsparkeren toevoegen bij bushaltes**

Bij de bushaltes is het niet altijd mogelijk om je fiets te stallen. Dit werkt diefstal en vernieling van fietsen in de hand. Het openbaar vervoer veranderen ligt niet in eerste instantie bij de gemeente (andere buslijnen, of meer buslijnen). De gemeente kan het wel fijner en makkelijker maken om het eerste en laatste stukje van je busreis te maken. Daar hoort een veilige plek voor je fiets bij de halte bij. Hiermee stimuleren we het gebruik van het openbaar vervoer.

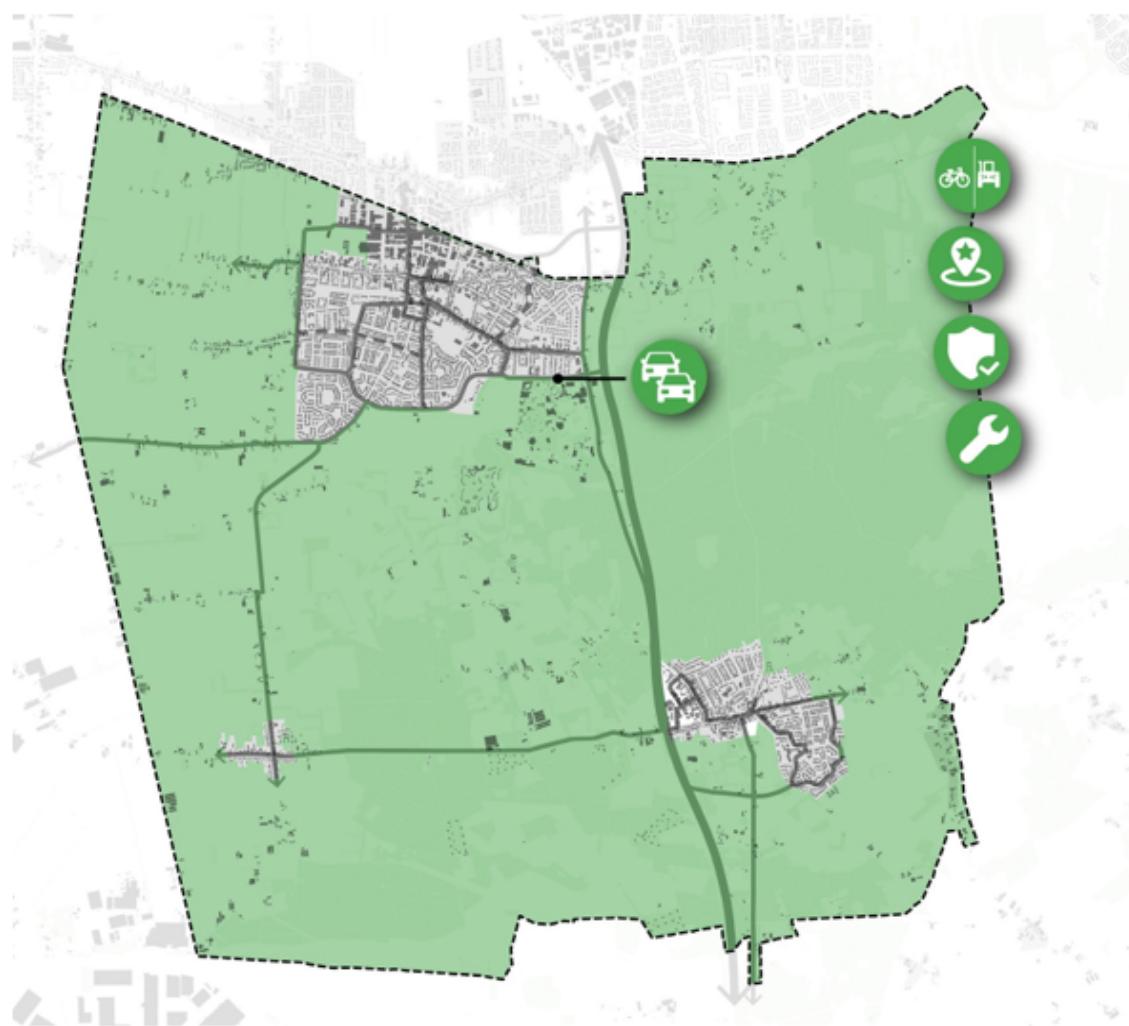


### **5. Altijd goed parkeren**

In alle drie kernen zijn er klachten over foutparkeren. Vooral op piekmomenten vindt dit plaats - bijvoorbeeld bij wedstrijden van sportclubs of de rommelmarkt.

