

gemeente loon op zand



Verkeersplan Gemeente Loon op Zand



Visie 2009 – 2015

juli 2009



Kaatsheuvel • Loon op Zand • De Moer

Inhoudsopgave

1. Inleiding	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Doel	5
1.3 Leeswijzer	6
2. Beleid hogere overheden	7
2.1 Inleiding	7
2.2 Rijk	7
2.3 Provincie Noord-Brabant	7
2.4 GGA Midden Brabant	9
3. Toekomstige ontwikkelingen	11
3.1 Inleiding	11
3.2 Ombouw N261/ Ontsluitingsstructuur Loon op Zand	11
3.3 Revitalisering bedrijventerrein De Kets	12
3.4 Structuurplan De Wereld van de Efteling	12
3.5 Ontwikkeling Dorpshart Kaatsheuvel	12
3.6 Reconstructie de Meierij	12
3.7 Noordwest en Noordoosttangent Tilburg	13
3.8 GGA Midden Brabant	13
4. Visie Gemeente Loon op Zand	15
4.1 Inleiding	15
4.2 Bereikbaarheid	15
4.3 Verkeersveiligheid	20
4.4 Leefbaarheid	23
5. Visie versus huidige situatie	26
5.1 Inleiding	26
5.2 Bereikbaarheid	26
5.3 Verkeersveiligheid	30
5.4 Leefbaarheid	35
5.5 Contact met bewoners/bezoekers	36
6. Meerjaren UitvoeringsPlan	37
6.1 Inleiding	37
6.2 Maatregelen	37
6.3 Toets aan de gewenste maatschappelijke effecten	41
6.4 Actieplan	41
7. Inspraak en overleg	43
Bijlagen	44
Afbeeldingen	54

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

In 1997 is in opdracht van de gemeente Loon op Zand door bureau Goudappel en Coffeng een Gemeentelijk Verkeersplan (GVP) gemaakt, dat in mei 1998 door de gemeenteraad is vastgesteld. In een Verkeersplan wordt het verkeersbeleid voor de middellange termijn (7 jaar) vastgesteld. Een periode van vijf tot tien jaar wordt in het algemeen aangehouden, omdat het verkeersbeleid na verloop van tijd wijzigt, andere accenten en prioriteiten krijgt en met name wat de verkeersveiligheid betreft, steeds verder wordt uitgebouwd en verfijnd. Het actieplan is meer aan aanpassingen onderhevig en wordt derhalve separaat gehouden en heeft een looptijd van vijf jaar.

In de Beleidscyclus staat onder Actie 2 van Integrale Veiligheid als deelactiviteit voor 2005 onder punt 4 het actualiseren van het Gemeentelijke Verkeersplan aan gegeven. Als gewenste effecten worden hierbij genoemd, dat de bewoners zich veilig voelen, bij de samenleving betrokken voelen en daardoor ook verantwoordelijk voelen. In dit verband kan dit worden verkregen door de verbetering van de verkeersveiligheid, het creëren van een heldere verkeersstructuur en de bewoners goed en tijdig te betrekken bij de in dit kader te nemen maatregelen.

Alle reden dus om het Gemeentelijke Verkeersplan van mei 1998 en daarmee het verkeersbeleid opnieuw onder de loep te nemen, opnieuw te evalueren en te formuleren en een nieuw actieplan op te zetten voor de komende vijf jaar.

In de Wet Brede Doeluitkering, (BDU) die in 2005 in werking is getreden, wordt het verkeersbeleid door het Rijk en de provincie gestimuleerd door het verlenen van cofinanciering aan projecten, die een bijdrage leveren aan de verbetering van de verkeersstructuur, het stimuleren van het langzaam verkeer en het openbaar vervoer en/of ter verbetering zijn van de verkeersveiligheid. Een voorwaarde voor een dergelijke bijdrage is echter, dat een project een uitvloeisel is van een gemeentelijk door de raad vastgesteld verkeersbeleid. Met andere woorden: zonder actueel Gemeentelijk Verkeersplan geen subsidie en/of cofinanciering voor gemeentelijke projecten.

Er zijn ook recente ontwikkelingen, zoals de ombouw van de N261, die in 1998 nog niet waren voorzien en die, buiten de gevolgen voor de weg zelf, ook binnen de gemeente Loon op Zand een invloed hebben. De uitvoering van deze plannen valt weliswaar niet binnen de planperiode van het GVP, maar met de ruimtelijke en verkeersplanologische planvorming in de kernen Kaatsheuvel en Loon op Zand dient met deze ontwikkeling wel rekening te worden gehouden.

Bij de totstandkoming van dit plan zal de burger centraal staan, hetgeen betekent, dat ruimte zal worden gegeven voor de betrokkenheid en participatie bij de voorbereiding van dit beleidsplan. Bij de uitvoering van de onderscheiden projecten is de vraag van de burger leidend. Hierbij werkt de gemeente continue aan kwaliteitsverbetering. Ook zal de gemeente transparant zijn en in alle opzichten toegankelijk.

1.2 Doel

Samenvattend kan worden gesteld, dat het doel van dit plan is het volgende te bereiken:

1. Opnieuw bepalen wat de wenselijke verkeersstructuur is voor de onderscheiden verkeerscategorieën en dit onder te brengen in een integraal verkeersplan;
2. Inventariseren welke werkzaamheden moeten worden uitgevoerd om deze structuur te bewerkstelligen;
3. De te nemen maatregelen inventariseren, die leiden tot een zodanig gunstig ongevallebeeld, dat minstens voldaan wordt aan de landelijke doelstelling;
4. De onder punt 2 en 3 genoemde werkzaamheden onder te brengen in een actieplan;

5. Voldoen aan de voorwaarden voor cofinanciering van de daarvoor in aanmerking komende projecten;
6. Het binnen te stellen kaders oplossen van knelpunten bij het parkeren.

1.3 Leeswijzer

Het Verkeersplan is als volgt ingedeeld:

In hoofdstuk 2 wordt het beleid van de hogere overheden en de regio Midden Brabant beschreven.

In hoofdstuk 3 worden de nieuwe ontwikkelingen, die de toekomst van de wegenstructuur en het wegbeeld (mede) gaan bepalen, beschreven.

Hoofdstuk 4 beschrijft de visie van de gemeente Loon op Zand op verkeer en vervoer. Toetsing van de bestaande situatie aan de visie vindt plaats in hoofdstuk 5.

Deze toetsing zal leiden tot aanpassingen in de vorm van te nemen maatregelen; deze worden in hoofdstuk 6 beschreven en van een prioriteit voorzien. Tevens is aangegeven hoe dit plan tegemoet komt aan de gewenste maatschappelijke effecten.

In hoofdstuk 7 wordt tenslotte aangegeven op welke wijze bevolking, raad en belangengroepen kennis kunnen nemen van het eerste concept van het geactualiseerde verkeersplan, inspraak wordt georganiseerd en welke procedure wordt gevolgd om tot definitieve vaststelling van het plan te komen.

