

Mobiliteitsprogramma gemeente Loon op Zand 'Groen bewegen'

1. Het Mobiliteitsprogramma gemeente Loon op Zand 'Groen Bewegen' vast te stellen
2. De Verkeersvisie 2025 in te trekken

Proces tot het Mobiliteitsprogramma

De wereld om ons heen verandert in hoog tempo, en mobiliteit speelt daarin een cruciale rol. We zien tal van maatschappelijke en technologische ontwikkelingen die onze mobiliteit beïnvloeden. Denk aan veranderende reispatronen, de opkomst van nieuwe voertuigen of de groeiende aandacht voor duurzaamheid.

Tegelijkertijd zijn de meeste projecten uit onze huidige "Verkeersvisie 2025" succesvol afgerond.

Om in te spelen op deze ontwikkelingen, is een nieuw Mobiliteitsprogramma noodzakelijk. Daarom hebben we besloten om onze Verkeersvisie 2025, opgesteld in 2017 te herzien en een nieuwe gemeentelijke Mobiliteitsvisie voor 2040 op te stellen. Dit mobiliteitsprogramma is een uitwerking van de mobiliteitsvisie, die tot stand is gekomen na een evaluatie van het huidige beleid, analyse van ontwikkelingen en beleidskaders en gesprekken met diverse belangenpartijen.

- Middels een inventarisatiekaart konden bewoners, ondernemers en bezoekers de knelpunten die zij ervaren op het gebied van mobiliteit delen. Deze inventarisatie heeft 214 reacties opgeleverd op specifieke locaties in de gemeente.
- Tijdens twee edities van het interactieve *mobiliteitscafé* konden maatschappelijke organisaties hun visie delen op mobiliteit in Loon op Zand in 2040 en vervolgens inbreng leveren op de uitwerking hiervan in het mobiliteitsprogramma.
- Met de ambtelijke organisatie hebben diverse bijeenkomsten plaatsgevonden om de visie en het programma integraal af te stemmen.

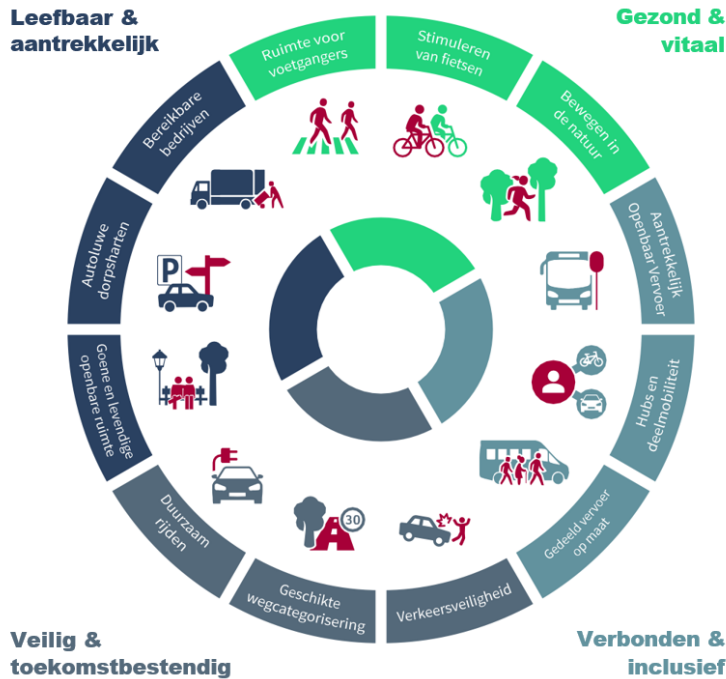
Gezamenlijke doelen voor 2040

We willen mobiliteit actief integreren in onze gemeentelijke strategie. Dit betekent dat we niet alleen kijken naar wegen en verkeer, maar ook naar gezondheid, leefbaarheid en duurzaamheid. De Mobiliteitsvisie 2040 sluit aan bij de recente Omgevingsvisie 2040 van de gemeente Loon op Zand. Samen met de inwoners willen we werken aan een toekomst waar elke verplaatsing een veilige, duurzame en plezierige ervaring is.

In Loon op Zand blijven we in beweging in een natuurlijke omgeving, op een duurzame en schone manier. We zorgen ervoor dat iedereen zich kan bewegen en creëren ruimte om dit in een groene omgeving te doen. Zo ontstaat de omvattende titel *Groen Bewegen*. Onze wensen voor 2040 kunnen worden ingedeeld in een viertal doelen:

- **Gezond & vitaal**
- **Verbonden & inclusief**
- **Veilig & toekomstbestendig**
- **Leefbaar & aantrekkelijk**

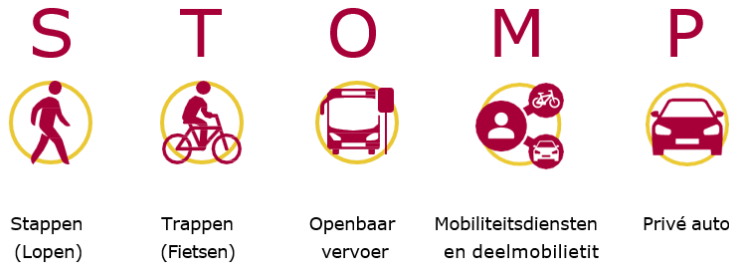
Voor elk van deze doelen zijn een aantal thema's van belang. Aan de hand van deze thema's wordt een totaalbeeld van de mobiliteit in 2040 vormgegeven. Bepaalde projecten kunnen onder meerdere thema's vallen, maar worden benoemd waar deze het meest relevant zijn.



Mobiliteit van de toekomst

In Nederland en daarmee ook in gemeente Loon op Zand zien we een aantal belangrijke (mobili-teits)trends die de komende jaren een grote rol zullen spelen. Deze trends zijn niet alleen van invloed op de manier waarop we ons verplaatsen, maar ook op de infrastructuur en de leefbaarheid van onze gemeente.

- De **mobilitéitstransitie** is een cruciale ontwikkeling in onze samenleving om maatschappelijke doelen te bereiken zoals verbeterde leefbaarheid, veiligheid en duurzaamheid. Dit kunnen we bereiken door een verschuiving in het gebruik van personenauto's naar een duurzamere mix van vervoersmiddelen/modaliteiten. Zo ontstaat er volgens het **STOMP-principe** een ordening om prioriteit te geven aan duurzamere modaliteiten.



- Mobiliteit als een dienst of MaaS (Mobility as a Service)** is een concept waarin meerdere vervoersdiensten (digitaal) worden geïntegreerd zodat de juiste vorm van mobiliteit op het juiste moment beschikbaar is. Op deze manier kunnen efficiënte **multimodale verplaatsingen** worden gemaakt. Dit houdt in dat verschillende modaliteiten (vervoerswijzen) in combinatie met elkaar worden gebruikt om zo de voordelen van elk vervoermiddel te benutten.
- Deelmobiliteit** gaat hierin een steeds grotere rol spelen. Het gebruik van deelauto's, deel(bak)fietsen, deelscooters of deelscootmobielen neemt toe, en aanbieders van deelmobiliteit bieden nieuwe mogelijkheden voor efficiënte en duurzame verplaatsingen. Dankzij betere technologie en meer data kunnen we op een nog slimmere manier reizen.
- De **technologie in voertuigen** blijft zich ontwikkelen, met toepassingen zoals adaptive cruise control (ACC), Intelligente Snelheidsassistent (ISA) of precrash-systemen. Daarnaast kunnen voertuigen steeds meer met de infrastructuur communiceren, bijvoorbeeld met intelligente verkeerslichten (iVRI's). Als randvoorwaarde voor dergelijke technologische ontwikkelingen is het belangrijk om de fysieke en digitale infrastructuur goed op orde te houden.
- De **energietransitie** zorgt voor een toename van het gebruik van alternatieven voor fossiele brandstoffen. Hierdoor neemt het aantal elektrische voertuigen en laadpalen in Loon op Zand

toe. Deze trend zal naar verwachting doorzetten, waarbij de elektrische auto de komende jaren steeds prominenter aanwezig zal zijn.

- De introductie van **nieuwe voertuigen** zoals e-bikes, fatbikes, speed pedelecs en bakfietsen heeft geleid tot een grotere variatie op het fietspad. Dit brengt veiligheidsrisico's met zich mee vanwege de verschillen in grootte, snelheid en gewicht van de voertuigen.
- Een andere recente ontwikkeling op het gebied van verkeersveiligheid is de uitwerking van de wegcategorie **gebiedsontsluitingsweg 30 km/h**. Dit is een nieuwe wegcategorie die is ingevoerd om de verkeersveiligheid binnen de bebouwde kom te verbeteren. Deze wegen hebben zowel een verkeersfunctie voor doorgaand verkeer als een verblijfsfunctie voor lokale toegang. In de praktijk betekent dit dat de maximumsnelheid op dergelijke wegen wordt verlaagd van 50 km/h naar 30 km/h. Door de snelheid te verlagen, wordt het risico op ernstige ongevallen verminderd en wordt de verkeersomgeving veiliger voor iedereen.
- De bevolking van de gemeente Loon op Zand wordt ouder, wat betekent dat het aantal ouderen in de **bevolkingssamenstelling** toeneemt. Deze groep wordt ook steeds mobieler. Daarom is het belangrijk met deze steeds groter wordende doelgroep rekening te houden in het vormgeven van het mobiliteitsstelsel.

Door deze trends te omarmen en te integreren in het gemeentelijk mobiliteitsprogramma, werken we aan toekomstbestendige mobiliteit die bijdraagt aan de leefbaarheid, duurzaamheid en veiligheid van de gemeente Loon op Zand.

Beleidskaders

De mobiliteitsopgave in de gemeente Loon op Zand is niet op zichzelf staand en is nauw verbonden met de opgaven op landelijk, provinciaal en regionaal niveau maar ook met de andere opgaven van Loon op Zand en omgeving. Beleidsdocumenten en programma's die samenhangen met deze mobiliteitsvisie zijn ingedeeld op basis van overheidsniveau. De belangrijkste beleidsdocumenten en programma's zijn hier opgesomd.

Gemeentelijk beleid

Verkeersvisie Loon op Zand 2025

De mobiliteitsvisie en het mobiliteitsprogramma 2040 vervangen de huidige verkeersvisie 2025 (opgesteld in 2017).

Omgevingsvisie Loon op Zand 2040

Streeft naar een prettige woonplek voor alle inwoners en het versterken van de recreatieve waarde van de gemeente zonder extra druk op het wegennet en de natuur. Daarnaast is er een focus op het versterken van de natuur en het landschap. De omgevingsvisie richt zich op 6 speerpunten: Duurzame groene dorpen, Recreatief profiel verbreden: harmonie en plezier, Iedereen doet op eigen kracht mee, Slim bereikbaar, Toekomstbestendige centra en All-inclusive landschap.

Parkeerbeleid Loon op Zand

Het beleid uit 2016 richt zich op het verbeteren van de parkeersituatie in de gemeente met parkeernormen en stappenplannen voor verschillende gebieden (woongebied, centrumgebied, bedrijvenlocaties). Hierin worden ook uitgangspunten benoemd voor fietsparkeren, handhaving en parkeren voor specifieke doelgroepen.

Uitvoeringsprogramma Strategisch Plan Verkeersveiligheid

De gemeente Loon op Zand werkt samen met regionale en provinciale partners om de verkeersveiligheid te verbeteren door landelijke en regionale verkeersveiligheidsplannen te vertalen naar de gemeentelijke context. Het uitvoeringsprogramma bevat een overzicht van de belangrijkste verkeersveiligheidsopgaven en doelstellingen om specifieke risicothema's aan te pakken. Daarnaast zijn de belangrijkste risicolocaties in kaart gebracht.

Duurzaamheidsprogramma Loon op Zand 2023-2033

Als raakvlak met mobiliteit richt het programma zich op het ondersteunen van elektrisch rijden, aangezien openbare oplaadpunten steeds drukker bezet raken. Daarnaast wordt ingezet op betere luchtkwaliteit en gezondheid door het stimuleren van openbaar vervoer en fietsen naar toeristische attracties binnen de gemeente.

Economische en toeristisch-recreatieve visie Loon op Zand 2030

De visie stelt o.a. dat de (her)inrichting van centra aansluit bij de wensen van winkeliers en bewoners. De visie hecht waarde aan wandel- en fietsroutestructuren en het beweegvriendelijker maken van de openbare ruimte om actieve vormen van verplaatsen, spelen en sportieve vormen van recreatie te stimuleren.

In de buurt/Aan de buurt: Visie op het Sociaal Domein 2022-2027

De visie zet in op het versterken van de gemeenschap en het vergroten van zelfred- en samenredzaamheid. Het benadrukt de noodzaak van toegankelijke voorzieningen, waarbij mobiliteit een rol speelt in het bevorderen van ontmoetingen en sociale cohesie. Dit vraagt om goede mobiliteitsverbindingen, een groene, prettige leefomgeving en laagdrempelige toegang tot vervoer.

Sport- en beweegnota Loon op Zand 2020 – 2030

De gemeente stimuleert sport en beweging door de openbare ruimte zo in te richten dat deze uitnodigt tot actieve recreatie, zoals wandelen, fietsen en skeeleren (sport-inclusief denken).

Toekomstagenda Loon op Zand 2030 (door inwoners)

De onderwerpen die op deze agenda staan zijn bepaald door de inwoners van de gemeente. Er is onder andere behoefte aan nieuwe vormen van publiek vervoer zoals deelfietsen of pendelbusjes. Verder worden genoemd: een integrale visie op het stimuleren van elektrisch rijden door extra laadpalen te plaatsen en een autoluw centrum van Kaatsheuvel met ruimte voor groen en extra laad- en losplekken.

Ruimtelijke ontwikkelingen binnen de gemeente

Wereld van de Efteling 2030

Het bestemmingsplan is opgesteld om de groei en ontwikkeling van de Efteling tot 2030 te begeleiden. De Efteling wil uitbreiden om een internationale bestemming te worden met jaarlijks 7 miljoen bezoeken. Dit omvat een uitbereiding van het park en meer verblijfsaccommodaties. Hierdoor is de realisatie van een zuidelijke ontsluiting noodzakelijk om het verkeer over het wegennet te verdelen.

Bus Rapid Transit

De provincie en gemeenten op de lijn Tilburg – Loon op Zand - Efteling - Waalwijk – Heusden – 's-Hertogenbosch werken gezamenlijk aan een stapsgewijze doorontwikkeling van het openbaar vervoer naar BRT-niveau (Bus Rapid Transit). Hierbij wordt via de stappen brons (o.a. opwaarderen halte), zilver (doorstromingsmaatregelen) en goud (route zoveel mogelijk over auto(snel)wegen), om zo te komen tot een snelle en frequente openbaar verbinding op deze lijn.