Daarom zetten we in op goed parkeren. Dit is beïnvloeden van gedrag. Dat voeren we uit met gerichte campagnes en handhaving.





#### 4.5 Buitengebied

In het buitengebied willen we de veiligheid van de fietsers en voetgangers verbeteren. Daarbij moeten we ook de bereikbaarheid van diverse recreatieve voorzieningen verzorgen. Met alles wat we doen houden we het landelijke karakter van het buitengebied in het oog.

Vanuit de regio Hart van Brabant werken we aan een gezamenlijke agenda mobiliteit en leisure. Hieraan leveren we vanuit onze gemeente een actieve bijdrage, bijvoorbeeld voor een betere bereikbaarheid van de verschillende leisurevoorzieningen (omgeving Efteling, maar ook de natuurgebieden) en op innovatieve vormen van vervoer. Zo zal de pilot leenfietsssysteem in 2017 worden gerealiseerd in de omgeving van de Loonse en Drunense Duinen en de Oisterwijkse bossen en vennen.

##### 1. Verkeersveiligheid fietsers vergroten

In het buitengebied kunnen conflicten optreden tussen zwaar landbouwverkeer en fietsers. Dit gaat ook om scholieren en recreatieve fietsers. We willen dit verbeteren: gedragscampagnes, particuliere initiatieven of educatie op scholen is hiervoor een oplossing, naast het aanpakken van de gevaarlijkste punten. ZLTO is onze gesprekspartner hierbij.



##### 2. Bereikbaarheid recreatieve voorzieningen verbeteren

De Loonse en Drunense duinen, groepsaccommodaties en sportvoorzieningen zijn leisurevoorzieningen in de gemeente. In samenhang met het Economisch Programma 2016-2020 geven we de bereikbaarheid van deze voorzieningen prioriteit. Ook zetten we in op herkenbaarheid met bewegwijzering. Concreet betekent dit dat we onder meer streven naar een goede fietsverbinding tussen de Duinlaan en de Roestelberg en de aanleg van fiets- en voetgangersvoorzieningen in de Kloosterstraat.



### 3. Aandacht voor beleving veiligheid

Als je de omgeving als veilig ervaart ga je eerder fietsen en wandelen. Dat is nu nog niet overal zo in het buitengebied. Om dit te verbeteren kan je brede bermen met ruw gras maken en het zicht verbeteren (geen grote hekwerken of hoog groen).

De gemeente wil in overleg met bewoners en kijkend naar het budget dit punt aanpakken. De vrijliggende fietspaden moeten volgens de landelijke normen verlicht zijn. Daarnaast is het belangrijk dat de utilitaire routes uit het fietsnetwerk veilig worden ervaren en daarom daarop en op de omgeving (bijvoorbeeld natuur) afgestemde verlichting hebben. Deze routes verbinden de kerken met elkaar maar bijvoorbeeld ook met sportvelden, scholen en de kerken om ons heen. Voor de overige wegen in het buitengebied zijn we terughoudend met verlichting in verband met bijvoorbeeld natuurwaarden.



### 4. Onderhoud op en langs fietspaden

Fietspaden moeten goed onderhouden zijn (voldoende markering en weinig belemmeringen). Onderhoud van de bermen hoort daar ook bij. Voorkomen moet worden dat fietsvoorzieningen smaller worden door overgroeide bermen of dat laag hangende takken voor hinder zorgen.



### 5. Eftelingverkeer opvangen

De Efteling heeft haar plannen voor de toekomst neergelegd in het Masterplan 'De wereld van de Efteling 2030'. De plannen gaan uit van een forse groei van het toekomstig aantal bezoekers. Die plannen worden nu uitgewerkt, ook wat betreft mobiliteit en infrastructuur. Bewoners uit de gemeente zijn bezorgd dat de bereikbaarheid van Kaatsheuvel door die groei verslechtert. De gemeente wil het verkeer naar de Efteling in goede banen leiden. Dat betekent de juiste aanrijdroute handhaven, parkeren op afstand mogelijk maken en in nauw overleg met provincie en de Efteling nadenken over een tweede aansluiting op de N261.

Ook houdt de gemeente de belangen van fietsers en voetgangers in het oog: zij moeten ongehinderd rond de Efteling, in het Loonse Land kunnen fietsen en wandelen. Dat betekent dat bij ontwikkeling/groei van leisure het behoud van de landschappelijke kwaliteiten en het behouden van recreatieve routes door en langs het ontwikkelgebied aandachtspunten zijn (Structuurvisie). De verbindingen en routes vanuit Kaatsheuvel in zuidelijke en zuid-oostelijke richting moeten in stand worden gehouden.