2. Beleid hogere overheden

2.1 Inleiding

Het beleid van de hogere overheden vormt de basis voor het Verkeersplan Loon op Zand. Het beleid van de gemeente Loon op Zand is een verdere concretisering van het beleid van de hogere overheden, aangevuld met lokale ambities en vertaling van gemeentelijke beleidsuitgangspunten. Daarom is in dit hoofdstuk beknopt het nationale, provinciale, regionale beleid beschreven.

2.2 Rijk

De Nota Mobiliteit is het nationale verkeers- en vervoersplan dat doelen en kaders voor het verkeers- en vervoersbeleid voor de middellange termijn (tot 2010) en lange termijn (tot 2020) beschrijft. De nota heeft een geldigheidsduur van vijftien jaar. Alle overheden – het rijk, provincies, gemeenten en waterschappen – ontwikkelen in gezamenlijk overleg de koers van het verkeers- en vervoersbeleid.

Het motto van de nieuwe Nota Mobiliteit is: sneller, schoner en veiliger van deur tot deur. In 2020 arriveert 95% van de reizigers op de verwachte tijd op de plaats van bestemming en staat er 40% minder in de file dan in 2000. De reiziger weet dan waar hij aan toe is als hij met de auto of het openbaar vervoer reist. Sneller betekent niet dat de leefomgeving daaronder moet lijden. Integendeel, de luchtverontreiniging wordt flink teruggedrongen. De uitstoot van fijn stof en stikstof (NOx) daalt met ongeveer 40% en er is minder overlast van lawaai. En sneller gaat ook goed samen met minder verkeersslachtoffers. Nederland is al een van de meest verkeersveilige landen ter wereld, maar het kan en moet nog veel veiliger worden. In 2020 ligt het aantal verkeersdoden nog eens 300 lager dan in het topjaar 2004. Want elke verkeersdode is en blijft er één te veel.

Heel lang was de strekking van het overheidsbeleid: mobiliteit is een probleem. Als men de deur uit moet, neem dan de fiets, bus of trein. Daarna kwam de fase waarin mobiliteit mocht. Het huidige kabinet gaat uit van het standpunt dat mobiliteit moet. Mobiliteit – zowel van personen als van goederen – is een absolute voorwaarde om de samenleving en de economie te laten draaien. De vraag is nu hoe diezelfde overheid de groeiende reizigersstromen en goederenstromen zo goed mogelijk kan organiseren. Lag die verantwoordelijkheid van oudsher vooral bij het rijk, nu nemen de verschillende overheden een deel van het beleid en de uitvoering daarvan voor hun rekening. Het rijk houdt zich bezig met mobiliteitsvraagstukken op landelijk niveau, de provincies en de gemeenten op regionaal of lokaal niveau. Bedrijven worden nauw betrokken bij de beslissingen die gevolgen hebben voor hun bedrijfsvoering. En wat verwacht de overheid dan van de reiziger, als automobilist of OV-reiziger? Het antwoord is: dat de reiziger bewust kiest. De overheid zorgt er voor dat de reiziger zo soepel mogelijk van A naar B kan reizen. De overheid biedt een aantal alternatieven, de reiziger maakt daaruit de keuze die het beste aansluit bij zijn wensen.

Sneller, schoner en veiliger van deur tot deur: de ambities die uit deze Nota Mobiliteit spreken zijn groot. Om deze ambities werkelijkheid te laten worden, zijn ingrijpende innovaties nodig. Vernieuwingen zoals ooit ZOAB, waarvan de toepassing in de wegenbouw een geweldige sprong voorwaarts was. In de toekomst ziet het rijk bijvoorbeeld zero emission cars, auto's die volkomen schoon zijn. Kortom, innovatie is hét middel om Nederland op termijn bereikbaar, veilig en leefbaar te houden.

2.3 Provincie Noord-Brabant

Hoe houden we de Brabantse steden bereikbaar? Hoe voorkomen we dat de provincie dichtslibt? Hoe zorgen we er voor dat reizigers binnen een acceptabele tijd van A naar B komen? Vanuit verschillende invalshoeken zoekt de Provincie naar innovatieve en duurzame antwoorden op deze vragen. In het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) 'Verplaatsen in Brabant' geeft de Provincie haar visie op de mobiliteit voor de komende 15 jaar.

Duurzame bereikbaarheid

Duurzame bereikbaarheid; dat is het doel. Een goede bereikbaarheid van de Brabantse steden en bedrijventerreinen is van groot belang voor een vitale economie. Bij duurzaamheid hoort ook een goede bereikbaarheid van het platteland. Binnen duurzame bereikbaarheid wordt een balans gezocht met ecologische en sociale waarden. Die balans tussen economie, ecologie en sociaal-culturele ontwikkeling is overigens kenmerkend voor het totale provinciale beleid.

Van deur tot deur

Reizigers vragen om acceptabele en betrouwbare reistijden van deur tot deur, tegen redelijke kosten. Daarbij moeten ze de keuze hebben uit meerdere vervoerswijzen. Dat vraagt om een integrale aanpak waarbij weg-, spoor- en waternetwerken in samenhang worden bekeken. Ook vervoerswijzen als openbaar vervoer, (vracht)auto, fiets en goederen over water en spoor moeten als geheel worden beschouwd. Dit vraagt om een goede samenwerking tussen overheden, wegbeheerders en vervoerders, maar ook om een gezamenlijke analyse van de problemen en mogelijke oplossingen. In de vorm van een netwerkanalyse is daar door de Provincie met haar partners aan gewerkt. In het rapport 'Netwerkanalyse Brabantstad' worden diverse locaties genoemd met een grote verkeersaantrekkende werking. Tevens is aangegeven dat deze locaties goed bereikbaar dienen te zijn. Eén van die locaties is de Efteling, dit is een economische toplocatie op internationaal niveau.

Per gebied mobiliteit op maat

De Provincie streeft naar duurzame bereikbaarheid door mobiliteit op maat: per gebied een passende invulling geven aan mobiliteit. In de buurt van industrieterreinen zijn andere voorzieningen nodig dan bij een natuurgebied. De mobiliteit in een stadscentrum verschilt met het verkeer en vervoer in een dorpskern. Buitenwijken van een stad vragen om andere mobiliteitsoplossingen dan een agrarisch gebied. Aan de hand van specifieke gebiedskenmerken onderscheidt het PVVP gebiedsprofielen.

Per gebied zet de Provincie accenten. Afhankelijk van de ruimtelijke omgeving en de economische, sociale en ecologische factoren, wordt gekeken welke vervoerswijzen (auto, bus, fiets, regiotaxi, etc.) de voorkeur hebben. Voorbeeld: voldoet het openbaar vervoer in een stedelijk gebied, dan is het niet erg dat de bereikbaarheid voor de auto ter plekke minder goed is.

De gebiedsprofielen zijn gebaseerd op het Streekplan, Brabant in Balans. Dit plan geeft namelijk aan wat de ruimtelijke kenmerken zijn van een bepaald gebied, inclusief wegen, spoorbanen en vaarwegen. Ook geeft het Streekplan aan wat de ruimtelijke ontwikkelingen zijn tot 2020. Deze vormen de basis voor de keuzes die zijn gemaakt in de gebiedsprofielen.