Woningbouwontwikkelingen

- Westwaard (Kaatsheuvel), 450 woningen
- Park Wijtenbrug (Kaatsheuvel), 139 woningen
- De Els 3 en 4 (Kaatsheuvel), 62 woningen
- Van Lierpark (Loon op Zand), 94 woningen
- Salmrijck (Loon op Zand), 50 woningen
- De Hooivork (De Moer), 60 woningen

Mobiliteitsbeleid overheden

Nationaal: Mobiliteitsvisie 2050

Richt zich op het creëren van een duurzaam, veilig en gezond mobiliteitssysteem dat voldoet aan de normen voor bereikbaarheid en leefbaarheid. Het beleid benadrukt de juiste mobiliteit op de juiste tijd en plaats, met een gebiedsgerichte aanpak en samenwerking.

Nationaal: Strategisch plan verkeersveiligheid 2030

Streeft naar een aanzienlijke vermindering van verkeersslachtoffers door een risicogestuurde aanpak. Het plan legt de nadruk op samenwerking tussen overheden, maatschappelijke organisaties en het bedrijfsleven om proactief de belangrijkste risico's in het verkeerssysteem aan te pakken. Daarnaast worden innovatieve technologieën en infrastructuurverbeteringen ingezet om de verkeersveiligheid te verhogen.

Nationaal: Nationaal toekomstbeeld fiets

Is gericht op het verbeteren van de fietsinfrastructuur en het wegnemen van knelpunten om fietsen aantrekkelijker en veiliger te maken. Daarnaast wordt er gekeken naar hoe de fiets kan bijdragen aan de toekomstige ruimtelijke inrichting en welke investeringen daarvoor nodig zijn.

Provinciaal: Brabantse omgevingsvisie

Schetst een toekomstbeeld voor de fysieke leefomgeving van Noord-Brabant met ambities op het gebied van energietransitie, klimaatbestendigheid, slimme netwerksteden en een duurzame economie.

Provinciaal: Ontwikkelperspectief Stedelijk Brabant 2040

Richt zich op duurzame stedelijke ontwikkeling met een nadruk op mobiliteitstransitie en betere integratie van het mobiliteitssysteem met de stedelijke omgeving om de bereikbaarheid en leefbaarheid te verbeteren.

Provinciaal: Beleidskader Mobiliteit Koers 2030

Inzet op ketenverplaatsingen om een volwaardig alternatief voor de auto te creëren en hiermee de mobiliteitstransitie te faciliteren. In het document staan 5 ambities centraal: veilige mobiliteit, een samenhangend mobiliteitssysteem, een robuust en betrouwbaar mobiliteitssysteem, mobiliteit voor iedereen, en schone, stille en gezonde mobiliteit.

Provinciaal: Brabants Verkeersveiligheidsplan 2024-2027

Streeft naar nul verkeersslachtoffers door een gezamenlijke aanpak van gemeenten, provincie, Rijkswaterstaat, politie en het Openbaar Ministerie. Het plan richt zich op een risico- en datagestuurde aanpak om verkeersveiligheid te verbeteren. Daarnaast wordt er veel nadruk gelegd op bewustwording en educatie om veilig gedrag in het verkeer te bevorderen.

Provinciaal: Visie gedeelde mobiliteit Noord-Brabant

Richt zich op het ontwikkelen van een slim en duurzaam mobiliteitssysteem waarin de reiziger centraal staat. Het document benadrukt de overgang van traditioneel openbaar vervoer naar mobiliteit als dienst met een mix van vervoersmiddelen, zoals deelauto's, deelfietsen en flexibele OV-oplossingen.

Provinciaal: Brabants Toekomstbeeld Fiets

Streeft naar 40% meer fietskilometers in 2040 door meer ruimte te geven aan de fiets in zowel fysieke infrastructuur als regelgeving. Het document benadrukt de rol van de fiets in het oplossen van maatschappelijke uitdagingen zoals duurzame verstedelijking, gezondheid en energietransitie.

Regionaal: SRBT Woondeal 2022-2030

Richt zich op de bouw van 39.000 nieuwe woningen in de stedelijke regio Breda-Tilburg, met een sterke nadruk op betaalbaarheid en duurzaamheid. Dit beleid stimuleert de ontwikkeling van woon-werkgebieden die goed bereikbaar zijn met openbaar vervoer en fiets.

Regionaal: Meerjarig Multimodaal Mobiliteitspakket SRBT

Het verbeteren van de bereikbaarheid en leefbaarheid in de stadsregio Breda-Tilburg door duurzame en slimme mobiliteitsoplossingen staat centraal. Het document benadrukt de noodzaak van schonere vervoersmiddelen, inclusieve mobiliteit en een robuust en betrouwbaar transportsysteem.

Regionaal: Kernagenda 2023 – 2027 Regio Hart van Brabant

Het document benadrukt samenwerking tussen gemeenten om bestaanszekerheid, kansengelijkheid en gezondheid te bevorderen, evenals energie, klimaatadaptatie en mobiliteit te verbeteren.

Regionaal: Mobiliteitsagenda Hart van Brabant

Streeft naar een betere leefbaarheid en bereikbaarheid door het inzetten op duurzame en slimme mobiliteitsoplossingen. Het document legt de nadruk op 5 ambities:

- Schoon, stil en gezond
- Veilig
- Inclusief
- Robuust en betrouwbaar
- Slim en efficiënt

Regionaal: OV concessie Oost-Brabant

De huidige concessie, verleend aan Arriva, is in december 2014 gestart. Deze zou in december 2024 eindigen, maar is vanwege de coronapandemie met 2 jaar verlengd. De opvolgende concessie, voor de periode 2027-2039, is inmiddels gegund aan Arriva en start op 13 december 2026.

Regionaal: SPV uitvoeringsagenda Hart van Brabant

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid van de regio Hart van Brabant benoemd focusthema's en bijbehorende acties voor de regio, met onder andere de aanpak van onveilige en ongeloofwaardige snelheidslimieten, aanpak van onveilige kruispunten en oversteeklocaties, het verbeteren van de veiligheid voor oudere (elektrische) fietser en het verbeteren van de sociale norm rond afleiding en snelheids-overtredingen.

Regionaal: Regionale visie op laadinfrastructuur

Wordt momenteel uitgewerkt.

Gezond & vitaal



In de gemeente Loon op Zand streven we naar mobiliteit die bijdraagt aan gezondheid, vitaliteit en het meedoen van onze inwoners. Daarbij is er in de toekomst meer plaats voor voetgangers en fietsers in de openbare ruimte. Beide actieve vervoerswijzen dragen bij aan veiliger en duurzamer verkeer. Naast de utilitaire verplaatsingen faciliteren we ook recreatieve verplaatsingen te voet of met de fiets.

Voorbeeldtrip Gezond & vitaal 2040:

Een gepensioneerde inwoner uit Loon op Zand gaat 's ochtends wandelen met de hond door de natuur en daarna op de elektrische fiets winkelen in Tilburg.

Ruimte voor voetgangers



Onder voetgangers verstaan we iedereen die zich te voet in de openbare ruimte bevindt, al dan niet gebruik makend van hulpmiddelen zoals een rollator, rolstoel, scootmobiel of blindengeleidestok, maar bijvoorbeeld ook met skeelers of kinderwagens. Dit sluit aan bij onze doelstelling om brede en obstakelvrije voetpaden te realiseren die voor iedereen toegankelijk zijn. Denk hierbij ook aan voldoende trottoirafritten, verharding zonder oneffenheden en het tegengaan van het parkeren van fietsen (of auto's) op het voetpad. Op bepaalde drukke locaties met meer voorzieningen geven we extra prioriteit aan de voetganger en streven we naar een hoger kwaliteitsniveau.

Wandelnetwerk en bestemmingen

Lopen vormt de belangrijkste schakel in onze dagelijkse verplaatsingen. Mensen lopen om verschillende redenen:

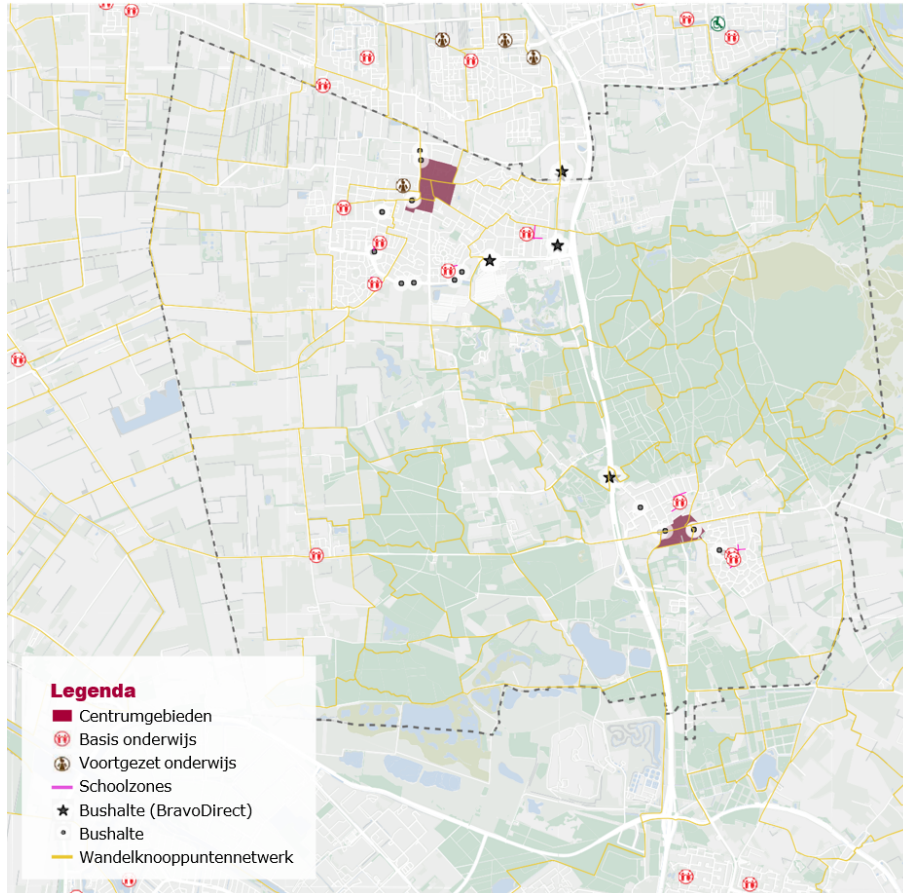
- Verplaatsen van A naar B
- Voor- en natransport bij reizen met een ander vervoersmiddel
- Een recreatief rondje wandelen of hardlopen
- Verblijven in de publieke ruimte

Om al deze redenen is een goed aaneengesloten netwerk van prettige looproutes en verblijfsplekken van belang. Onderdeel van dit netwerk zijn de landelijke recreatieve wandelroutes (aangeduid met knooppunt paaltjes), waaronder het Lange-Afstand-Wandelpad (LAW 13) door de gemeente, het Hertogenpad, lopend van Breda naar Roermond.

Daarnaast streven we bij verschillende soorten bestemmingen naar een passend kwaliteitsniveau van het voetgangersnetwerk. Met bijzondere aandacht voor bestemmingen als scholen, bushaltes, speellocaties, parken en dagelijkse (winkel) voorzieningen. De directe omgevingen van basisscholen zijn als schoolzone ingericht, met extra verkeersmaatregelen om de veiligheid van voetgangers (met name kinderen) te waarborgen. De schoolzone is duidelijk herkenbaar in de publieke ruimte, heeft lagere snelheidslimieten, goed gemarkeerde oversteekplaatsen en aanvullende verkeersremmende maatregelen.

Naast de (met borden aangeduide) recreatieve wandelroutes vormen deze bestemmingen de belangrijkste assen in het wandelnetwerk. In ons netwerk zorgen we ervoor dat iedereen overal kan lopen, dit kan op een voetpad zijn, maar ook op straat als er weinig gemotoriseerd verkeer aanwezig is. Zoals in rustige woonstraten waar lopen op de straat vaak veilig en comfortabel kan.

In de centrale winkellocaties van Kaatsheuvel en Loon op Zand willen we prettige verblijfsruimtes voor voetgangers creëren. Dit bevordert niet alleen het comfort en de veiligheid, maar ook de sociale interactie en economische activiteit in deze gebieden (zie ook Autoluwe dorpshearten).



Veiligheid, inclusiviteit en comfort

Als voetganger ervaren mensen bewust het gebruik van de openbare ruimte. Een leefbare, groene omgeving stimuleert mensen om te gaan lopen en elkaar te ontmoeten. Een veilige openbare ruimte met voldoende rustpunten zorgt ervoor dat ook kinderen, ouderen en mindervaliden zich zelfstandig en veilig kunnen bewegen.

Voor verschillende gebieden (centra, woonwijken, buitengebied) streven we naar verschillende kwaliteitsniveaus in bijvoorbeeld materialisatie. Een belangrijk gebied voor voetgangers is het centrum van Kaatsheuvel, hierbij sluiten we aan bij het centrumplan Kaatsheuvel.

Daarnaast geven we aandacht aan het verbeteren van voetgangersoversteekplaatsen, zodat iedereen veilig kan oversteken. Door het realiseren van veilige oversteekplaatsen gaan we barrièrewerking door drukke wegen zo veel mogelijk tegen.

Stimuleren van fietsen



Naast lopen is ook fietsen een gezonde en duurzame manier van verplaatsen die we willen stimuleren. Dit realiseren we door passend ontwerp en onderhoud van de fietsinfrastructuur, voldoende en kwalitatieve fietsparkeerplaatsen en door middel van campagnes.