## 5. Vervolg: op weg naar uitvoering

Met deze Verkeersvisie zijn de uitgangspunten voor het verkeersbeleid in de komende jaren vastgesteld. Nu gaan we aan de slag met het opstellen van concrete projecten.

### 5.1 Flexibele aanpak

Deze Verkeersvisie 2025 is onderdeel van de beleidscyclus van het opstellen, uitvoeren, evalueren en bijstellen van het beleid. De Visie vormt voor de periode tot 2025 het beleidskader. De uitvoering van dit beleid, ofwel de concrete invulling en uitwerking van projecten en financiering, wordt geregeld in een afzonderlijk uitvoeringsprogramma. De genoemde thema's hebben niet alleen betrekking op aanpassingen van het gemeentelijke wegennet, maar ook op activiteiten, zoals onderzoek, campagnes, monitoring, groenvoorziening, et cetera.

Het uitvoeringsprogramma moet kunnen inspelen op de actualiteit, bijvoorbeeld als gevolg van gewijzigde (politieke, bestuurlijke of beleidsmatige) inzichten of de financiële situatie. Ook de effectiviteit van het beleid kan daarin worden meegewogen. Periodiek wordt de uitvoering en uitwerking van het beleid. Dit uitvoeringsprogramma kan met het daarin opgenomen investeringsprogramma dienen als basis voor de begroting, die jaarlijks door de gemeenteraad wordt vastgesteld. Voor de realisatie van het beleid en de toekomstige projecten zal zoveel mogelijk aansluiting worden gezocht bij de uitvoering van ruimtelijke projecten, woningbouwprogramma's of beheer- en onderhoudswerkzaamheden (werk met werk maken). De te maken keuzes in de volgorde van projecten worden door het college van B&W vastgelegd. Dit gebeurt op basis van de prioriteringsmethodiek van het integraal beleid voor de openbare ruimte. Het uitvoeringsprogramma geeft hiervoor een goede aanzet. Uiteraard worden die keuzes mede gestuurd door zaken als markt, politieke en maatschappelijke ontwikkelingen, ambities en natuurlijk kansen die voorbij komen.

### 5.2 Monitoring en bijsturing

De komende jaren is het van belang om door middel van monitoring te volgen of de maatregelen daadwerkelijk hun vruchten afwerpen. Regelmatig zullen verkeerstellingen worden uitgevoerd en verkeersongevallencijfers worden verzameld. Via brieven, email, de buitenbeter smartphone-app en het meldpunt Woonomgeving krijgt de gemeente ook input over wat de inwoners en organisaties in Loon op Zand vinden van de verkeerssituatie in hun omgeving.

Door een goede monitoring is bijsturing van het beleid mogelijk, zodat de beleidsdoelstellingen in de toekomst gehaald worden.



Beeld van De Moer

### 5.3 Samenwerking

In de vorige hoofdstukken is beschreven waar de gemeente Loon op Zand de komende jaren op wil inzetten. Als wegbeheerder kan de gemeente veel zelfstandig uitvoeren, maar voor veel onderwerpen en projecten is samenwerking met partners onontbeerlijk. Samen met partijen als VVN, de Fietsersbond, politie, SOL, de gebiedscommissies, centrum- en parkmanagement en andere wegbeheerders zoals de provincie Noord-Brabant kan vanuit ieders eigen kracht de beschreven onderwerpen worden aangepakt. Bij die samenwerking zien we ook een rol voor de bewoners. De grote van die van die rol wordt steeds afgestemd op het betreffende project.



## 5.5 Tot slot

Door de ogen van inwoners zijn alle genoemde onderwerpen belangrijk! Tegelijkertijd is duidelijk dat de benodigde financiële middelen niet direct voorhanden zullen zijn om alle onderdelen van deze Verkeersvisie snel uit te voeren. Daarnaast moet (ambtelijke) capaciteit georganiseerd worden voor verdere uitwerking van de diverse thema's.

In het op te stellen uitvoeringsplan (uitwerking van deze verkeersvisie) wordt aangegeven welke projecten wanneer opgepakt worden. We hebben veel plannen, maar we moeten kiezen in welke volgorde ze worden opgepakt. Hierbij houden we rekening met de effect van het project, de kosten en hoe iets snel en eenvoudig te realiseren is. Daarbij houden we rekening met bijvoorbeeld ruimtelijke ontwikkelingen, woningbouwprojecten en beheer en onderhoud van wegen en riool. Daardoor kunnen we kansen benutten en werk met werk maken. Dit vergroot de uitvoeringskracht!