Regionale samenwerking als ruggengraat

Samenwerking is onontbeerlijk. Mobiliteitsproblemen zijn niet langer door de overheden afzonderlijk op te lossen. Er is een gezamenlijke aanpak van Provincie, Rijk, gemeenten, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties nodig. Het PVVP formuleert niet alleen de provinciale visie op mobiliteit maar ook de ambities die in samenwerking moeten worden opgepakt.

Regionale maatregelenpakketten

De uit te voeren maatregelen hangen vaak met elkaar samen. Daarom stellen de samenwerkende partners regionale maatregelenpakketten op. De maatregelen die daarin komen te staan worden door de partners goed besproken. Als de regio's het eens zijn over een pakket en de kwaliteit van de maatregelen goed is, geeft de Provincie financiële ondersteuning.

Doelen en Ambities

Het streven naar duurzame bereikbaarheid is terug te zien in de doelen en ambities van dit PVVP.

Samengevat geeft dat het volgende beeld:

PVVP-bijdrage aan economische kwaliteit:

- een beter vestigingsklimaat door betrouwbare bereikbaarheid van economische centra, met prioriteit voor Brabantstad en de relaties met Randstad, Ruhrgebied en Vlaamse Ruit;
- goed functionerende infrastructuurnetwerken die ook nog eens goed met elkaar zijn verbonden;

- ruimte houden voor aanleg van nieuwe infrastructuur;
- zo ver mogelijk omlaag brengen van transportkosten.

PVVP-bijdrage aan sociale kwaliteit:

- gegarandeerde en betere sociale bereikbaarheid met keuzemogelijkheden voor de reiziger;
- verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving;
- verbetering van de sociale veiligheid;
- garanties voor de bereikbaarheid in het landelijk gebied.

PVVP-bijdrage aan de ecologische kwaliteit:

- in het ruimtelijk beleid voorkomen van mobiliteitsproblemen die negatieve gevolgen hebben voor de leefbaarheid in de toekomst;
- bescherming en ontwikkeling van natuur en landschap bij inpassing van nieuwe infrastructuur;
- ontsnippering van natuur en landschap;
- vermindering van uitstoot en van het energie- en grondstoffengebruik door verkeer.

2.4 GGA Midden Brabant

Het GGA-gebied (gebiedsgerichte aanpak) Midden Brabant bestaat uit de volgende acht gemeenten:

- Waalwijk;
- Dongen;
- Tilburg;
- Gilze en Rijen;
- Oisterwijk;
- Goirle;
- Hilvarenbeek;
- Loon op Zand.

In de 'Regionale probleemanalyse en beleidsagenda verkeer en vervoer' zijn de regionale ambities en visie beschreven. De GGA regio Midden Brabant streeft naar een economisch vitale regio. Het verkeers- en vervoersbeleid heeft daarin een stimulerende werking. Bereikbaarheid binnen de regio en naar de omliggende regio's, België en de Randstad is een belangrijke voorwaarde voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Midden Brabant. Toerisme en recreatie nemen daarin een belangrijke plaats in. Een verbetering van de bereikbaarheid wordt nagestreefd met de auto, de fiets en het openbaar vervoer. Voor het openbaar vervoer wordt tevens gestreefd naar het minimaal behouden van haar sociale functie in de vorm van een basisvoorzieningenniveau.

De gewenste ontwikkeling van de bereikbaarheid vindt plaats binnen randvoorwaarden van verkeersveiligheid en leefbaarheid. Afstemming tussen verkeer en vervoer en ruimtelijke ontwikkelingen, een grote bestuurlijke slagkracht en een uitvoeringsgerichte insteek zijn voor de GGA Midden Brabant daarbij vanzelfsprekend.

Om de gewenste stimulering binnen randvoorwaarden van leefbaarheid en verkeersveiligheid te realiseren, is behoefte aan een goed functionerend netwerk van wegen. Zonder een goede doorstroming op het hoofdwegennet is een verbetering van de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de kernen en het landelijke gebied ondenkbaar. Het ontwikkelen van een gezamenlijke visie op de functies en samenhang van het hoofdwegennet/onderliggend wegennet is daarom een belangrijke randvoorwaarde om op korte termijn invulling aan te geven. Specifiek op het terrein van verkeersveiligheid kiest de GGA Midden Brabant nadrukkelijk voor een mensgerichte benadering. Een duurzaam veilig verkeer en vervoerssysteem staat en valt met een integrale aanpak.

Concreet richt de GGA Midden Brabant zich op:

- het aanpakken van de regionale probleemclusters, waarbij in samenhang problemen van doorstroming op het hoofdwegennet, sluipverkeer door de tussenliggende gebieden en verkeersveiligheid en leefbaarheidsproblemen in algemene zin worden aangepakt. Op deze wijze wordt tevens de bereikbaarheid voor goederenvervoer en openbaar vervoer versterkt, alsmede de bereikbaarheid van de steden;
- het gezamenlijk door wegbeheerders en politie uitvoeren van een integrale aanpak van Duurzaam Veilig, in de vorm van een vroegtijdige afstemming van de inrichting van verblijfsgebieden en gebiedsontsluitingswegen, aanpak van black spots, verkeerseducatie, voorlichting en verkeershandhaving;
- het minimaal behouden van het bestaande voorzieningenniveau openbaar vervoer als belangrijke sociale voorziening voor het landelijk gebied, door gerichte besteding van beperkte middelen, continuering van het project IVO, uitwerking van OV Netwerk BrabantStad, behouden van de regiotaxi. Mede in het kader van de gewenste ruimtelijk-economische ontwikkeling wordt gewerkt aan de ontwikkeling van OV-knooppunten;
- uitvoering van het regionaal fietspadennetwerk door realisatie van ontbrekende fietsschakels, fietsenstallingen, het oplossen van geïnventariseerde knelpunten en het verbeteren van het comfort van bestaande onderdelen van het fietsnetwerk, ten behoeve van verbetering van het concurrentievermogen van de fiets.

3. Toekomstige ontwikkelingen

3.1 Inleiding

Binnen de gemeente spelen de komende jaren diverse ruimtelijke ontwikkelingen die effect hebben op het verkeer en het te volgen beleid. Per ontwikkeling is hierna een korte omschrijving opgenomen. Een overzicht van de ontwikkelingen is weergegeven op afbeelding 1.

3.2 Ombouw N261/ Ontsluitingsstructuur Loon op Zand

Op het tracé van de N261 zijn drie aansluitingen gelegen die voor de gemeente Loon op Zand van belang zijn. Het betreft de aansluitingen van de Bevrijdingsweg (gemeente Waalwijk) en de Europalaan voor de kern Kaatsheuvel alsmede de Hoge Steenweg in de kern Loon op Zand op de N261.

De aansluiting van de Bevrijdingsweg op de N261 is weliswaar gelegen op grondgebied van de gemeente Waalwijk, maar dient voornamelijk als in- en uitvalsweg voor de kern Kaatsheuvel, in het bijzonder voor het industrieterrein de Kets, het centrum en het kernwinkelgebied Hoofdstraat e.o. Een hoogwaardige ongelijkvloerse aansluiting van de Bevrijdingsweg op de N261 is voor de kern Kaatsheuvel van wezenlijk belang. Het externe verkeer van en naar de parkeervoorzieningen in het centrum, het bevoorradende vrachtverkeer voor de centrumfuncties en het verkeer van en naar het industrieterrein de Kets kan vanaf de N261 via de noordelijke route worden verwezen. Hierdoor zal het verblijfsklimaat in de verschillende woonwijken in Kaatsheuvel, zoals de Loonse Vaert, de Heikant, Hil en Pannenhoef nog verder kunnen verbeteren.