Mobiliteitstransitie

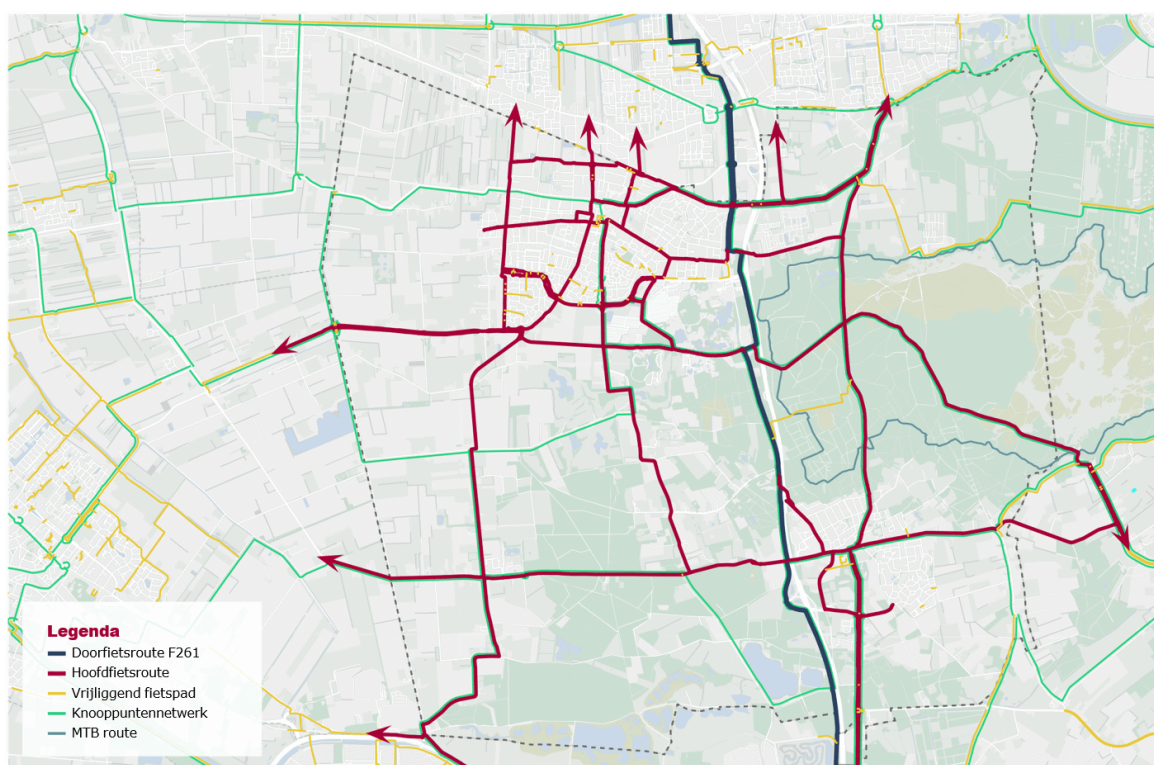
Over het algemeen wordt een afstand tot 7,5 kilometer op een gewone fiets als een acceptabele fietsafstand gezien voor dagelijkse verplaatsingen. Voor een elektrische fiets ligt deze afstand hoger, namelijk tot maximaal 15 kilometer. Sinds de opkomst van de elektrische fiets wordt fietsen voor steeds meer mensen, ook voor langere afstanden, een aantrekkelijker alternatief voor autoritten naar omliggende steden en bestemmingen. Daarnaast kunnen Speed pedelecs hogere snelheden bereiken en maken daardoor afstanden tot 30 kilometer of meer haalbaar voor dagelijkse verplaatsingen. Toch worden er veel korte verplaatsingen afgelegd met de auto. Gezien de vele voordelen van de fiets ten opzichte van

de auto willen we stimuleren om verplaatsingen met de (elektrische) fiets te maken in plaats van met de auto. Hiervoor kijken we niet alleen naar het fietsnetwerk binnen de gemeente, maar ook naar hoogwaardige verbindingen met bestemmingen als Waalwijk, Tilburg of Dongen.



Vitaal op de fiets

De kwaliteit van de fietsinfrastructuur wordt gewaarborgd door passende inrichting en materialen die veiligheid en comfort verhogen. We maken onze fietspaden geschikt voor alle soorten fietsen, waaronder elektrische fietsen, bakfietsen en duo-fietsen. Dit betekent dat we zorgen voor voldoende brede fietspaden en het vermijden van te scherpe bochten. Verder hebben we oog voor regelmatig onderhoud van de fietspaden zodat deze goed toegankelijk blijven.



Fietsnetwerk

We willen het fietsnetwerk met name verbeteren door herinrichting van wegen (in de kernen). Op de belangrijkste verbindingen streven we naar vrijliggende fietspaden. Zo ontstaat een compleet netwerk waarmee voorzieningen, overstappunten, bedrijven en woongebieden gemakkelijk met de fiets bereikbaar zijn.

- De **doorfietsroute F261** is de belangrijkste fietsverbinding door de gemeente. Deze route is ontworpen om fietsers een snelle, veilige en comfortabele verbinding te bieden van Tilburg, langs Loon op Zand en Kaatsheuvel, naar Waalwijk. Naast een breed en vrijliggend fietspad, biedt de doorfietsroute ook voorrang voor fietsers op veel kruispunten, waardoor er minder gestopt hoeft te worden voor ander verkeer. Dit maakt het voor zowel woon-werkverkeer als recreatieve fietsers aantrekkelijker om de fiets te pakken. De fietsroute is opgeleverd in 2021, de komende tijd willen we op verschillende locaties de verbinding van de fietsroute tot de dorpen verbeteren. Zo zetten we in op verbetering van de aansluiting op Loon op Zand bij de Bergstraat en de aansluiting op Kaatsheuvel bij de Duinlaan en via de Eftelingsestraat/Kinkenpolder.
- Het netwerk van **hoofdfietsroutes** verbindt de belangrijkste bestemmingen in en rondom de gemeente. Voor het netwerk van hoofdfietsroutes streven we naar vrijliggende fietspaden om fietsers zo veel mogelijk te scheiden van gemotoriseerd verkeer. Op wegen waar fietsers en gemotoriseerd verkeer de straat delen, streven we naar een maximumsnelheid van 30 km/h. Dit helpt om de

veiligheid van fietsers te vergroten en zorgt voor een meer ontspannen en veilige verkeersomgeving voor alle weggebruikers. Straten die onderdeel zijn van het hoofdfietsroutenetwerk en waar momenteel een maximumsnelheid van 50 km/h geldt zijn bijvoorbeeld de Sprangsestraat, Gasthuisstraat/Van Heeswijkstraat, Sweensstraat en Raadhuisstraat. Voor straten met een relatief hoge intensiteit aan gemotoriseerd verkeer, betekent dit dat de nieuwe wegcategorisering Gebiedsontsluitingsweg 30 km/h wordt toegepast. Deze ontwerprichtlijnen houden rekening met een verbeterde positie voor de fietser de weg (zie geschikte wegcategorisering). De verbinding tussen het zuiden van Kaatsheuvel en de F261 doorfietsroute wordt verbeterd door van de Eftelingsestraat en Kinkenpolder een aantrekkelijkere fietsroute te maken. Gezien de toekomstige voorbereiding van de Efteling richting het westen, blijft dit een belangrijke schakel om barrièrewerking door het Efteling terrein te voorkomen. Denk hierbij aan vrijliggende fietspaden langs de zuidelijke ontsluiting en het ongelijkvloers kruisen van de verkeersstroom naar de parkeerterreinen. Op de gehele route tussen Kaatsheuvel en Tilburg-west via de Moer, worden snelheidsremmers aangebracht ter verbetering van de fietsveiligheid (Kegelaar/Zijstraat/Pastoor Kampstraat/ Galgeneind). Vervolgens onderzoeken we mogelijkheden om de veiligheid van de fietsers op de Heibloemstraat te verbeteren.

- Op bepaalde schakels in het hoofdfietsroute netwerk onderzoeken we de mogelijkheden voor een **fietsstraat**, zoals de route Akkerstraat-Huygenstraat, welke een directe verbinding vormt tussen de Dreefseweg en het centrum van Kaatsheuvel.
- Door op sommige locaties plaatselijk **eenrichtingsverkeer** in te stellen voor gemotoriseerd verkeer, ontstaat er ook meer ruimte voor de fietser. Bijvoorbeeld in de Roestenbergstraat kan dit een geschikte oplossing zijn, we onderzoeken nog of dit het gewenste effect oplevert.
- Op **schoolroutes** waar veel kinderen en scholieren fietsen, leggen we nadruk op zowel de fysieke als sociale veiligheid. Dit omvat maatregelen zoals veilige oversteekplaatsen, verbeterde verlichting en toezicht om een veilige en aangename fietsomgeving te garanderen. Hierbij is er speciale aandacht voor de fietsroutes van en naar het Van Haestrecht college, zoals de routekeuze tussen de Amerikastraat en Jan de Rooijstraat.
- Het netwerk van **recreatieve fietsknooppunten** is een systeem waarmee fietsers eenvoudig hun eigen routes kunnen samenstellen door verschillende knooppunten met elkaar te verbinden. Deze knooppunten zijn op straat herkenbaar aan de witte borden met groene cijfers en zijn verspreid over heel Nederland (en België). Het netwerk biedt een veilige en overzichtelijke manier om te fietsen, waarbij je onderweg kunt genieten van diverse landschappen, dorpen en bezienswaardigheden. We hebben extra aandacht voor de fietsroutes die onderdeel zijn van dit netwerk. Daarnaast heeft dit netwerk op veel locaties overlap met het hoofdfietsroute netwerk.

Fietsbeleving

Naast de kwaliteit van de fietsinfrastructuur hebben we ook aandacht voor de belevingswaarde van fietsroutes. Dit betekent dat routes niet alleen functioneel en veilig zijn, maar ook aantrekkelijk en plezierig om te gebruiken. Door de routes te laten lopen door groene gebieden, langs waterwegen en door pittoreske dorpen, wordt fietsen een aangename ervaring. Dit vergroot de kans dat mensen vaker een fietsrit willen maken.

Fietsparkeren

Uitbreiding en verbetering van fietsenstallingen kan helpen om het fietsgebruik verder te stimuleren. Met name nu steeds meer mensen (kostbare) elektrische fietsen bezitten, is het belangrijk dat deze gemakkelijk, veilig en eventueel droog gestald kunnen worden. Voornamelijk bij winkelcentra, natuurgebieden of bushaltes:

- In de centra van Kaatsheuvel en Loon op Zand zorgen we voor voldoende fietsparkeergelegenheid, om te stimuleren dat bezoekers van de centra op de (elektrische) fiets willen komen.
- We willen stimuleren dat inwoners en bezoekers van de gemeente zo veel mogelijk met de fiets naar onze natuurgebieden komen. Daarom zetten we in op betere stallingsmogelijkheden bij de voornaamste toegangslocaties tot natuurgebieden (zie ook bewegen in de natuur)
- Een deelfietsstelsel bij bushaltes en (toeristische) bestemmingen ondersteunt het gebruik van de fiets als een belangrijke schakel in multimodale verplaatsingen (zie ook Hubs en Deelmobiliteit).

Campagnes voor fietsen

Voor fietscampagnes sluiten we aan op provinciale (en regionale) initiatieven zoals het programma Sjees, waarmee e-bike probeeracties worden georganiseerd. In samenwerking met scholen en werkgevers bekijken we mogelijkheden om te stimuleren dat scholieren en werknemers vaker op de fiets gaan.

Bewegen in de natuur



Mobiliteit is beweging. We vinden het belangrijk dat onze inwoners mobiel en in beweging blijven. In de gemeente zijn schitterende natuurgebieden gelegen waar de ruimte is om sportief en recreatief te bewegen. Door bijvoorbeeld te gaan wandelen, hardlopen, tourfietsen, wielrennen of mountainbiken. Dit onderstrept het toekomstbeeld uit de omgevingsvisie voor Loon op Zand als een “echte recreatiegemeente”.

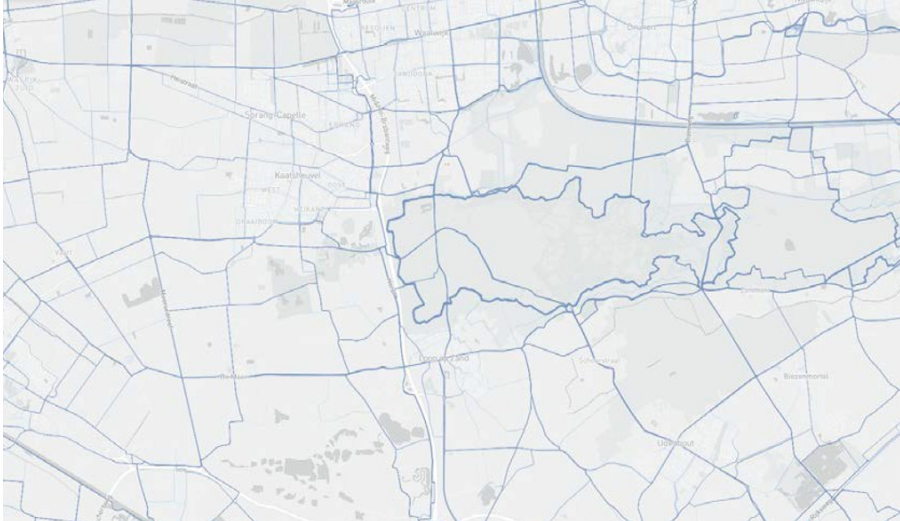
Op pad door de natuur

Verplaatsingen door natuurgebieden moeten altijd in harmonie met de natuur plaatsvinden, met speciale aandacht voor flora en fauna. Dit zorgt ervoor dat de natuurlijke omgeving beschermd blijft tijdens alle recreatie activiteiten. Veel recreatieve en sportieve routes zijn te herkennen in de data van Strava:

- In de heatmap (warmtekaart) voor activiteiten ‘te voet’ zien we uiteraard veel activiteit in het Nationaal Park de Loonse en Drunense Duinen. We zien een aantal toegangspunten zoals bij de Waalwijksebaan, Roestelbergseweg en Schoorstraat (net buiten de gemeente), vanuit waar men uitwaaiert door het park. In het natuurgebied Huis ter Heide zien we duidelijker de vaste wandelroutes terug. Daarnaast is ook de Efteling een opvallende hotspot in de heatmap voor loopactiviteiten.
- Voor activiteiten met de fiets valt de mountainbikeroute door de Loonse en Drunense Duinen op. Het parcours van ongeveer 25 kilometer door bossen en zandduinen draagt bij aan de aantrekkelijkheid en belevingswaarde van de regio. Tevens zien we ook het recreatieve fietsknooppunten-netwerk goed terug.



Activiteiten Strava “te voet”



Activiteiten Strava "fiets"

Toegang tot natuurgebieden

We vinden het belangrijk dat het autoverkeer bij het voor- en natransport beperkt wordt en het aantrekkelijker wordt om ook met andere vervoerswijzen bij de natuurgebieden te komen (fiets, openbaar vervoer, deelfiets, elektrische pendelbus, etc.). Om dit te realiseren zorgen we voor aantrekkelijke fietsroutes richting de natuurlijkgebieden. Zo wordt bijvoorbeeld de de fietsroute vanuit Tilburg via de Kalverstraat en Moleneind heringericht in samenwerking met gemeente Tilburg, om het aantrekkelijker te maken om op de fiets naar de Loonse en Drunense duinen te komen.

Rond de natuurgebieden richten we ons op 'natuurhubs' waar fietsen en auto's geparkeerd kunnen worden en gestart kan worden met een wandeling. Dit zijn ook de plekken waar mogelijk deelfietsen klaar staan om van de natuur te genieten.

Daarnaast worden de natuurgebieden duidelijker verbonden aan hotspots met bezoekersfuncties. De belangrijkste bezoekersfuncties bevinden zich in de dorpskernen, ook om deze reden zorgen we voor geschikte routes tussen natuurgebieden en dorpskernen.

Tot rust komen

Onze gemeente biedt prachtige fietsroutes door landschappelijk gebied. Om het fietsplezier te vergroten, zorgen we voor rustpunten waar recreatieve en toeristische fietsers even kunnen pauzeren, iets kunnen eten of drinken. Deze rustpunten worden geplaatst op locaties die gunstig liggen ten opzichte van de recreatieve fietsroutes, zodat fietsers optimaal kunnen genieten van hun tocht.

Verbonden & inclusief



In de mobiliteitsvisie staat centraal dat iedereen, ongeacht leeftijd, achtergrond of fysieke beperking, zich gemakkelijk kan verplaatsen. Mensen worden door middel van een inclusief en multimodaal mobiliteitssysteem in verbinding gebracht met elkaar. Voor iedere persoon en elke gelegenheid is een passende (combinatie van) vervoerswijze(n) beschikbaar.