Voor de aansluiting van de Europalaan op de N261 wordt uitgegaan van een grotendeels conflictvrije oplossing met op één locatie een doseerinstallatie (soort verkeerslicht). In het huidige ontwerp is gekozen voor een Haarlemmermeeroplossing waarbij de N261 half verdiept wordt aangelegd. In de afgelopen jaren hebben nabij het kruispunt diverse ontwikkelingen plaatsgevonden zoals de bouw van het Eftelinghotel en kantoorontwikkeling van onder andere de Rabobank. Daarbij komt nog dat de Efteling uitbreidingsplannen heeft (Bosrijk) waarbij de Horst nog verder wordt belast. Een nadere studie om de verkeersafwikkeling op dit kruispunt ook in de toekomst veilig te stellen is noodzakelijk. Deze studie zal in samenspraak met de provincie plaatsvinden. Dit heeft geen gevolgen voor de ombouw van de N261 omdat eventuele aanpassingen aan het kruispunt geen betrekking hebben op weggedeelte van de Europalaan tussen de Horst en N261.

In het plan is tussen de aansluitingen Hoge Steenweg en Europalaan een ecoduct opgenomen in het kader van de ontsnippering van natuurgebieden. Dit ecoduct vormt een onderdeel van de verbinding van het Nationaal Park de Loonse en Drunense Duinen met de natuurgebieden bij Huis Ter Heide.

In de planstudie van de N261 neemt de aansluiting van de kern Loon op Zand een bijzondere plaats in. De huidige aansluiting van Loon op Zand op de N261 vindt plaats via de Hoge Steenweg aan de noordwestzijde van de kern. Bij deze aansluiting is een centraal busstation voor o.a. sneldiensten en een carpoolplaats gelegen. De wegen in Loon op Zand worden niet alleen belast door bestemmingsverkeer van de kern zelf maar ook door doorgaand- en sluipverkeer. In het centrumgebied zijn relatief hoge verkeersintensiteiten als gevolg van veel vracht- en autoverkeer van en naar Tilburg Noord, Udenhout en het verder achterliggend gebied. Hierdoor is sprake van veel geluidhinder en verkeersonveilige situaties in de Kloosterstraat, het Oranjeplein, de Kerkstraat en de Hoge Steenweg. Op de doorgaande route vindt ongeveer 90% van alle ongevallen in de kern Loon op Zand plaats. Maar ook het kruispunt van de Hoge Steenweg en de Heideweg/Horst met de N261 is een belangrijke ongevallenconcentratie. In de planstudie is daarom niet alleen gekeken naar een nieuwe ongelijkvloerse aansluiting van de Hoge Steenweg op de N261, maar ook naar mogelijkheden om door aanpassing, dan wel verplaatsing van de aansluiting op de N261 de kern Loon op Zand te ontlasten van het ongewenste doorgaande verkeer. Dit heeft geleid tot uitwerking van een zevental alternatieven. De gemeentelijke beoordeling en afweging van de verschillende alternatieven is dermate complex en omvattend dat hiervoor een afzonderlijke uitwerking nodig was. Het eerste deel van deze

studie “Herstructurering verkeersstructuur kern Loon op Zand, deel 1, keuze aansluiting op N261” heeft het college vastgesteld. Bij de vaststelling is op grond van de afwegingsaspecten en de beoordelingscriteria gekozen voor alternatief 4. Dit is het maken van één aansluiting op de N261 ten zuiden van de kern Loon op Zand en het doortrekken van deze aansluiting naar de Klokkenlaan en vervolgens naar de Kasteellaan. Daar wordt door middel van een rotonde de (eveneens nog aan te leggen) ontsluitingsweg naar de woonbuurt Molenwijk Zuid (aansluiting op de Gildeweg) aangesloten. Ten behoeve van de verdere ontsluiting van de kern Loon op Zand (noord – zuid) is een tweetal studies verricht, te weten “Herstructurering verkeersstructuur Loon op Zand, deel 2, ontsluitingsstructuur bebouwde kom” van april 2006 en “Effecten herstructurering verkeersstructuur Loon op Zand” van maart 2008. De besluitvorming over de interne ontsluitingsstructuur kern Loon op Zand vindt in de loop van 2009 plaats, mede op basis van een actualisatie van de studie van april 2006, waarvoor onlangs opdracht is gegeven.

3.3 Revitalisering bedrijventerrein De Kets

Op initiatief van de Kamer van Koophandel van Midden-Brabant is door het adviesbureau BRO in 2003 een nota opgesteld om te komen tot een duurzame ontwikkeling van een zestal verouderde bedrijventerreinen in Midden Brabant, waaronder het bedrijventerrein De Kets te Kaatsheuvel. Met de Kets wordt het bestaande min of meer verouderde bedrijventerrein (De Kets) bedoeld gelegen tussen de Zuidhollandsedijk (gemeentegrens met gemeente Waalwijk), Amerikastraat, Hoofdstraat (ten noorden van de winkels) en omgeving Veerweg. Daarbij is onder meer gekeken naar kansen en knelpunten op het gebied van verkeer, ruimtegebruik, presentatie, beeldkwaliteit en milieustromen. Op basis van een sterkte-zwakte analyse komt het bureau vervolgens tot aanbevelingen voor een duurzaam bedrijventerrein. Deze aanbevelingen zijn vervat in een maatregelenprogramma en onderverdeeld in diverse schaalniveaus.

De gemeentelijke visie voor dit gebied komt, mede op basis van bestaand beleid vervat in het Gemeentelijk Verkeersplan, niet op alle onderdelen overeen met de visie zoals voor dit gebied ontwikkeld is door het adviesbureau BRO. De gemeenteraad zal hieromtrent nog een nader standpunt in moeten nemen mede op basis van de uitkomsten van dit geactualiseerde verkeersplan.

3.4 Structuurplan De Wereld van de Efteling

Het structuurplan van de Efteling voorziet in een aantal projecten die consequenties hebben voor de bereikbaarheid en ontsluiting van het attractiepark en de kern Kaatsheuvel. Niet alleen op de wegen direct aansluitende op het park zelf, maar ook voor de verkeersafwikkeling op de N261 en het kruispunt N261 – Europalaan in het bijzonder. Om een aanvaardbaar afwikkelingsniveau naar de toekomst te kunnen blijven garanderen, zal inzicht moeten worden gegeven in de definitieve ontsluitingsstructuur, de verkeersafwikkeling en de per onderdeel benodigde parkeervoorzieningen. Omdat het grootschalige project gefaseerd zal worden uitgevoerd, zal in bepaalde tussenstappen hierover ook inzicht moeten worden gegeven.

Op korte termijn zal de nadruk liggen op de ontwikkeling van de verblijfsrecreatie “Bosrijk”.

3.5 Ontwikkeling Dorpshart Kaatsheuvel

In het gebied begrensd door Marktstraat, Vondelstraat, Huygenstraat, Raadhuisstraat en Lievekenshoek zijn mede door de verplaatsing van de gemeentewerf nieuwe mogelijkheden om door herinrichting en nieuwbouw een nieuw hoogwaardig dorpshart te ontwikkelen. Het plan voorziet in een kwaliteitsslag en verlevendiging van het gebied. Door een betere stedenbouwkundige uitwerking van het huidige marktplein en het toevoegen van bebouwing in de omgeving krijgt Kaatsheuvel het sociaal-maatschappelijk en sociaal-cultureel brandpunt dat het dorp nu nog ontbeert.

3.6 Reconstructie de Meierij

Voor het reconstructiegebied Meijerij heeft de Reconstructiecommissie een streefbeeld opgesteld. Onderdeel daarvan is het uitplaatsen van onder meer intensieve veehouderijen, glastuinbouwbedrijven en boomkwekerijen uit gebieden in de omgeving van de ecologische hoofdstructuur. Het open gebied

tussen Dongen en Kaatsheuvel is aangegeven als een zoeklocatie voor inplaatsing van deze intensieve bedrijven. Hiertoe is samen met de beide gemeenten en bewoners door het bureau Bosch Slabbers een duurzaam en stabiel groen raamwerk opgesteld, waarbij de economische functies zich flexibel kunnen ontwikkelen. Aan dit raamwerk is ook de verbreding van recreatieve uitlooptmogelijkheden gekoppeld. Het landschap van de jonge heideontginning ter weerszijden van de Moersedreef en ten noorden van de as Middelstraat - Nieuweweg biedt perspectieven voor inplaatsing van de intensieve functies. Het open gebied heeft een omvang van circa 400 ha (benut wordt 80 ha). Gegeven alle beperkende voorwaarden lijkt ruimte voor de extra ontwikkeling van circa 8 intensieve veehouderijbedrijven. De overige ruimte kan worden gebruikt voor inplaatsing van glastuinbouwbedrijven en boomkwekerijen.

In het landschapsplan 'Toekomstperspectief voor Landbouw en Landschap' reconstructie Dongen – Loon op Zand, dat uitgewerkt zal worden tot een bestemmingsplan, wordt slechts zijdelings aandacht geschonken aan de infrastructuur. Wel wordt de vraag gesteld in hoeverre de smalle wegen met de bomenrijen geschikt zijn voor de verkeersafwikkeling van de in te plaatsen bedrijven. Bij een mogelijke verbreding van de wegen en de toenemende verdichting van de ondergrond gaat de kwaliteit van de standplaats boombeplanting achteruit. Een nadere studie met betrekking tot de ontsluiting van groene raamwerk, met de Moersedreef als centrale as, is gewenst. Hierbij moet de studie een antwoord geven op de toekomstige verkeersintensiteiten, de samenstelling van het (vracht)verkeer en de externe ontsluitingspunten. Daarbij dient nadrukkelijk rekening te worden gehouden met het bosgebied rond Huis ter Heide. Dit gebied is immers voorgedragen als Habitatgebied en dat stelt nadere eisen (habitatrichtlijn).

3.7 Noordwest en Noordoosttangent Tilburg

De Burgemeester Letschertweg (Noordwesttangent) in Tilburg wordt gefaseerd uitgevoerd en verbindt uiteindelijk de Burgemeester Bechtweg (Noordoosttangent) met de A58. Hierdoor wordt het ringstelsel rond de stad gecompleteerd. Voor de gemeente Loon op Zand is met name het noordelijke deel (1^e fase) van belang. Dit deel tussen de N261 en de Heiboemstraat is in september 2005 opengesteld. Dit nieuwe weggedeelte geeft aan het industriegebied Vossenbergh van Tilburg een goede aansluiting op de N261 en daarmee ook naar de A59 in het noordwestelijke en oostelijke deel van Noord-Brabant. Op de Heibloemstraat worden, om zoveel mogelijk sluipverkeer te weren, betere snelheidsremmers voorgesteld.

De Noordoosttangent is sinds de openstelling van de een aantal jaren geleden een belangrijke route naar de A58. Deze weg heeft tijdens de spitsuren moeite om al het verkeer te verwerken. Met de komst van de Shopping Mall zal de verkeersdruk op de omliggende wegen verder toenemen. Delen van de weg kunnen door de gemeente Tilburg aangepast worden van 2x1 rijstrook naar 2x2 rijstroken. Hierdoor zal het sluipverkeer door het buitengebied ten zuiden van de kern Loon op Zand afnemen. De gemeente Tilburg beraadt zich momenteel over het wel of niet uitwerken van plannen voor de komst van een 'Shopping Mall' nabij de aansluiting N261 – Burg. Letschertweg. Indien de Shopping Mall doorgaat neemt de verkeersdruk op de omliggende hoofdwegen verder toe. Dit kan gevolgen hebben voor huidige plannen voor aanpassingen aan de hoofdwegen (bijvoorbeeld Noordoosttangent en N261).

3.8 GGA Midden Brabant

Voor de aanpak van de verkeersveiligheid in de regio Midden Brabant heeft er organisatorisch een wijziging plaatsgevonden. De mate waarin activiteiten kunnen worden ondernomen en projecten kunnen worden uitgevoerd is sterk afhankelijk van bijdragen van de hogere overheden. Projecten kunnen tot 50% van de uitvoeringskosten worden gefinancierd en mensgerichte activiteiten zelfs tot 80%. De laatste jaren werd dit geheel via de provincie afgewikkeld en werd cofinanciering verkregen op grond van de criteria, die per categorie waren vastgesteld.

Vanaf 2005 worden de bijdragen niet meer rechtstreeks door de provincie vastgesteld, maar wordt door de regio (in het geval van de gemeente Loon op Zand de regio Midden-Brabant) een Plan van

Aanpak vastgesteld waarbij in onderlinge concurrentie de prioriteit reeds wordt afgewogen. Dit betekent dat werken met een gunstige prioriteringsuitkomst het eerst worden beloond.

Verkeersmodel

De gemeenten binnen de GGA hebben ook gezamenlijk een verkeersmodel laten ontwikkelen. Dit heeft zeker een grote meerwaarde voor alle gemeenten, omdat een deel van de verkeersbewegingen de oorsprong en het doel hebben buiten de gemeentegrenzen. Door gezamenlijk een model te ontwikkelen kan daarom veel fijnmaziger worden bepaald wat de invloed is van veranderingen in de ruimtelijke ordening en bestemmingen.

De opdracht is verleend aan bureau Goudappel en Coffeng. Hierbij diende de huidige situatie modelmatig in kaart te worden gebracht en daarnaast ook de te verwachten situatie in 2015. Het deel Loon op Zand is in de afbeeldingen 2 en 3 weergegeven. Hieruit blijkt, dat behoudens op de provinciale N261 de komende 10 jaar geen capaciteitsproblemen zijn te verwachten op het wegenstelsel binnen de gemeente Loon op Zand.