Voorbeeldtrip Verbonden & inclusief 2040:

Een student gaat met de intercity naar Den Bosch, met de BRT (Bus Rapid Transit) naar de mobiliteitshub in Kaatsheuvel en met een deelfiets naar zijn ouders in De Moer.

Aantrekkelijk Openbaar Vervoer



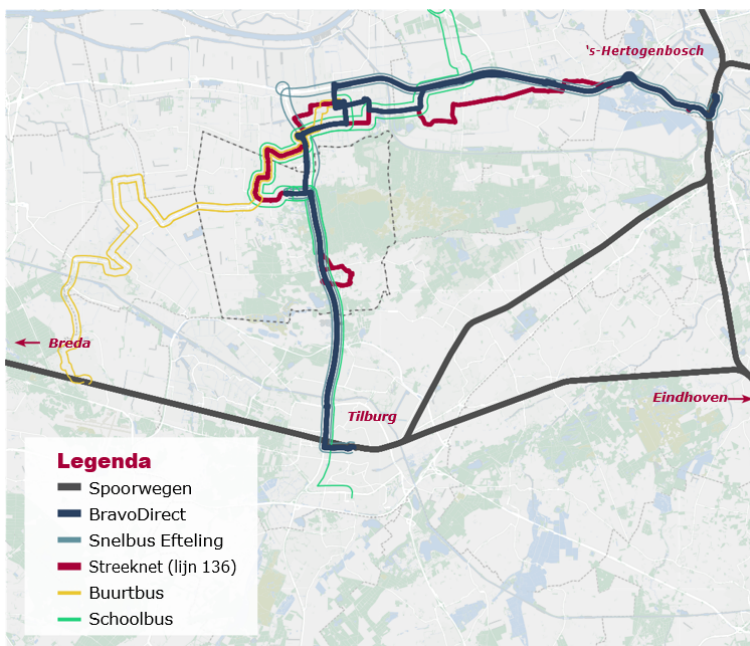
Het Openbaar Vervoer (OV) moet voor iedereen toegankelijk zijn. Dit realiseren we door in te zetten op een compleet busnetwerk, frequentere dienstregelingen, toegankelijke op- en overstappunten en betaalbare tarieven. Het OV speelt ook een grote rol in het bieden van alternatieven voor verplaatsingen met de auto.

Regionale connectie

In de toekomst is er een snel (bus)systeem vanuit mobiliteitshubs/ transferia in de gemeente naar omliggende steden (Tilburg, Waalwijk en Den Bosch).

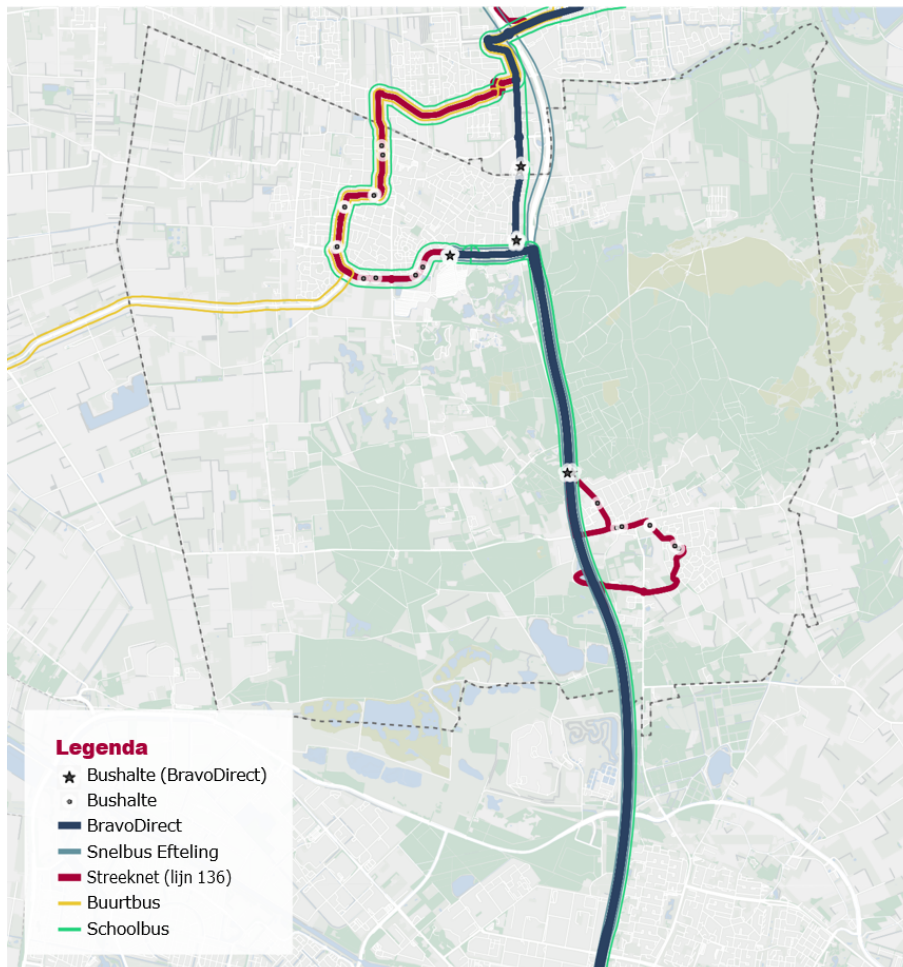
Het afgelopen jaar is verkenning gedaan naar een snelle busverbinding tussen Tilburg en Waalwijk (tot 's-Hertogenbosch) volgens het concept van Bus Rapid Transit (BRT). Deze route is vergelijkbaar met de huidige BravoDirect lijnen 300 en 301, met haltes bij het busstation Loon op Zand (langs de N261) en in Kaatsheuvel bij de Efteling en Horst (en Vaartstraat net over de grens in gemeente Waalwijk). Via deze buslijnen staan Kaatsheuvel en Loon op Zand in connectie met de intercity treinstations van 's-Hertogenbosch en Tilburg.

Deze BRT wordt in de concessie periode van 2027 - 2039 verder uitgewerkt en uitgebouwd. Aan het begin van de concessie bouwen we aan 'brons', hierbij worden bijvoorbeeld de BRT-haltes opgewaardeerd en doorstroming bij kruispunten met verkeerslichten verbeterd. Vijf jaar na start van de concessie is het doel om 'zilver' te bereiken. Dit doen we met infrastructurele doorstromingsmaatregelen. Aan het eind van de concessie bereiken we 'goud'. Dan rijdt de BRT zoveel mogelijk over auto(snel)wegen om zo met een hoge snelheid en hoge frequentie reizigers te vervoeren. Naast deze BRT blijven de overige buslijnen (136 en buurtbus) de huidige route rijden.



Snelbus Efteling

Naast de Bravo Direct lijnen is er momenteel ook een directe snelbus vanuit de Efteling naar Tilburg en 's-Hertogenbosch. Deze verbinding kan ook door reizigers gebruikt worden die niet het park als bestemming hebben. Momenteel rijdt deze lijn alleen in de ochtend in de richting van de Efteling en in de middag weer in de richting van beide steden. In de nieuwe concessie worden deze in de dienstregeling opgenomen in beide richtingen met een frequentie verdeeld over de hele dag.



Dienstregeling

Een dichter OV-netwerk binnen de gemeente zorgt ervoor dat het OV toegankelijk is voor meer van onze inwoners. Naast de eerdergenoemde regionale lijnen zijn de volgende buslijnen momenteel actief in de gemeente:

- De **streeklijn 136** heeft de meeste dekking in de kernen van Kaatsheuvel en Loon op Zand. Met een relatief groot aantal opeenvolgende haltes verspreid door de kernen.
- De **buurtbus 231** rijdt tussen Rijen en Waalwijk maar doet ten opzichte van de streeklijn geen extra haltes in de gemeente aan.
- Hetzelfde geldt voor de **schoolbuslijnen 602 en 674**, welke de route volgen van de regionale en streeklijnen.

Voor Loon op Zand en Kaatsheuvel geldt dat de haltes voor het grootste gedeelte van de kernen op acceptabele loopafstand ligt (binnen 400 meter). Echter is de frequentie van de streek- en buurtbussen onvoldoende, daarom zetten we in op het verhogen van de frequentie op lijn 136. Ook pleiten we voor een uitgebreidere dienstregeling, zodat mensen die zich in de vroege of late uren van de dag moeten of willen verplaatsen hier ook de gelegenheid toe hebben. Momenteel is dit gedeeltelijk opgelost door het concept van Bravoflex (zie Gedeeld vervoer op maat).

Inrichting haltes

De bereikbaarheid van bushaltes kan verbeterd worden door de directe omgeving van een halte goed in te richten voor voetgangers en fietsers. De directe omgeving van de bushaltes sluit aan op het voetgangersnetwerk en wordt ingericht zodat deze uitnodigt tot lopen. Daarnaast faciliteren we bij alle haltes fietsparkeren, op deze manier zijn mensen eerder geneigd de fiets te nemen naar de bushalte en krijgt een halte effectief een groter bedieningsgebied. Bij enkele haltes kunnen instapzones, rustmogelijkheden en informatieborden nog verder worden geoptimaliseerd (in samenwerking met Provincie Noord-Brabant en Arriva/de concessiehouder).

Reisbeleving en gemak

Voor veel mensen is een grote drempel om het Openbaar Vervoer te gebruiken dat zij de informatievoorziening ingewikkeld vinden of hier onbekend mee zijn. Begrijpelijke en betrouwbare informatievoorziening begint bij de halte. In samenwerking met de provincie en Arriva/de concessiehouder wordt gekeken naar waar dit geoptimaliseerd kan worden en of het op sommige locaties toegevoegde waarde heeft om digitale informatieborden te plaatsen. De haltes van de BRT waarderen we op met voorzieningen die bij een dergelijke halte horen. De precieze invulling daarvan wordt momenteel regionaal onderzocht.

Door mobiliteit als dienst (ook wel bekend als: Mobility as a Service, MaaS) te omarmen, kunnen we reizigers een efficiënte en overzichtelijke reiservaring bieden waarbij verschillende vervoerswijzen naadloos op elkaar aansluiten. De gemeente moedigt aan dat reisplanners en betaalsystemen worden geïntegreerd in gebruiksvriendelijke applicaties die voor iedereen te begrijpen zijn.

Hubs en deelmobiliteit



Voor een optimale reiservaring kan het prettig zijn voor verschillende delen van je reis gebruik te maken van verschillende vervoersmiddelen. Deze zogeheten 'multimodale verplaatsingen' worden steeds gebruikelijker.

Mobiliteitshubs

Het overstappen van het ene naar het andere vervoersmiddel kan via een mobiliteitshub. Bij mobiliteitshubs worden OV, parkeergelegenheid (voor fiets en/of auto) en deelmobiliteit samengebracht zodat gemakkelijk en comfortabel overgestapt kan worden. Hierbij kan ook gedacht worden aan het parkeren op afstand om met een ander vervoermiddel naar de bestemming te reizen (transferium). Een mobiliteitshub is er in vele soorten en maten; van een bushalte met fietsenstalling tot een treinstation. Voor verschillende soorten hubs streven we naar passende voorzieningen. Sommige hubs bieden faciliteiten zoals wachtruimtes, fietsenstallingen, oplaadpunten voor elektrische voertuigen of zelfs kleine winkels. Deze hubs kunnen zich bevinden in buurten of wijken, maar ook bij OV-locaties, om het vervoersaanbod te verrijken.

Extra vervoersoptie

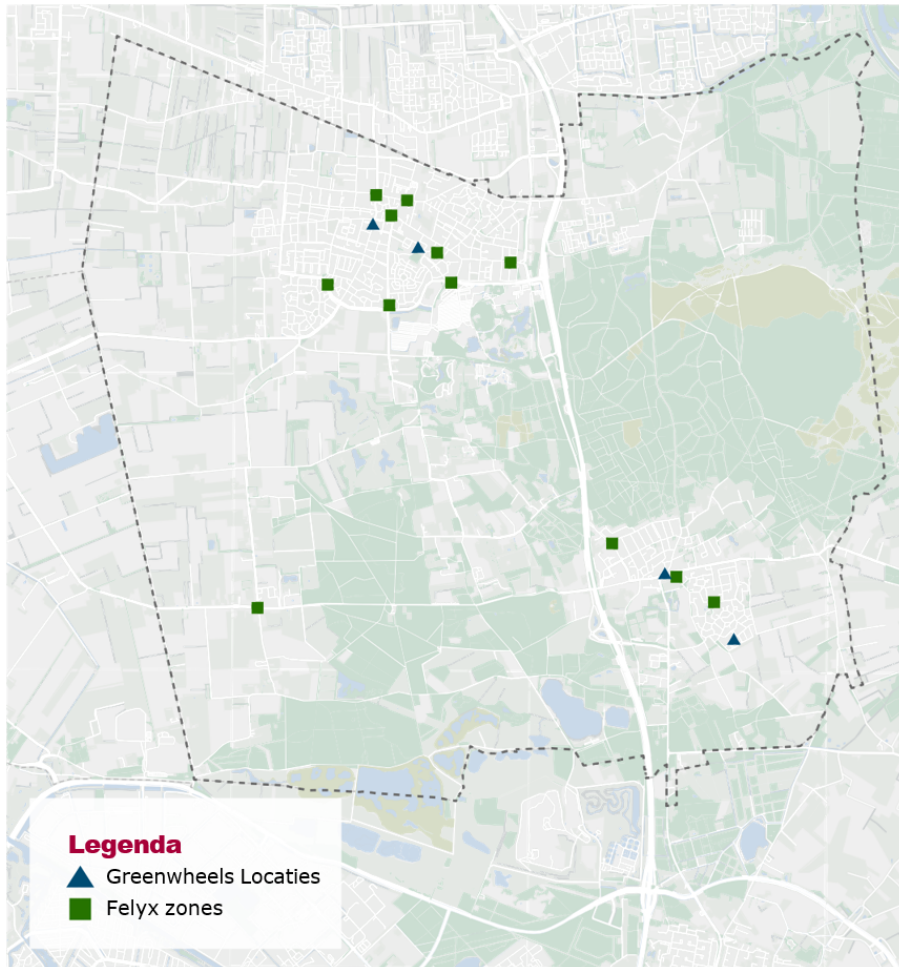
Het hoofddoel van deelmobiliteit in Loon op Zand is om een extra vervoersoptie te bieden aan inwoners en bezoekers. We zijn hierbij wel afhankelijk van aanbieders. Bij mobiliteitshubs centreren we verschillende vormen van deelmobiliteit om overstappen gemakkelijk te maken en overlast in de openbare ruimte tegen te gaan. Deelmobiliteit kan de regionale bereikbaarheid verbeteren, verkeerscongestie verminderen en een duurzamer energiegebruik bevorderen. Het biedt ook een kosteneffectief alternatief voor autobezit, waardoor mobiliteit toegankelijker wordt voor iedereen, ongeacht of men een eigen voertuig bezit.