4. Visie Gemeente Loon op Zand

4.1 Inleiding

Gestreefd wordt naar een integrale aanpak, dat wil zeggen dat alle werkzaamheden aan de weg in een breder perspectief worden gezien. Wordt bijvoorbeeld een wegdek vervangen, dan wordt tevens gezien of er uit het oogpunt van verkeersveiligheid wijzigingen in het profiel moeten worden aangebracht. Bij een stedenbouwkundige uitbreiding wordt er in het ontwerp reeds rekening mee gehouden welk snelheidsregime bij elke weg of gebied behoort en wordt daarmee in het ontwerp rekening gehouden.

Een en ander is verder in dit hoofdstuk uitgewerkt.

4.2 Bereikbaarheid

De gemeente Loon op Zand heeft als beleidsuitgangspunt altijd een goede bereikbaarheid voorgestaan voor alle bestemmingen voor alle verkeerssoorten. Dit betekent voor het autoverkeer, dat naast een adequaat wegennet naar behoefte parkeergelegenheid wordt aangelegd en bij woningbouw een parkeernorm wordt gehanteerd, die het iedereen mogelijk maakt dicht bij de woning te parkeren. Binnen deze doelstelling is het van belang door een zorgvuldige ruimtelijke ordening zo weinig mogelijk verkeer te bewerkstelligen. Wel dienen de milieuvriendelijke vervoerswijzen te worden gestimuleerd door de voorzieningen daarvoor zo optimaal mogelijk te maken. Dit kan bijvoorbeeld door een fijnmazig fietsnetwerk en een zo toegankelijk mogelijk openbaar vervoer aan te bieden. Verbetering wordt gezocht in duurzame oplossingen: structureel, het milieu respecterend in doelstelling en uitvoering en op menselijke maat. Vanuit de Wet Maatschappelijke Ondersteuning (WMO) is aangegeven dat de deelname van mensen met een beperking aan het maatschappelijk verkeer zal bevorderd worden als zij zich met hun rolstoel, of met welk hulpmiddel dan ook, gemakkelijk kunnen bewegen in hun woonomgeving, en toegang hebben tot alle openbare faciliteiten. Hieronder valt ook het toegankelijk maken van het openbaar vervoer.

Duurzaam Veilig

In het derde Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid (1991) is de term Duurzaam Veilig geïntroduceerd. De essentie van Duurzaam Veilig is het voorkomen van verkeersonveiligheid in plaats van deze achteraf te bestrijden. Duurzaam Veilig is tot beleidslijn gekozen omdat de doelstellingen van het reguliere verkeersveiligheidsbeleid destijds onhaalbaar dreigden te worden. Hiertoe is in 1997 het Convenant Startprogramma Duurzaam Veilig vastgesteld. In dit startprogramma zijn afspraken tussen het ministerie V&W, IPO, SKVV, VNG en UvW opgenomen aangaande de uitvoering van het principe Duurzaam Veilig.

Duurzaam Veilig is erop gericht het wegennet zodanig in te richten dat verkeersongevallen zoveel mogelijk worden voorkomen (preventief beleid). In het verleden werd in veel gevallen vaak achteraf gereageerd op verkeersonveiligheid (curatief). Wanneer veel ongevallen op een bepaalde locatie voorkwamen werd gekeken naar de oorzaak hiervan en werden ad-hoc maatregelen uitgevoerd. Bij een preventieve aanpak wordt het wegennet zodanig ingericht dat een herkenbaar en samenhangend verkeersveilig wegennet ontstaat. Door de categorieën niet alleen te benoemen, maar er ook zeer vergaande uiterlijke kenmerken en een maximumsnelheid aan te verbinden en daarmee ook een gebruik van de weg vastlegt, wordt met deze categorisering een zeer herkenbare wegenstructuur verkregen. Deze zorgt er voor dat de weggebruiker zich automatisch hierop kan oriënteren en zich ook automatisch juist gaat gedragen. Een andere minstens zo belangrijke functie van die kenmerken is de verkeersveiligheid.

Binnen Duurzaam Veilig is het aantal wegcategorieën beperkt. De volgende wegcategorieën worden onderscheiden:

- stroomwegen (bubeko¹): gericht op een zo veilig en betrouwbaar mogelijke afwikkeling van relatief grote hoeveelheden verkeer met een hoge (gemiddelde) snelheid;
- gebiedsontsluitingswegen (bibeko² en bubeko): gericht op zowel stromen als uitwisselen. Echter naar plaats gescheiden: stromen op de wegvakken en uitwisselen op de kruispunten. De gebiedsontsluitingsweg vormt vaak de verbindende schakel tussen stroomwegen en erftoegangswegen.
- erftoegangswegen (bibeko en bubeko): gericht op het toegankelijk maken van erven. Verblijven en recreëren spelen een belangrijke rol. Hierdoor is op zowel de wegvakken als de kruispunten sprake van uitwisseling en moet de snelheid hier laag zijn.

Om de wegcategorieën voor de weggebruiker beter herkenbaar te maken en niet de wegbeheerder grote lasten op te leggen heeft het Nationaal Mobiliteit Beraad eind 2003 de essentiële herkenbaarheidskenmerken van Duurzaam Veilige wegen vastgesteld. Deze essentiële kenmerken moeten bijdragen tot de herkenbaarheid van de weg. Zonder tot “stedenbouwkundige eenheidsworst” te vervallen staan de wegkenmerken, zoals voorrang en de al dan niet aanwezigheid van fietspaden, verkeersremmers enz. niet meer ter discussie. Anderzijds vraagt dit wel een zorgvuldige afweging per wegvak of de gegevenheden van de weg (de functie van de weg, beschikbare wegbreedte) wel zodanig zijn, dat die weg wel geschikt is of te maken is voor een bepaalde categorie. Geconcludeerd kan worden, dat de categorisering een belangrijk instrument voor verduidelijking, bereikbaarheid en grotere verkeersveiligheid kan zijn, maar dat de toewijzing van de categorie aan een bepaalde weg zeer zorgvuldig moet gebeuren.

De landelijk vastgestelde kenmerken van de gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen zijn weergegeven in bijlage 1. Hierbij zijn de kenmerken van een stroomweg niet opgenomen, omdat de gemeente dergelijke wegen niet in beheer heeft. De gemeentelijke wegen worden derhalve onderscheiden in gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen c.q. verblijfsgebieden. Erftoegangswegen en verblijfsgebieden kennen binnen de bebouwde kom een maximale snelheid van 30 km/u en buiten de bebouwde kom 60 km/u en zijn vrijwel altijd gelijkwaardig aan de zijwegen, dus rechts heeft voorrang, inclusief de fietsers. Een uitzondering hierop zijn de categorie I wegen: belangrijkste wegen binnen de gebieden. Dit doet in feite afbreuk aan het algemene uitgangspunt van gelijkwaardigheid binnen de 30 km/u-gebieden. Daarom moet hier terughoudend mee worden omgegaan. Sommige wegen stralen echter een zodanige dominantie uit, dat in de praktijk op deze wegen voorrang wordt genomen. Uit het oogpunt van verkeersveiligheid wordt dit gedrag in de voorrangregulering bevestigd. Het vraagt wel een zorgvuldig en duidelijk ontwerp. In de verblijfsgebieden is sprake van een volledige menging van de verkeerssoorten. In de verblijfsgebieden buiten de bebouwde kom kunnen hierop uitzonderingen worden gemaakt als door specifiek gebruik van wegen en/of de verkeersveiligheid meer gebaat is bij scheiding van verkeerssoorten. Een voorbeeld hiervan is de Roestelbergseweg, over deze weg rijden regelmatig grote stromen fiets- en gemotoriseerd verkeer (dagjesmensen). Op die momenten is menging van het verkeer niet gewenst, daarom worden de aanwezige fietspaden gehandhaafd.