Deeltweewielers

Het aanbod van deeltweewielers is sterk afhankelijk van de marktaanbieders en is de laatste jaren aan veel verandering onderhevig. Dit komt door de snelle (technologische) ontwikkelingen bij aanbieders en veranderende regelgeving die invloed hebben op de beschikbaarheid en het gebruik van deze voertuigen. Gemeenten moeten daarom flexibel inspelen op deze dynamiek om een duurzaam en efficiënt mobiliteitssysteem te waarborgen.

Een belangrijk aandachtspunt bij het gebruik van deeltweewielers is het tegengaan van overlast in de openbare ruimte. Om dit probleem aan te pakken zijn duidelijke parkeerzones bepaald (hubs) waar gebruikers hun deelscooters en deelfietsen kunnen achterlaten. Dit helpt om de voertuigen op een georganiseerde manier te parkeren en voorkomt dat ze hinderlijk op trottoirs of andere openbare ruimtes worden achtergelaten.

In de gemeente Loon op Zand is Felyx momenteel de enige aanbieder van deeltweewielers. Deze aanbieder biedt elektrische deelscooters aan met een maximumsnelheid van 25 km/u (snorfiets, blauw kenteken) en 45 km/u (bromfiets, geel kenteken). Voor beide type voertuigen is een rijbewijs en helm verplicht. Door aan te kunnen sluiten op het Felyx-servicegebied van Tilburg zijn in Kaatsheuvel en Loon op Zand ook een aantal parkeerzones ingericht. Ook kan met de e-scooters naar omliggende servicegebieden worden gereisd en daar worden geparkeerd (zoals in 's-Hertogenbosch of Breda). We staan ook open voor de komst van nieuwe aanbieders, met name voor elektrische deelfietsen. Aangezien deze actieve mobiliteit meer stimuleren, minder ruimte innemen en over het algemeen veiliger zijn.



Deelauto's

Een deelauto is een auto die door meerdere mensen wordt gebruikt. Het is een alternatief voor het bezitten van een eigen auto, vooral als je niet dagelijks een auto nodig hebt. Het gebruik van deelauto's biedt een efficiënte oplossing voor het verminderen van de tijd dat auto's ongebruikt blijven. Door het stimuleren van deelauto's kunnen we deze inefficiëntie aanpakken en zorgen voor een betere benutting van voertuigen. Uit onderzoek blijkt dat een private auto gemiddeld 96% van de tijd stilstaat. Daarom verlaagt het gebruik van meer deelauto's ook de behoefte aan parkeerplaatsen. Dit heeft een directe positieve impact op de openbare ruimte. Minder parkeerplaatsen betekent dat er meer ruimte vrijkomt die kan worden gebruikt voor andere doeleinden, zoals het creëren van meer verblijfsruimte of het aanleggen van groenvoorzieningen. Dit draagt bij aan een aantrekkelijkere en leefbaardere omgeving voor de inwoners.

Een gebruiker van een deelauto maakt een stuk minder kilometers dan een automobilist met een privé auto, omdat deze persoon veel bewuster kiest wanneer een auto nodig is. Bovendien kan de groei van (elektrische) deelauto's bijdragen aan het verminderen van verkeerscongestie en de uitstoot van schadelijke stoffen. Door het aantal voertuigen op de weg te verminderen, kunnen we de luchtkwaliteit verbeteren en bijdragen aan de klimaatdoelstellingen.

In de gemeente Loon op Zand zetten we met deelauto's vooral in ter vervanging van een tweede auto. In samenwerking met aanbieders promoten we deelauto's door middel van bewustwordingscampagnes. Door deze gezamenlijke inspanningen kunnen we een duurzamer en efficiënter mobiliteitssysteem realiseren.

Deelauto's bestaan in een aantal hoofdvormen:

Openbare deelauto's	Deze deelauto's zijn voor iedereen (met een account van de aanbieder) toegankelijk.
----------------------------	---

	In veel gevallen hebben de auto's ook een vaste parkeerplek (station-based). De deelauto moet dan bij een aangewezen parkeerplaats worden opgehaald en teruggebracht. In zowel Kaatsheuvel en Loon op Zand staan momenteel beiden 2 Greenwheels deelauto's op een vaste locatie.
Buurtdeelauto's (community deelauto's)	Bij deze vorm van autodelen gaat het om een vaste groep gebruikers die één of meerdere deelauto's met elkaar delen. Deze vaste groep gebruikers woont vaak bij elkaar in de straat of in de buurt en staan het platform van de aanbieder van de deelauto in contact met elkaar. Voorbeelden van aanbieders zijn OnzeAuto, MobiGo of JustGo, deze zijn momenteel niet actief in onze gemeente.
Particuliere deelauto's	Dit is een vorm van autodelen waarbij particuliere eigenaren hun eigen auto aanbieden aan andere gebruikers. Dit kan met behulp van een applicatie (bijvoorbeeld SnappCar) of op een informele manier. Op deze vorm van autodelen oefenen we als gemeente geen invloed uit.

Gedeeld vervoer op maat

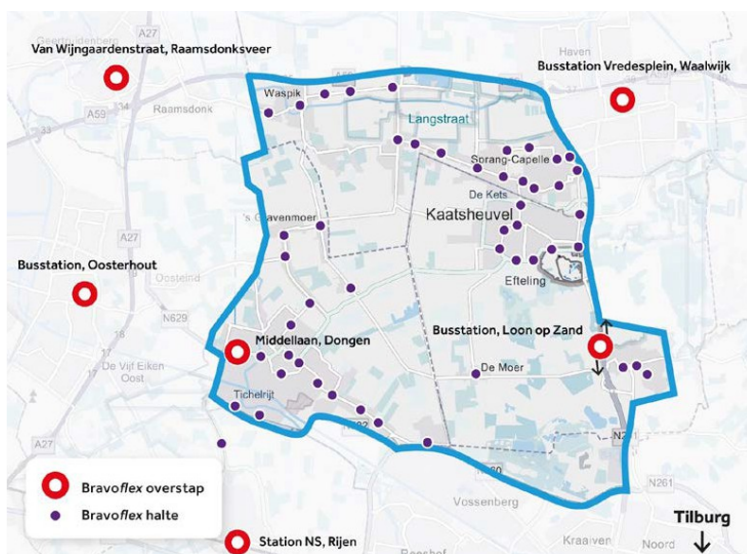


We hebben aandacht voor specifieke doelgroepen waarvoor het openbaar vervoer en/of deelmobiliteit niet voldoende mogelijkheid biedt om de gewenste bestemming te bereiken.

Iedereen verbonden

De extra vervoerservice op afroep door BravoFlex is een mogelijkheid als aanvulling op het reguliere OV. BravoFlex maakt géén onderdeel uit van de concessie, maar wordt door de provincie Noord-Brabant ingekocht als onderdeel van de contracten voor het Flex-vervoer dat de regio's inkopen. De provincie werkt hierbij samen met Regiovervoer Midden-Brabant. BravoFlex biedt een flexibele vervoerservice op afroep in de gemeente Loon op Zand (binnen het servicegebied liggen ook Waalwijk en Dongen). Deze service rijdt zonder vaste route en dienstregeling. Vanaf de haltes in het servicegebied worden reizigers opgehaald bij een BravoFlex-halte naar keuze en naar een van de zes OV-overstapstations gebracht. Vanaf de start van BravoFlex ligt er een wens om de halte Efteling toe te voegen als OV-overstapstation. De haltes betreffen de haltes van streeklijn 136, met daarbij nog een halte in de kern van De Moer. Deze dienst is beschikbaar tussen 07:00 en 24:00 uur (zon- en feestdagen vanaf 08:00). Dit ruime tijdsbestek zorgt ervoor dat inwoners op vrijwel elk moment van de dag gebruik kunnen maken van de service. Wat het vervoer flexibel en afgestemd op de individuele behoeften van de reizigers maakt.

BravoFlex is rolstoeltoegankelijk en biedt maatwerkvervoer voor specifieke doelgroepen zoals jongeren, ouderen of mensen met een beperking. Dit maatwerkvervoer bevordert de veiligheid en zelfstandigheid van deze groepen, waardoor zij volwaardig kunnen deelnemen aan het maatschappelijk leven.



Daarnaast zijn er initiatieven (veelal vanuit de markt of gemeenschap) die een aanvulling bieden op de OV-concessie. Dit zijn initiatieven die veiligheid en zelfstandigheid bevorderen, zoals het regiovervoer en ANWB AutoMaatje. Met regiovervoer Midden-Brabant kan iedereen zelfstandig reizen tegen het OV-tarief.

Mensen met beperking komen in aanmerking voor een Wmo-pas, waarmee het ook mogelijk is tegen het Wmo-tarief gebruik te maken van regiovervoer. Door het stimuleren van gedeeld vervoer bieden we alle inwoners van de gemeente de vrijheid om zich op een comfortabele en duurzame manier te verplaatsen.

Samen uit, samen thuis

Daarnaast kan ook gedeeld vervoer ingezet worden tussen verschillende verblijfsaccommodaties, (toeristische) bestemmingen of evenementen. Zoals gezamenlijk vervoer voor bezoekers van de Efteling vanuit de omliggende vakantieparken. Het aanbieden van alternatieve vervoersopties voor dergelijke verkeersstromen kan de druk op het verkeerssysteem voor gemotoriseerd verkeer verminderen en daarmee de leefbaarheid in de gemeente vergroten.

Veilig & toekomstbestendig



Mensen verplaatsen zich steeds meer en op steeds meer diverse manieren en het is van groot belang dat dit veilig gebeurt.

Daarom zorgen we voor veilige routes en meer ruimte voor kwetsbare verkeersdeelnemers. Door netwerken en wegen slim in te richten worden verkeersdeelnemers met verschillende snelheden en massa's zo veel mogelijk van elkaar gescheiden zodat iedereen zich veilig en efficiënt door de gemeente kan bewegen. Naast het toekomstbestendig maken van het verkeersnetwerk, zorgen we er ook voor dat het gemotoriseerd verkeer toekomstbestendig en duurzaam is.

Voorbeeldtrip Veilig & toekomstbestendig 2040:

Een basisschoolleerling uit Kaatsheuvel kan zelfstandig veilig naar school fietsen, hoeft niet meer gebracht te worden en ouders gaan via een logische route vanaf de laadpaal in hun straat met de elektrische auto naar het werk.

Verkeersveiligheid



Verkeersveiligheid is een cruciaal onderdeel van ons mobiliteitsprogramma, gericht op het beschermen van alle weggebruikers. Door middel van (infrastructurele) maatregelen en educatieve programma's streven we naar een vermindering van verkeersongevallen. Ons doel is om een omgeving te creëren waarin iedereen zich veilig kan verplaatsen.

Risicogestuurde aanpak

Sinds de introductie van het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) is de aanpak van verkeersveiligheid verschoven van een reactieve benadering naar een risicogestuurde aanpak. Dit houdt in dat er naast de locaties waar ongevallen plaatsvinden, ook focus ligt op locaties waar een verhoogd risico is op het plaatsvinden van ongevallen op basis van de weginrichting, het gebruik (o.a. intensiteit) en gedrag (o.a. snelheid). Om verkeersveiligheidsrisico's te verminderen kunnen maatregelen worden uitgevoerd in 3 categorieën (de 3 E's):

- **Engineering**, fysieke aanpassingen in de omgeving of inzet van technologie
- **Education**, gedrag en voorlichtingscampagnes
- **Enforcement**, handhavingsactiviteiten

In onze aanpak sluiten we aan op nationale, provinciale en regionale verkeersveiligheidsplannen. Het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030, het Brabants Verkeersveiligheidsplan (BVVP) en het Regionaal Verkeersveiligheidsplan (RVVP) Hart van Brabant worden vertaald naar de context voor Loon op Zand.

Uit het SPV uitvoeringsprogramma voor de gemeente Loon op Zand is gebleken dat er (naast weginrichting) een aantal prioritaire risicothema's extra aandacht behoeven:

- **Onervaren verkeersdeelnemers (ouderen op de e-bike):** Vanwege de groeiende groep ouderen, in bevolkingsopbouw en in deelname aan het verkeer én het hoge aandeel in de ongevallen met de e-bike wordt deze groep onervaren verkeersdeelnemers als risico aangemerkt. Het aantal ongevallen met ouderen op de fiets is hoog, en in de praktijk circa 50% van het totaal aantal fiets-slachtoffers.
- **Kwetsbare verkeersdeelnemers:** Kwetsbare verkeersdeelnemers zoals fiets/e-bike, kinderen, ouderen en motor willen we beschermen door middel van een veilige weginrichting, maar ook bewustwording creëren bij alle weggebruikers door middel van campagnes.
- **Rijden onder invloed:** Het gebruik van alcohol en drugs in het verkeer is verboden en brengt zeer veel risico met zich mee. Twee derde van het aantal ongevallen vanwege rijden onder invloed kan worden voorkomen door zware alcoholovertreders uit het verkeer te weren.
- **Snelheid in het verkeer:** Op met name 30, 50 en 60 km/u wegen wordt de maximum snelheid overschreden. Te hoge snelheden zorgen voor een verhoogd risico op ongevallen en een grotere kans op een slechte afloop. We bekijken waar het realiseren van snelheidsremmers nodig en mogelijk is. Snelheid kan ook beïnvloed worden door educatie en campagnes zoals bijvoorbeeld door de inzet van de Snelheidsmeterspaarpot en een snelheidsdisplay.
- **Afleiding in het verkeer:** Afleiding in het verkeer komt voor bij onder andere telefoongebruik, vooral bij jongeren. Maar ook vaak in de auto door jonge bestuurders en volwassenen. Afleiding zorgt voor een sterk verhoogd risico op ongevallen. Afleiding kan beïnvloed worden door educatie en campagnes. Extra aandacht voor campagnes zoals MONO en 'Scholen zijn weer begonnen'.
- **Verkeersovertreders:** Normvervaging (toename asociaal en agressief gedrag in het verkeer) is een belangrijk aandachtspunt in de provincie Noord-Brabant. Normvervaging en normoverschrijdend gedrag leidt tot een sterk verhoogd risico op ongevallen. Educatie en campagne-acties voor deze doelgroep dienen altijd met handhaving aangevuld te worden.

Veilige weginrichting

We streven naar een wegontwerp dat passend is bij de maximumsnelheid, zodat snelheidslimieten door gemotoriseerd verkeer intuïtief worden nageleefd. Daarom is het essentieel om een passende wegategorisering te ontwikkelen door middel van een netwerkbenadering. Een netwerkbenadering houdt in dat we het wegennetwerk als een geheel beschouwen, waarbij we rekening houden met de verschillende functies van en modaliteiten op de wegen. Dit helpt bij het optimaliseren van de verkeersstromen en het verbeteren van de verkeersveiligheid (zie Geschikte wegategorisering). Ons uitgangspunt is altijd om wegen te ontwerpen volgens de landelijke richtlijnen van Duurzaam Veilig om een veilige verkeerssituatie te waarborgen.

Op fietspaden binnen de bebouwde kom van Kaatsheuvel en Loon op Zand zijn tal van obstakels aanwezig zoals paaltjes. Na een onderzoek naar obstakels op fietspaden is gebleken dat veel van deze paaltjes verwijderd kunnen worden. Dit bevordert de verkeersveiligheid voor fietsers op deze locaties.