Auto

Om concentratie van het autoverkeer in de woongebieden naar het centrum toe te vermijden dient de hoofdstructuur naar buiten toe gericht te zijn. Ook dient het verkeer van buiten met als bestemming het centrum via dit verdeelsysteem zo dicht mogelijk bij het doel te zijn gebracht om vervolgens via de kortste route binnen de bebouwing het doel te benaderen. Hiertoe dient een adequaat verdeelsysteem met randwegen aanwezig te zijn. Dit systeem voor het autoverkeer beperkt het aantal auto's in het binnengebied in en rondom het centrum. Dit biedt mogelijkheden om voor het langzame verkeer directe routes naar het centrum, scholen en bedrijfsterrein te creëren met meer veiligheid.

¹ Bubeko: buiten bebouwde kom

² Bibeko: binnen bebouwde kom

Om het genoemde verdeelsysteem toe te kunnen passen is wel een bepaalde omvang van de bebouwde kom nodig. In Kaatsheuvel is het zeker zinvol en kan er zeker een verbetering in de verkeersstructuur en het wegbeeld worden verkregen. In de kern Loon op Zand is het mogelijk om met de toekomstige zuidelijke aansluiting op de N261 veel (doorgaand) verkeer uit het centrum te halen. In de kern De Moer daarentegen zijn geen gebiedsontsluitingswegen aanwezig.

De **kern Kaatsheuvel** leent zich uitstekend voor een tangentieel stelsel; dat wil zeggen, dat men eerst via een goed geoutilleerde rondweg of ring rijdt naar de sector waarin de bestemming ligt en vervolgens via wegen van wat lagere orde de bestemming bereikt. Deze “rondweg” kan na het doortrekken van de Belgiëstraat worden gevormd door het traject Europalaan – Driestapelenstoel – Sweensstraat – Capelsestraat – Belgiëstraat – Bevrijdingsweg – Horst – Europalaan.

De kern Kaatsheuvel heeft drie (belangrijke) verkeersaantrekkende voorzieningen. Dit zijn het centrum (winkels/supermarkten), het bedrijventerrein De Kets en de Efteling. Sinds de aanleg van de Bevrijdingsweg is het bedrijventerrein De Kets goed en rechtstreeks aangesloten op de N261. Ook de Efteling heeft via de Europalaan een directe aansluiting op de N261 en daardoor op het nationale hoofdwegenstelsel.

Het centrum van Kaatsheuvel, alsmede de bijbehorende parkeerplaatsen, ligt aan de noordzijde van de kern en is derhalve via de Bevrijdingsweg ontsloten op de N261. Vanuit de woonwijken van Kaatsheuvel is het centrum goed bereikbaar via de verschillende gebiedsontsluitingswegen. Het laad- en losverkeer voor de winkels, die niet via de achterzijde bevoorrad kunnen worden, kan via de Jan de Rooijstraat rechtstreeks de Hoofdstraat inrijden.

Zoals in hoofdstuk 3 is weergegeven zal de externe ontsluiting van de **kern Loon op Zand** door de ombouw van de N261 (aanvang werkzaamheden 2010) aanzienlijk veranderen. De huidige aansluiting via de Hoge Steenweg komt zeer waarschijnlijk te vervallen. Ten zuiden van Loon op Zand is een nieuwe gepland. Momenteel is het Milieu Effect Rapport (MER) voor de N261 afgerond. Aangenomen mag worden dat er geen onoverkomelijke belemmeringen zullen zijn voor dit project. Een nadere studie, zoals reeds genoemd in paragraaf 3.2, zal de voor- en nadelen per model naar voren brengen, waarna besluitvorming aangaande de aangepaste structuur zal plaatsvinden.

De huidige ontsluitingswegen in de kern voldoen niet aan de te stellen eisen voor de nieuwe ontsluitingsstructuur. Het betreft hier met name de Hoge Steenweg, De Kerkstraat, Oranjeplein, Kloosterstraat en de Kasteellaan (gedeeltelijk). Het uitgangspunt bij alle modellen zal daarom moeten zijn, dat de gehele dorpskern autoluw wordt en zo mogelijk onderdeel wordt van een 30 km/u-zone. Een beslissing hieromtrent kan pas worden genomen als de nieuwe ontsluitende structuur op orde is. Na een periode van gewinning dient onderzoek plaats te vinden naar verkeersstromen en intensiteiten. Op basis daarvan kunnen definitief plannen voor herinrichtingen en eventuele aanpassingen in de maximum snelheid gemaakt worden.

De woonwijk Molenwijk wordt straks ook in westelijke richting ontsloten. Tussen de Gildeweg en Kasteellaan wordt een nieuwe weg aangelegd voor de ontsluiting van het oostelijk deel van Loon op Zand. Deze ontsluiting heeft verschuivingen van de verkeersstromen tot gevolg. Daarom moet de verkeersveiligheid goed in de gaten worden gehouden.

De bebouwde kom van de **kern De Moer** is ingericht als een 30 km/u zone en sluit aan op de 60 km/u zones van het buitengebied.

Het **buitengebied** kent met uitzondering van de Van Haestrechtstraat en de Dreefseweg alleen erftoegangswegen. De Van Haestrechtstraat verbindt de kernen Kaatsheuvel en Waalwijk-zuid en heeft een relatief geringe functie. Dit, samen met de geringe lengte van de verbinding rechtvaardigt de uitvoering van deze weg als een 60 km/u-weg. Wel blijft de voorrang op deze weg gehandhaafd. De Dreefseweg is de verbinding tussen Kaatsheuvel, Dongen, 's-Gravenmoer en verder. De weg voldoet grotendeels aan de criteria voor een gebiedsontsluitingsweg (80 km/u) en dient ook als zodanig te functioneren. Alle overige wegen in het buitengebied van de gemeente Loon op Zand zijn ingericht als erftoegangsweg in een 60 km/u zone.

De beoogde categorisering van wegen is weergegeven op afbeelding 4. De wegcategorisering moet gezien worden als wensbeeld. Tijdens de looptijd van dit Verkeersplan wordt gewerkt aan realisering van de wegcategorisering.

Langzaam verkeer

Het gemeentelijke verkeersbeleid is gericht op een goede bereikbaarheid voor alle weggebruikers.