In samenwerking met de provincie Noord-Brabant bekijken we de mogelijkheden voor het verbeteren van de verkeersveiligheid op de N261. Nabij de N261 valt het kruispunt Europalaan - Horst op met relatief veel ongevallen, waar aandacht naartoe gaat.

Naast een veilige en passende inrichting van wegen (wegvakken), hebben we ook aandacht voor veilige kruispunten en voetganger-en fietsoversteeken. Vanuit de risicoanalyse, inventarisatiekaart en participatiemomenten zijn diverse risicolocaties in beeld gebracht. Hier hebben we aandacht voor bij de verschillende thema's in andere hoofdstukken van dit mobiliteitsprogramma (met name Stimuleren van fietsen en Geschikte wegategorisering).

Er gaat speciale aandacht uit naar schoolzones. Deze zijn duidelijk zichtbaar in de openbare ruimte en voorzien van veilige oversteekplaatsen en snelheidsbeperkingen om de veiligheid van onze jongste inwoners te garanderen. Daarnaast is het belangrijk om veilige en passende ruimte voor halen en brengen te realiseren.

Campagnes en educatie

We zetten in op het verbeteren van gedrag van verkeersdeelnemers via campagnes gericht op het informeren over veilig rijgedrag. Het opstarten en verspreiden van deze campagnes gebeurt in samenwerking met scholen, (lokale) media en evenementen. Bijvoorbeeld voor de bewustwording van afleiding in het verkeer met de Mono-campagne of de gevaren van alcohol en drugs in het verkeer door middel van de BOB-campagne.

We stimuleren onze basisscholen om aan te haken bij het Brabants Verkeersveiligheidslabel (BVL) om met educatieprogramma's te zorgen voor een veiligere verkeersdeelname van kinderen in onze gemeente. Denk hierbij aan behendigheidstrainingen en dodehoektrainingen.

Handhaving

Handhaving is een reactief middel en ook afhankelijk van partijen zoals de politie. Toch zien we handhaving wel als een essentieel onderdeel van onze verkeersveiligheidsaanpak. We blijven structureel in overleg met de politie voor handhaving op o.a. snelheidsovertredingen (met bijvoorbeeld met laser guns), rijden onder invloed of fietsverlichting.

Landbouwverkeer

Het landbouwverkeer krijgt specifieke routes toegewezen om de interactie met regulier verkeer te minimaliseren. Dit draagt niet alleen bij aan verkeersveiligheid, maar zorgt ook voor een vlottere doorstroming op hoofdwegen en leefbaarheid in woongebieden.

Daarnaast werken we samen met onze BOA's aan het effectief inzetten van handhaving op het negeren van een rood verkeerslicht door fietsers en voetgangers, telefoongebruik op de fiets en het niet voeren van een juiste fietsverlichting.

Innovatie

Met name in de auto komen steeds meer innovatieve ontwikkelingen op de markt die een bijdrage kunnen leveren aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Bijvoorbeeld de introductie van de Inteligente Snelheids Assistent (ISA), hiermee wordt het onmogelijk voor een voertuig om de maximumsnelheid te overschrijden (bijvoorbeeld in een 30 km/u zone).

Om de gefaseerde introductie van ISA mogelijk te maken, is het essentieel dat de fysieke en digitale infrastructuur op elkaar afgestemd zijn, zodat voertuigen een geldende snelheidslimiet kunnen herkennen.

Geschikte wegcatégorisering



De auto blijft een belangrijk vervoersmiddel voor onze inwoners. Het is daarom van belang dat bereikbaarheid van bestemmingen voor gemotoriseerd verkeer in en rondom de gemeente op orde is. Een geschikte wegcatégorisering zorgt ervoor dat elke weg een duidelijke rol en functie krijgt toegewezen. Door deze catégorisering kunnen we gerichte maatregelen nemen om de doorstroming te verbeteren, verkeersoverlast te verminderen en de leefbaarheid in woonwijken te vergroten.

Netwerk en regio

We bekijken hoe het netwerk voor gemotoriseerd verkeer zou moeten functioneren en waar op welke weg, welke intensiteiten en snelheden gewenst zijn. Door deze netwerkbenadering kan worden beoordeeld of voor bepaalde wegen een herwaardering van de maximumsnelheid (met bijpassende wegrichting) gewenst is. Volgens de landelijke methodiek van Duurzaam Veilig bestaan er drie type wegen:

- **Stroomwegen (SW)** zijn bedoeld voor afwikkelen van grote hoeveelheden verkeer over langere afstanden. Dit zijn autowegen en autosnelwegen waar een maximumsnelheid van 100 of 130 km/h geldt met gescheiden rijbanen voor verschillende richtingen. Op zowel de wegvakken als de kruispunten staat de doorstroom functie centraal, daarom hebben deze wegen doorgaans geen gelijkvloerse kruisingen. *De enige weg in de gemeente die onder de categorie stroomweg valt is de N261, in beheer van de provincie Noord-Brabant. De komende tijd zijn er geen aanpassingen aan de weg voorzien, bij ontwikkelingen op en rondom de N261 blijven we afstemmen met de provincie.*
- **Gebiedsontsluitingswegen (GOW)** verbinden wijken en dorpen met elkaar en hebben op de wegvakken een doorstroom functie. De functie van de kruispunten is het uitwisselen van verkeer (kruisen, wisselen van richting, etc.). Er zijn (liefst) gescheiden rijstroken voor gemotoriseerd verkeer en fietsers en een beperkt aantal uitritten. Hier geldt doorgaans een maximumsnelheid van 50 km/h binnen de bebouwde kom en 80 km/h buiten de bebouwde kom.
- **Erftoegangswegen (ETW)** geven toegang tot percelen als woningen en bedrijven. De intensiteit ligt hier lager en doorgaans maken automobilisten en fietsers (en voetgangers) op erftoegangswegen gebruik van dezelfde rijbaan. De maximumsnelheid ligt hier lager (30 km/h binnen de bebouwde kom en 60 km/h buiten de bebouwde kom). In principe wordt op kruispunten van ETW's geen voorrang geregeld en zijn dit dus gelijkwaardige kruispunten.

Ligging	Wegtype	Intensiteit
Binnen de bebouwde kom	Erftoegangsweg 30 km/h	< 6.000
	Gebiedsontsluitingsweg 30 km/h	5.000 - 10.000
	Gebiedsontsluitingsweg 50 km/h	5.000 - 15.000
Buiten de bebouwde kom	Erftoegangsweg 60 km/h	< 6.000
	Gebiedsontsluitingsweg 80 km/h (GOW60 in ontwikkeling)	5.000 - 10.000
	Stroomweg 100-130 km/h	>15.000

De bovenstaande tabel geeft een overzicht van deze wegcategoryen en bijbehorende verwachte intensiteiten (aantal motorvoertuigen per etmaal).

Door op regionale schaal deze drie hoofdcategoryen te hanteren in het bepalen van het toekomstige wegcategoryeringsnetwerk, wordt zoveel mogelijk geprobeerd sluipverkeer te voorkomen.

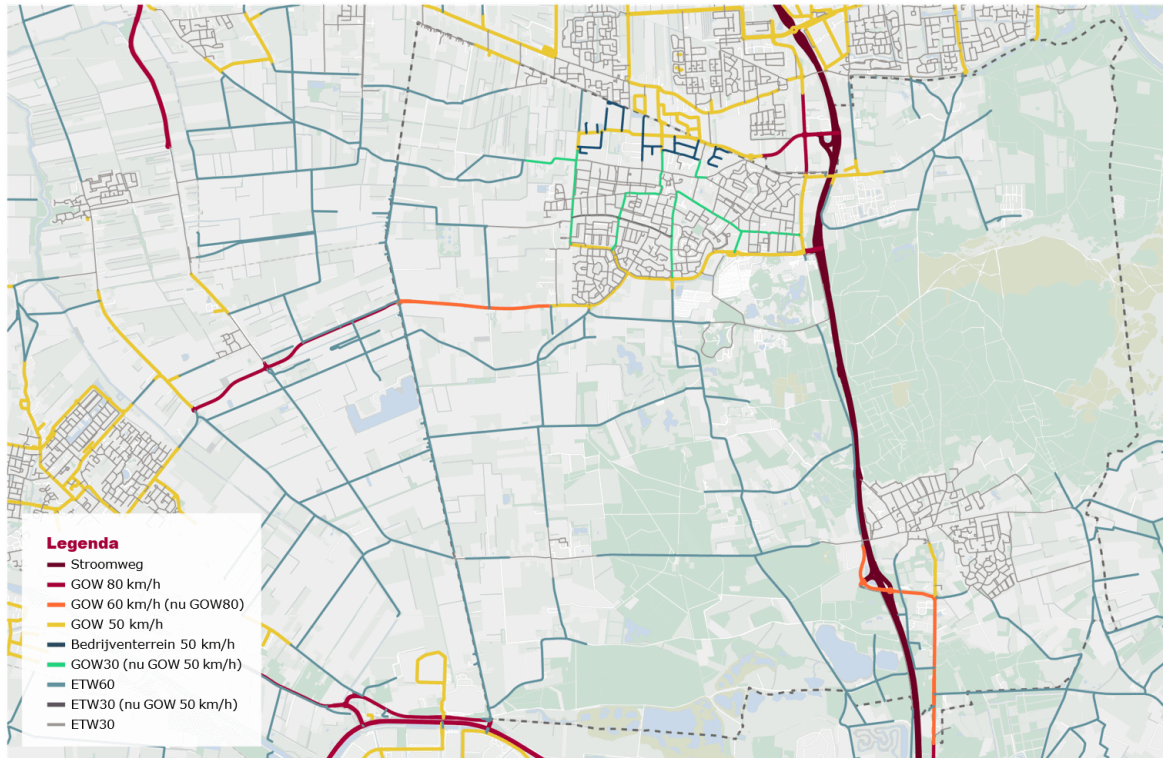
Waar knelpunten (lijken) te ontstaan in verkeersveiligheid of verkeersafwikkeling kunnen aanvullende maatregelen getroffen te worden.

Gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom

Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is het goed om op gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom een maximumsnelheid van 60 km/h te laten gelden. De aanwezigheid van bomen en andere obstakels langs de weg (binnen de obstakelvrije zone) en het ontbreken van gescheiden rijbanen vormen risico's voor voertuigen die van de weg raken. Bij een snelheid van 80 km/h is de kans op ernstige ongevallen groter, terwijl een lagere snelheid van 60 km/h de kans op ernstige letsels vermindert. Daarnaast zijn er op deze wegen vaak inritten, kruispunten en rotondes aanwezig, wat vooral bij hogere snelheden het risico op conflicten en ongevallen verhoogt.

De wegen in de gemeente Loon op Zand die zijn aangewezen als gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom zijn de Dongenseweg/Dreefseweg, Kasteelhoevenweg en Kasteellaan/ Finantiën:

- De route **Kasteellaan/Finantiën** vormt een route tussen Loon op Zand en Tilburg en kent een aanzienlijk aantal bomen langs de weg. Op een deel van de route is er een minimale scheiding met de vrijliggende fietspaden langs de weg. Een eventuele snelheidsverlaging zal in afstemming met de gemeente Tilburg gebeuren, zodat de wegen aan de overkant van de gemeentegrens (Stokhasseltlaan en Udenhoutseweg) dezelfde maximumsnelheid hebben. Daarnaast zorgt een snelheidsverlaging er mogelijk voor dat de route minder aantrekkelijk wordt als parallelle route naast de N261. Door een lagere maximumsnelheid zal de route ten opzichte van de N261 minder snel worden voorgesteld door navigatiesystemen.
- De **Kasteelhoevenweg** heeft drie relatief dicht op elkaar gelegen rotondes waardoor snelheidsverschillen tussen voertuigen groot kunnen zijn.
- Langs de **Dongenseweg/Dreefseweg** zijn een aanzienlijk aantal inritten en kruispunten gelegen. Daarnaast is er ter hoogte van de Tuimelaer aan beide zijden geen geheel vrijliggend fietspad. Voor de mogelijke afwaardering van de Dongenseweg gaan we in overleg met de gemeente Dongen, om een eenduidige route te behouden (Gemeentenweg/Gaasjesweg).
- De **Bevrijdingsweg** en **Tilburgseweg** maken door de aansluiting op de N261 een belangrijk onderdeel uit van de hoofdwegenstructuur rond Kaatsheuvel. Deze wegen liggen echter op grondgebied van en zijn in beheer van de gemeente Waalwijk (de Bevrijdingsweg gedeeltelijk). We gaan in gesprek met de gemeente Waalwijk om te bekijken hoe deze wegen het beste aansluiten op het (toekomstige) netwerk van onze gemeenten.



Gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom

De belangrijkste gebiedsontsluitingswegen (GOW) binnen de bebouwde kom van Kaatsheuvel blijven de **Belgiëstraat/ Bevrijdingsweg, Horst, (Van Haestrechtstraat), Europalaan en Dreefseweg**.

Deze wegen hebben de grootste intensiteiten autoverkeer en vormen een ring langs de randen van Kaatsheuvel. Met name door de aanwezigheid van vrijliggende fietspaden hebben deze wegen een geschikt profiel voor de gebiedsontsluitende functie. Voor de Kasteellaan in Loon op Zand geldt binnen de bebouwde kom hetzelfde. Op deze gebiedsontsluitingswegen blijft de maximumsnelheid 50 km/h.

Voor gebiedsontsluitingswegen met zowel een verkeersfunctie voor doorgaand verkeer als een verblijfsfunctie voor lokale toegang, is landelijk een nieuwe wegcategorie opgesteld. In 2023 is de wegcategorie GOW30 geïntroduceerd. Dit is een weg met een gebiedsontsluitende functie, maar een maximumsnelheid van 30 km/u. Dit bevat een profiel wat past binnen een beperktere fysieke ruimte en niet uitnodigt om harder dan 30 km/h te rijden zodat alle verkeersdeelnemers zich veilig over deze wegen kunnen verplaatsen. Naast een verbeterde verkeersveiligheid, biedt een lagere snelheid ook voordelen voor de leefbaarheid en stimuleert lopen en fietsen.

In de praktijk zijn dit vaak wegen waar onvoldoende ruimte is voor het ideale inrichtingsprofiel van een 50 km/h weg met vrijliggende fietspaden. Verschillende wegen in de kern van Kaatsheuvel voldoen aan deze criteria en komen daarom in aanmerking voor een herwaardering van de maximumsnelheid van 50 naar 30 km/h:

- **Van Heeswijkstraat**
- **Heikant**
- **Gasthuisstraat**
- **Marktstraat**
- **Hoofdstraat/Sprangsestraat**
- **Paulus Potterplein/Frans Halsstraat**
- **Johan de Wittstraat/Prins Mauritsplein**
- **Berndijksestraat/Raadhuisstraat/Jan de Rooijstraat (tot Schotsestraat)**
- **Sweensstraat/Driestapelenstoel**
- **Rechtvaart**

Het afwaarderen van deze wegen wordt altijd als los project opgestart. Dan worden concrete keuzes in de herinrichting gemaakt, er wordt nadrukkelijk rekening gehouden met de bereikbaarheid en doorstroming voor hulpdiensten en openbaar vervoer. Hoewel de maximumsnelheid wordt verlaagd naar 30 km/h, blijft de gebiedsontsluitende functie behouden.

Toekomstbestendig wegennet rondom Efteling

Het wegennet rondom de Efteling moet toekomstbestendig worden ingericht om zowel de bereikbaarheid van het park, als de verkeersveiligheid en leefbaarheid van omliggende woonwijken te waarborgen. Waar nodig wordt de capaciteit van wegen vergroot om de doorstroming te bevorderen.

Concreet bekijken we hiervoor de realisatie van de zuidelijke ontsluiting met vrijliggende fietspaden langs de Eftelingsestraat. Daarnaast worden parkeerterreinen zodanig ontsloten dat openbare paden en wegen ongelijkvloers worden gekruist. Dit zorgt voor een vlotte in- en uitstroom van verkeer, vermindert conflictpunten en verhoogt de verkeersveiligheid. Bestaande openbare paden en wegen blijven toegankelijk voor (langzaam) verkeer.

Hierdoor behouden we een robuust en veilig netwerk dat inspeelt op groeiende bezoekersaantallen, zonder de leefbaarheid van de omgeving uit het oog te verliezen.

Erftoegangswegen binnen de bebouwde kom

Het grootste deel van de wegen binnen de bebouwde kom zijn erftoegangswegen (ETW) en dit zal ook zo blijven. De **Hilsestraat** was voorheen een gebiedsontsluitingsweg en is momenteel in voorbereiding voor herinrichting naar een ETW met maximumsnelheid van 30 km/h, conform de verkeersvisie uit 2017.

Het bedrijvenpark Kaatsheuvel bestaat voor een groot deel uit erftoegangswegen met een maximumsnelheid van 50 km/h. Het verlagen van de maximumsnelheid van 50 naar 30 km/h op bedrijventerreinen kan aanzienlijke voordelen met zich meebrengen. Een lagere snelheid draagt bij aan de verkeersveiligheid en maakt het voor voetgangers en fietsers veiliger om zich te verplaatsen en over te steken, bovendien kan een lagere snelheid de geluidsoverlast en uitstoot van schadelijke stoffen verminderen. Door het grote aandeel aan vrachtverkeer worden snelheidsremmende maatregelen, zoals drempels en versmalingen, echter maar spaarzaam toegepast. Daarom is het van belang om een gebalanceerde aanpak te hanteren om een veilige en efficiënte verkeerssituatie op het bedrijvenpark te waarborgen.

Erftoegangswegen buiten de bebouwde kom

Wegen buiten de bebouwde kom die geen nadrukkelijke ontsluitende functie hebben zijn erftoegangswegen, waar een maximumsnelheid van 60 km/h geldt. Doorgaans zijn dit wegen waar een relatief lage verkeersintensiteit is, en daarom het risico op ongevallen automatisch lager ligt. In het buitengebied gaat er speciale aandacht uit naar een aantal wegen met verhoogd verkeersveiligheidsrisico:

- **Eikendijk**
- **Kegelaar/Zijstraat**
- **Pastoor Kampstraat/Galgeneind**
- **Kloosterstraat**

Duurzaam rijden



Naast het stimuleren van actieve mobiliteit en openbaar vervoer, willen we de impact van vervoer verlagen door in te zetten op duurzaam rijden. Om een betere luchtkwaliteit te realiseren en gezondheidsschade te verminderen, zetten we in op het faciliteren en ondersteunen van elektrisch rijden.

Beleid laadpalen plaatsen

Om de elektrificatie mogelijk te maken zijn voldoende laadvoorzieningen essentieel. Het plaatsen van laadpalen voor elektrische auto's kan zowel vraaggestuurd als aanbodgestuurd gebeuren.

- Inwoners of bedrijven kunnen verzoeken indienen voor het plaatsen van een laadpaal in de openbare ruimte.
- We blijven de ontwikkelingen op het gebied van elektrificatie volgen en bepalen periodiek of er ook aanbodgestuurde laadinfrastructuur nodig is. Dan plaatsen we proactief laadpalen bij openbare gebouwen, winkelcentra, en woonwijken om de overgang naar elektrisch rijden te ondersteunen.

Stikstofdepositie

Om de stikstofdepositie veroorzaakt door mobiliteit aan te pakken in het Natura 2000-gebied van de Loonse en Drunense Duinen, sluiten we ons aan bij de regionale en provinciale doelstellingen en maatregelen. Dit betekent dat we nauw samenwerken met lokale overheden en belanghebbenden om

een geïntegreerde aanpak te ontwikkelen die zowel de ecologische waarde van het gebied beschermt als de mobiliteitsbehoeften van de regio ondersteunt. De doelstellingen opgenomen in dit mobiliteitsprogramma dragen bij aan het bevorderen van de verduurzaming van mobiliteit, zoals het stimuleren van fietsen, openbaar vervoer en elektrisch rijden.

Zero-emissie

In verschillende steden in Nederland worden momenteel milieuzones of zero-emissiezones ingevoerd. In de gemeente Loon op Zand blijven we deze ontwikkelingen volgen maar zullen hier vooralsnog niet op inzetten. Ook blijven we initiatieven volgen die alternatieve vormen van duurzaam vervoer bevorderen, zoals het gebruik van waterstof.

Leefbaar & aantrekkelijk



In de toekomst is de openbare ruimte groen en levendig. De gemeente Loon op Zand heeft een aantrekkingskracht op zowel inwoners als bezoekers. We hebben mooie recreatieve bestemmingen waar we trots op zijn. Maar het is van belang dat de mobiliteit in de gemeente de leefbaarheid bevordert en niet verstoort. Het is een toekomstbeeld waarin de centra van onze kernen zich ontwikkelen tot autoluwe zones en woonstraten aantrekkelijk zijn voor gezellige ontmoetingen en spelende kinderen.

Voorbeeldtrip Leefbaar & aantrekkelijk 2040:

Een Efteling bezoeker uit België wordt op de juiste manier gestuurd naar het park, parkeert na het bezoek de auto buiten het centrum van Kaatsheuvel en gaat in het groene, levendige centrum uit eten.

Groene en levendige openbare ruimte



Zoals genoemd bij het doel **Gezond en vitaal** zetten we voetgangers en fietsers op de eerste plaats. Naast de voordelen van actieve verplaatsingen, heeft een gemeente waar meer wordt gewandeld en gefietst ook een betere leefbaarheid van de openbare ruimte. Door kleinere rijstroken of eenrichtingsverkeer te realiseren ontstaat er meer ruimte voor voetgangers en fietsers.

Parkeren

Door het slim plaatsen van parkeergelegenheid kan meer leefruimte ontstaan. Wanneer niet iedereen direct voor de deur hoeft te parkeren, is er ruimte voor groen en levendigheid. Voor verschillende locaties in de gemeente zal een ander parkeerbeleid gelden, en op de locaties waar parkeerplaatsen worden geplaatst zal zo veel mogelijk gekeken worden naar klimaatbestendige parkeeroplossingen. Verder maken we ruimte voor een groene en klimaat adaptieve inrichting van de openbare ruimte. Door vergroening van de gebouwde omgeving, is deze beter bestendig tegen hittestress op warme dagen.

Autoluwe dorpsharten



In de toekomst zijn de centra van Kaatsheuvel, Loon op Zand én De Moer levendige multifunctionele dorpsharten, waar winkelen, ontmoeten en/of vermaak samenkomen. De centra zullen transformeren

naar autoluwe zones waar voetgangers en fietsers voorrang krijgen. Dit zal niet alleen de belevingswaarde van de openbare ruimte verhogen, maar ook bijdragen aan een veiligere en gezondere omgeving.

Kaatsheuvel

We streven niet naar een parkeerplek voor de deur van iedere winkel, maar op korte loopafstand van de centra wordt geclusterd geparkeerd. Deze terreinen worden zo groen mogelijk ingericht. Deze herontwikkelingen hebben ook een plaats in het centrumplan Kaatsheuvel wat momenteel in ontwikkeling is.

We onderzoeken de mogelijkheid om op de drukste dagen enkele winkelstraten in Kaatsheuvel niet alleen autoluw te maken, maar autovrij. Dit zal dan op een dynamische manier gebeuren, zodat bepaalde doelgroepen (hulpdiensten, bevoorrading, etc.) nog wel met gemotoriseerde voertuigen de straten in kunnen. Eventuele afsluitingen worden altijd in samenspraak met ondernemers bepaald. Uiteraard kijken we naar maatwerk voor het parkeren met een gehandicapte parkeerkaart.

Duidelijke (parkeer)routes en bewegwijzering (wayfinding) zullen helpen bij het verwijzen van recreatief verkeer en het verminderen van onnodig parkeren in de centra en woonwijken. Het slim sturen van verkeer naar de juiste (parkeer)bestemmingen gebeurt steeds vaker met behulp van digitale reis- en routeinformatie, zoals via navigatiesystemen. De ontwikkelingen op dit gebied kunnen bijdragen aan een betere leefbaarheid en doorstroming.

Er is een behoefte aan duidelijke bewegwijzering in het centrum van Kaatsheuvel. Goede bewegwijzering vermindert de kans op verkeersopstoppingen en verhoogt de algehele verkeersveiligheid rondom zoekend verkeer. Het is belangrijk dat de bewegwijzering consistent is en gemakkelijk te begrijpen, met duidelijke aanduidingen voor belangrijke bestemmingen zoals parkeergelegenheid, toeristische bestemmingen en openbare voorzieningen.

Een prettige verblijfsruimte met duidelijke verbindingen naar verblijfsaccommodaties of recreatiegebieden kan ook bijdragen aan het aantrekken van (meerdaagse) verblijfstoeristen naar de dorpscentra van Kaatsheuvel en Loon op Zand.

Loon op Zand

Alle wegen binnen de bebouwde kom van Loon op Zand zijn onderdeel van een 30 km/h zone, zo ook het historische dorps hart. Rondom de Kerkstraat en het Oranjeplein zijn de meeste voorzieningen gecentreerd, daarnaast is dit een belangrijk centraal punt om bestemmingen in de rest van het dorp te bereiken.

Daarom vindt hier veel beweging plaats door veel verschillende vervoersmiddelen. Bijvoorbeeld overstekende voetgangers, fietsers, bussen, of parkerende auto's. We onderzoeken de mogelijkheden om de leefbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren door dit dorps hart meer in te richten op voetgangers en fietsers, waar de auto te gast is. Met name rond het kruispunt Kasteellaan-Kerkstraat-Oranjeplein, waar veel verschillende verkeersstromen elkaar tegenkomen.

De Moer

Het hart van De Moer bevindt zich rondom het kruispunt van de Middelstraat met de Zijstraat en Pastoor Kampstraat. Samen met een aantal voorzieningen maken de school, kerk en partycentrum hier de kern van dit dorp. Deze zone is aangemerkt als schoolzone, wat betekent dat verkeer hier 'stapvoets' moet rijden, hierdoor is er een kwalitatieve verblijfsruimte voor voetgangers.

Bereikbare bedrijven



Op bedrijventerreinen is voornamelijk aandacht voor lokale bedrijvigheid. Kleinere en middelgrote bedrijven krijgen hier de ruimte om duurzaam te ondernemen.

Logistiek verkeer

Net als in de rest van de gemeente is ook op de bedrijventerreinen aandacht voor het stimuleren van actieve en duurzame mobiliteit. Daarnaast wordt er meer groen geplaatst in de openbare ruimte op bedrijventerreinen.

In de (winkel)centra wordt gekeken naar het zoveel mogelijk omleiden van vrachtverkeer. Daarnaast kan het slim implementeren van laad- en loslocaties en venstertijden een rol spelen om de hinder voor bewoners en bezoekers te minimaliseren. Op dit moment geldt in het centrum van Kaatsheuvel al een venstertijd waarbij vrachtwagens verboden zijn tussen 12:00 en 20:00 uur.

Hoe regelen we dat?

Samen

Mobiliteitsbeleid regelt de gemeente al lang niet meer alleen. In tegendeel mobiliteit wordt 'samen' geregeld:

- met die drie kernen (inwoners, bedrijfsleven, maatschappelijke en andere belangenorganisaties), omdat dit de gebruikers zijn van het gemeentelijk mobiliteitssysteem. Samen met hun halen we informatie op, vinden gesprekken plaats of vindt uitgebreide participatie plaats. De vorm is afgestemd op en afhankelijk van het onderwerp.
- met de regio: omdat sommige opgaven te groot zijn om op gemeentelijk niveau te organiseren en omdat het voor de samenwerking met Rijk en Provincie belangrijk is dat er consensus is in de regio;
- met hogere overheden (provincie en Rijk), omdat zij ook belang hebben bij een goed functionerend mobiliteitssysteem in onze regio (klimaatneutraal, gezond, inclusief, economisch vitaal) en daarin kunnen (mee-)financieren;
- met de partners in de mobiliteitswereld: omdat vervoersbedrijven (personen en goederen), aanbieders van deelmobiliteit, bedrijven in Automotive en Smart Mobility (data en communicatie, verkeersmanagement en wegkantssystemen) en SmartwayZ wezenlijk bijdragen aan het behalen van de doelen van de mobiliteitstransitie.

Van visie naar uitvoering

De Mobiliteitsvisie wordt uitgewerkt in een Mobiliteitsprogramma.

De uitvoering van het Mobiliteitsprogramma vraagt om een grote en blijvende inspanning op diverse vlakken. Samenwerking en projectmatig werken met andere disciplines en partners op het gebied van de herinrichting van de openbare ruimte, gedragsbeïnvloeding, regulering en handhaving, monitoring en bijsturing en de financiering; het moet allemaal gebeuren. Het Mobiliteitsprogramma bevat straks het hele scala aan plannen en projecten op het gebied van mobiliteit, waardoor het mogelijk is de onderlinge verbanden tussen de verschillende maatregelen in beeld te brengen en te bewaken. Er wordt onderscheid gemaakt in:

- **Korte termijnmaatregelen**

De meeste korte termijnmaatregelen worden geheel of gedeeltelijk uitgewerkt in het Mobiliteitsprogramma. Een aantal maatregelen kunnen direct meegenomen in reeds geplande projecten in het MeerjarenUitvoeringProgramma.

- **Middellange termijnmaatregelen**

Voor deze maatregelen wordt de uitwerking in het Mobiliteitsprogramma nog niet afgerond. Vaak moet met betrekking tot de inhoud van de maatregelen nog een aantal knopen worden doorgehakt. In sommige gevallen zorgt de complexiteit van de maatregel ervoor dat hij niet kan worden aangemerkt als korte termijnmaatregel. Daarnaast wordt bekeken hoe projecten gecombineerd kunnen worden, zodat werk-met-werk gemaakt kan worden.

- **Lange termijnmaatregelen**

Deze maatregelen moeten ten aanzien van inhoud, financiering, uitvoering en zelfs verdeling van verantwoordelijkheid nog helemaal worden uitgezocht. Soms betreft het complexe vraagstukken, waar niet direct de passende oplossing voor kan worden aangereikt of maatregelen die door hun omvang veel voorbereidingstijd en afstemming vergen, planologisch-juridisch vele hindernissen met zich meebrengen én een grote financiële impact hebben. Het kan zomaar meer dan 10 jaar duren voordat uitvoering in beeld komt.





















Financiën





















De plannen in het kader van mobiliteit kosten geld. De ermee samenhangende veranderingen zijn dan ook groot en ingrijpend. Dat geldt voor bijvoorbeeld de fietsmaatregelen, de herinrichting van de openbare ruimte, voor de automaatregelen en zeker ook voor het openbaar vervoer. De gemeente zal slim moeten programmeren, werk met werk maken en actief op zoek moeten gaan naar alternatieve, externe financiering. De volgende aandachtspunten zijn hierbij van belang:

















- Het slim combineren van plannen en projecten met andere programma's beleidsvelden, niet alleen om werk met werk te maken maar ook de kansen op externe financiering (subsidie) te vergroten.
- De financiering voor de maatregelen wordt uitgewerkt en meegenomen in jaarlijkse MeerJaren-Uitvoeringsprogramma's, kadernota's en daarop volgende begrotingen.
- Budget voor kleine maatregelen is reeds opgenomen in de begroting 2026.
- De grote investeringen zijn vaak grensoverschrijdend, waardoor sowieso andere partijen er belang bij hebben. Dit vraagt om regionale financiering van maatregelen die bijdragen aan de mobiliteits-transitie in de regio.
- Sommige maatregelen liggen vooral op het bordje van andere overheden. Zo zijn investeringen in het OV, auto- en snelwegen vooral een aangelegenheid van de provincie en Rijk. Deze partijen worden nadrukkelijk gewezen worden op hun verantwoordelijkheid in dezen.

- De financiële (overheids)wereld is vaak grillig. Soms komen middelen beschikbaar die vooraf niet in beeld waren. Om daarop optimaal te kunnen anticiperen worden projecten alvast voorbereid en 'klaar op de plank' gelegd, nog voor dat de financiering geregeld is. Zodra de gelegenheid zich voordoet kan dan snel worden doorgeschakeld naar uitvoering.

Projecten en maatregelen

#	Thema	Kern	Naam	Categorie	Omschrijving	Kosten-inschatting	Termijn
1	 Ruimte voor voetgangers		Inclusieve inrichting voetpaden	Infrastructuur	Meenemen bij nieuwe voetpaden en reconstructies	nvt	Doorlopend
2	 Ruimte voor voetgangers		Voetgangsoversteekplaatsen verbeteren	Infrastructuur	Verbeteren verkeersveiligheid voetgangsoversteekplaatsen	Werkbudget (zie #28)	Doorlopend
3	 Ruimte voor voetgangers		Aantrekkelijke routes in centra en bij openbare bestemmingen	Beleid	Advies meenemen bij reconstructies en nieuwe plannen	nvt	Doorlopend
4	 Ruimte voor voetgangers	Loon op Zand	Voetganger- en fietsveiligheid Kloosterstraat (bubeké)	Onderzoek	Nut, noodzaak en realisatie mogelijkheid voet-/fietspad onderzoeken	€ 10.000	Middellange termijn
5	 Stimuleren van fietsen		Inclusieve inrichting fietspaden	Infrastructuur	Advies meenemen bij reconstructies en nieuwe plannen	nvt	Doorlopend
6	 Stimuleren van fietsen		Fietsbewegwijzering	Onderzoek	Plan opstellen voor verbeteren fietsbewegwijzering (i.s.m. Nld)	€ 15.000	Korte termijn
7	 Stimuleren van fietsen		Campagnes om fietsen te stimuleren	Campagnes	Stimuleren en activeren van campagnes om fietsen te stimuleren (in samenwerking met scholen)	Werkbudget (zie #28)	Jaarlijks
8	 Stimuleren van fietsen	Loon op Zand	Fietsvoorzieningen Bergstraat	Infrastructuur	Aansluiting van de F261 op Loon op Zand, onder viaduct	€ 50.000	Middellange termijn
9	 Stimuleren van fietsen	Kaatsheuvel	Fietsvoorzieningen Duinlaan/Horst	Infrastructuur	Aansluiting van de F261 op Kaatsheuvel (reeds gepland)	Reeds gevoteerd	Korte termijn
10	 Stimuleren van fietsen	Kaatsheuvel	Fietsroute Kinkenpolder-Efelingestraat	Infrastructuur	Route tussen Kaatsheuvel en F261 (door Efelings-zone) afhankelijk van zudelijke ontsluiting Efelings	ntb	Middellange termijn
11	 Stimuleren van fietsen	Kaatsheuvel	Fietsvoorzieningen Eikendijk	Onderzoek	Onderzoek fietsveiligheid richting sportcomplex Eikendijk	€ 10.000	Korte termijn
12	 Stimuleren van fietsen	Kaatsheuvel	Fietsroute Akkerstraat-Huygenstraat	Infrastructuur	Directe route Dreefseweg-Centrum Kaatsheuvel (mogelijk fietsroute)	€ 250.000	Middellange termijn
13	 Stimuleren van fietsen	Kaatsheuvel	Fietsvoorzieningen Roestenbergsstraat-Vaartstraat	Onderzoek	Onderzoeken verbeteren situatie voor fietsers	€ 10.000	Korte termijn
14	 Stimuleren van fietsen	Kaatsheuvel	Fietsroutes Van Haestrecht college	Onderzoek	Stimuleren veilige fietsroutes via Jan de Rooijstraat, in plaats van Amerikastraat	€ 10.000	Korte termijn
15	 Stimuleren van fietsen	Loon op Zand	Fietsroute Moleneind	Infrastructuur	Fietsroute tussen Tilburg en Loonse en Drunense Duinen, van Udenhoutseweg tot Loonse Moleneind	€ 420.000	Korte termijn
16	 Stimuleren van fietsen		Fietsparkeren in centra	Beleid	Advies meenemen bij reconstructies en nieuwe plannen (centrumplan Kaatsheuvel)	Werkbudget (zie #28)	Doorlopend
17	 Bewegen in de natuur		Fietsparkeren bij natuurgebieden/natuurpoorten	Infrastructuur	Aantrekkelijke entree/onthaal bij natuurgebieden/natuurpoorten	Werkbudget (zie #28)	Doorlopend
18	 Aantrekkelijk Openbaar Vervoer		HOV/BRT met omliggende steden	Samenwerking/initiatieven	Voor nieuwe concessie Oost-Brabant 2027-2038 optimaliseren huidige lijnen	ntb	Korte termijn
19	 Aantrekkelijk Openbaar Vervoer		Dienstregeling	Samenwerking/initiatieven		ntb	Doorlopend
20	 Aantrekkelijk Openbaar Vervoer		Informatievoorziening openbaar vervoer	Samenwerking/initiatieven	Verduidelijken van gebruik van openbaar vervoer en routesinformatie	nvt	Doorlopend
21	 Aantrekkelijk Openbaar Vervoer		Bereikbaarheid haltes	Activiteiten	Directe omgeving van haltes toegankelijk maken voor voetgangers en fietsers	Werkbudget (zie #28)	Doorlopend

#	Thema	Kern	Naam	Categorie	Omschrijving	Kosten-inschatting	Termijn
22	 Hubs en Deelmobiliteit		Fietsparkeren bij haltes/hubs	Activiteiten		Werkbudget (zie #28)	Doorlopend
23	 Hubs en Deelmobiliteit		Deelfietsen (op regionale schaal)	Samenwerking/initiatieven	Wens tot uitbreiding onder de aandacht brengen bij aanbieders	nvt	Doorlopend
24	 Hubs en Deelmobiliteit		Deelauto's bij HOV-hubs	Samenwerking/initiatieven	Wens tot uitbreiding onder de aandacht brengen bij aanbieders	nvt	Doorlopend
25	 Hubs en Deelmobiliteit		Stimuleren buurtdeelauto's	Samenwerking/initiatieven	Campagnes voor stimuleren buurtdeelauto's	Werkbudget (zie #28)	Korte termijn
26	 Gedeeld vervoer op maat		Cezamenlijk recreatief vervoer	Onderzoek	Onderzoeken en stimuleren samenwerking bredere recreatie en verblijfsaccommodaties	€ 25.000	Korte termijn
27	 Gedeeld vervoer op maat		Vraaggestuurd (openbaar) vervoer	Samenwerking/initiatieven	Uitbreiding BravoFlex haltes	nvt	Doorlopend
28	 Verkeersveiligheid		Kleinere verkeersveiligheidsmaatregelen	Infrastructuur	Werkbudget voor kleinere verkeersveiligheidsmaatregelen. Wordt ingezet voor andere projecten op deze lijst (2, 6, 15, 16, 20, 21, 24, 28 & 32)	€ 50.000	Jaarlijks
29	 Verkeersveiligheid		Veilige inrichting schoolzones	Onderzoek	Evaluatie en kleine infrastructurele aanpassingen	Werkbudget (zie #28)	Korte termijn
30	 Verkeersveiligheid	Kaatsheuvel	Kruispunt Europalaan-Horst	Onderzoek	Onderzoek verkeersveiligheid AVOC (aanpak verkeersongevallenconcentratie)	€ 5.000	Korte termijn
31	 Verkeersveiligheid		Fietsveiligheid Heibloemstraat/Moersedreef	Onderzoek	In combinatie met fietsvoorzieningen Pastoor Kampstraat/Galgeneind	€ 10.000	Middellange termijn
32	 Verkeersveiligheid		Pastoor Kampstraat/Galgeneind	Infrastructuur	Pastoor Kampstraat en Galgeneind (BSS) incl verbeteren fietsvoorzieningen, reeds gepland	€ 75.000	Korte termijn
33	 Verkeersveiligheid		Verkeersveiligheidscampagnes	Campagnes	Meedoen met landelijke en regionale campagnes	Werkbudget (zie #28)	Jaarlijks
34	 Verkeersveiligheid		Fietsveiligheid fietsinfrastructuur	Activiteiten	Paaltjes verwijderen e.d	Reeds gevoteerd	Korte termijn
35	 Verkeersveiligheid		Handhaving (met boa's)	Activiteiten	Situationele inzet	nvt	Doorlopend
36	 Verkeersveiligheid		Snelheidsremmers aanleggen	Infrastructuur	Op wegen waar de VBS minimaal 10 km/h boven de maximaal toegestane snelheid ligt. O.a. Kegelaar/Zijstraat, Kloosterstraat, Erasstraat, Europalaan (thv Braakakker), Dreefseweg en Horst	€ 350.000	Korte termijn
37	 Verkeersveiligheid		Digitale infrastructuur op orde houden	Activiteiten	ADAS/ISA, inventarisatie verkeersborden en beheer infrastructuur (NDW George)	€ 25.000	Korte termijn
38	 Geschiede wegcatégorisering	Kaatsheuvel	COW30: Rechvaard	Infrastructuur	Reconstructie naar COW30, inclusief aansluiting Westwaard	ntb	Lange termijn
39	 Geschiede wegcatégorisering	Kaatsheuvel	COW30: Sweenstraat/Driestapelenstoel	Infrastructuur	Reconstructie naar COW30 (planning afhankelijk van onderhoud)	ntb	Lange termijn
40	 Geschiede wegcatégorisering	Kaatsheuvel	COW30: Paulus Potterplein/Frans Halsstraat	Infrastructuur	Reconstructie naar COW30 (planning afhankelijk van onderhoud)	ntb	Lange termijn
41	 Geschiede wegcatégorisering	Kaatsheuvel	COW30: Johan de Wittstraat/Prins Mauritsplein	Infrastructuur	Reconstructie naar COW30 (planning afhankelijk van onderhoud)	ntb	Lange termijn

#	Thema	Kern	Naam	Categorie	Omschrijving	Kosten-inschatting	Termijn
42	 Geslikte wegategorisering	Kaatsheuvel	COW30 Berdijksestraat/Raadhuisstraat/Jan de Rooijstraat (tot Schotsestraat)	Infrastructuur	Reconstructie naar COW30 (planning afhankelijk van onderhoud)	ntb	Lange termijn
43	 Geslikte wegategorisering	Kaatsheuvel	COW30 Sprangsestraat/Hoofdstraat	Infrastructuur	Reconstructie naar COW30 (planning afhankelijk van onderhoud)	ntb	Lange termijn
44	 Geslikte wegategorisering	Kaatsheuvel	COW30 Marktstraat	Infrastructuur	Reconstructie naar COW30	€ 200.000	Middellange termijn
45	 Geslikte wegategorisering	Kaatsheuvel	COW30 Gasthuisstraat	Infrastructuur	Reconstructie naar COW30 (planning afhankelijk van onderhoud)	ntb	Lange termijn
46	 Geslikte wegategorisering	Kaatsheuvel	COW30 Heikant	Infrastructuur	Reconstructie naar COW30 (planning afhankelijk van onderhoud)	ntb	Lange termijn
47	 Geslikte wegategorisering	Kaatsheuvel	COW30 Van Heeswijkstraat	Infrastructuur	Reconstructie naar COW30 (planning afhankelijk van onderhoud)	ntb	Middellange termijn
48	 Geslikte wegategorisering	Kaatsheuvel	ETW30 Hilsestraat	Infrastructuur	Reconstructie naar ETW30	ntb	Korte termijn
49	 Geslikte wegategorisering	Kaatsheuvel	COW60 bubeko Dongenseweg/Dreefseweg	Infrastructuur	Reconstructie naar COW60	ntb	Middellange termijn
50	 Geslikte wegategorisering	Loon op Zand	COW60 bubeko Heideweg/Kasteelhoevenweg	Infrastructuur	Reconstructie naar COW60	ntb	Middellange termijn
51	 Geslikte wegategorisering	Loon op Zand	COW60 bubeko Kasteellaan/Finantien	Infrastructuur	Reconstructie naar COW60 (in samenwerking met gemeente Tilburg)	ntb	Middellange termijn
52	 Duurzaam rijden		Regionale visie ladinfrastructuur	Beleid	In ontwikkeling	nvt	Korte termijn
53	 Groene en levendige openbare ruimte		Vergroenen dorpscentra	Beleid	Advies meenemen bij reconstructies en nieuwe plannen	nvt	Doorlopend
54	 Autoluwe dorpsarten		Parkeer winkelcentra	Beleid	Advies meenemen bij reconstructies en nieuwe plannen (centrumplannen Kaatsheuvel en Loon op Zand)	nvt	Doorlopend
55	 Autoluwe dorpsarten	Kaatsheuvel	Parkeerbewegwijzering	Onderzoek	Onderzoek parkeerverwijzingen Kaatsheuvel (i.c.m. centrumplan)	€ 10.000	Middellange termijn
56	 Bereikbare bedrijven		Netwerk landbouwverkeer	Onderzoek		€ 10.000	Middellange termijn
57	 Bereikbare bedrijven		Onderzoeken laden en lossen centra	Beleid	Advies meenemen bij reconstructies en nieuwe plannen (centrumplannen Kaatsheuvel en Loon op Zand)	nvt	Doorlopend