Voetgangers zijn erg kwetsbaar in het verkeer, ze hebben geen beschermende (voertuig)structuur om zich heen. Speciale routes voor voetgangers bieden, als conflicten met ander verkeer daarop niet of nauwelijks voorkomen, comfort en veiligheid. Het inrichten van een voetgangersroute is vooral zinvol bij zware voetgangersstromen. Een kleine omweg betekent voor voetgangers, door hun geringe snelheid, immers al gauw een grote verliestijd. Een bestemming die verder dan circa 600 meter hemelsbreed van de woning af ligt, wordt bijna niet meer lopend bezocht. Alleen in een aantrekkelijke omgeving zijn zij bereid, afhankelijk van het verplaatsingsmotief, soms een langere verplaatsingstijd te accepteren. Een aantrekkelijke omgeving onder andere bepaald door de uitstraling (materiaal en onderhoud), maar ook door de breedte van trottoirs, het aanwezig zijn van opritjes tbv rolstoelen/kinderwagens, blinde geleide markering en het voorkomen van obstakels in de route. Bij de inrichting van de openbare ruimte, dus ook voor de trottoirs en voetgangergebieden, dienen de richtlijnen van het CROW te worden gevolgd.

Voor het fietsverkeer wordt dit bevorderd door de voorzieningen voor de fietsers te optimaliseren. Dit wordt bereikt door het beschikbaar stellen van een fijnmazig fietspadennet en goede stallingvoorzieningen op de bestemmingen. Dit netwerk dient bij voorkeur te bestaan uit vrijliggende fietspaden los van de hoofdstructuur voor gemotoriseerd verkeer. Dit zal echter niet overal mogelijk zijn. In deze situaties moet gezocht worden naar verkeersveilige alternatieven, voorbeelden hiervan zijn fietsstroken, fietsstraten (30 km/u) en verkeersluwe routes (30 km/u). In die gevallen waar vrijliggende fietspaden gewenst zijn (maar fysiek niet in te passen zijn), kan (mits gemotiveerd) voor een andere oplossing gekozen worden.

Extra aandacht dient te worden geschonken aan de schoolroutes, zowel in de directe omgeving van de basisscholen als op de doorgaande schoolroutes voor de scholen voor het voortgezet onderwijs (het Dr. Mollercollege) in Kaatsheuvel. Veel leerlingen van het voortgezet onderwijs gaan buiten de gemeente naar school. Vanuit Kaatsheuvel wordt veelvuldig naar Waalwijk gefietst en vanuit Loon op Zand naar Tilburg. Daarom moeten niet alleen binnen de gemeente goede fietsvoorzieningen op de juiste plaatsen aanwezig zijn, maar moeten ook regionaal de routes voorzien zijn van goede fietsvoorzieningen.

Niet alleen voor het dagelijkse verkeer (woon-werk, school-thuis, sport-thuis en boodschappen) wordt op de fiets gestapt. De gemeente Loon op Zand wordt jaarlijks door vele recreanten bezocht die gebruik maken van het fietsknooppuntennetwerk dat in de gemeente aanwezig is. Gestreefd moet worden naar een compleet netwerk van (goed onderhouden en veilige) recreatieve fietspaden, zodat de gemeente zich op dit gebied kan blijven profileren als toeristisch aantrekkelijke gemeente.

De beoogde fietsstructuur is weergegeven op afbeelding 5.

Stallingvoorzieningen zijn met name van belang bij voorzieningen waar veel met de fiets naar toe wordt gereden. Dit zijn bijvoorbeeld winkels, gemeenschapshuizen, bibliotheek, kantoren met balie, busstation enz. Dit soort voorzieningen zijn over het algemeen gesitueerd in de centra van de kernen Kaatsheuvel en Loon op Zand. Om te stimuleren dat zo veel mogelijk wordt gefietst is het belangrijk dat de fiets ook goed gestald kan worden. Daarnaast zorgen goede stallingvoorzieningen op de juiste plaatsen er voor dat fietsen minder snel hinderlijk worden gestald. Daarom moeten de stallingvoorzieningen voorzien zijn van het zogenaamde Fietsparkeer. Dit is een keurmerk voor fietsparkeersystemen.

Openbaar vervoer

Binnen de kaders, die door de provincie Noord-Brabant hiervoor worden aangegeven, moet gestreefd worden naar een aanbod, dat zo veel mogelijk aansluit op de behoefte. Dit betekent niet altijd een zo kort mogelijke halteafstand vanaf / naar elk mogelijk doel. Maar dit kan ook een frequente lijnvoering zijn op grotere afstand, waar nodig aangevuld met aanvullend vervoer.

In grote lijnen zijn de reizigers onder te verdelen in drie groepen, namelijk:

1. woon-werkverkeer;
2. woon-schoolverkeer;
3. sociaal verkeer.

Gesteld kan worden, dat de eerste twee categorieën, die veel gebruik maken van de streeklijnen, hoofdzakelijk zijn gebaat bij snelle directe lijnen met een hoge frequentie; het voor- en natransport is veelal de fiets. De ouderen zijn veel minder tijdgebonden, maar zijn gebaat bij een dienst die zo veel mogelijk vervoer van deur tot deur benadert. Verbetering voor de ene categorie reiziger mag geen verslechtering van de andere betekenen. Daarom zorgt een combinatie van ontsluitende buslijnen door de kernen met een snelle, directe buslijn aan de randen van de kernen voor passend vervoer voor alle drie te categorieën.

Naast dit vervoer voor met name de bewoners en werknemers van de gemeente, is het ook van belang dat de grootste recreatieve trekker, de Efteling, door goed openbaar vervoer wordt aangedaan.

Hiervoor rijden aparte snelle bussen van Tilburg en 's-Hertogenbosch van en naar de Efteling.

Op afbeelding 6/7 zijn alle busroutes aangegeven.

Voorkomen moet worden dat de streekbussen veel verliestijd moeten verwerken veroorzaakt door snelheidsremmende voorzieningen. Daarom is het van belang dat de streekbussen in principe rijden over gebiedsontsluitingswegen. Over een korte afstand kan de route wel over erftoegangswegen (I) gaan. Bij herinrichtingsplannen van wegen waarover bussen rijden wordt met de provincie en vervoerder overleg gepleegd over mogelijke snelheidsremmende voorzieningen. Uitgangspunt is dat de bus minimaal gehinderd wordt door deze voorzieningen. Daarnaast is de verkeersveiligheid gebaat bij het afwikkelen van de streekbussen over gebiedsontsluitingswegen, omdat hier voorzieningen zijn/worden getroffen voor de kwetsbare fietsers en voetgangers.

Het openbaar vervoer dient toegankelijk te zijn voor iedereen, dus ook voor gehandicapten, ouderen, kleine kinderen en ouders met kindwagons. Vanaf 2007 zijn de bussen met een lage, vlakke vloer in gebruik genomen. Hierdoor wordt het in- en uitstappen makkelijker. Het in- en uitstappen van deze bussen blijft echter moeizaam voor de hiervoor genoemde reizigers, want de huidige haltes hebben slechts een hoogte van circa 10cm. Het hoogteverschil tussen halte en bus blijft daarmee te groot. Daarnaast is het bijvoorbeeld voor binden en slechtienden van belang dat zij middels een geleidelijn naar de ingang van de bus worden geleid. Daarom worden de haltes nu toegankelijk gemaakt voor de minder valide reiziger. De voorbereidingen hiervoor zijn gestart.

Parkeren

Voor de autobereikbaarheid is niet alleen een goede aansluiting op het wegennet van belang, maar ook de parkeermogelijkheden. Voor elke auto op de weg zouden meer dan drie parkeerplaatsen beschikbaar moeten zijn (bij huis, werk, winkel, recreatiebestemming enz.). Het parkeren vergt dus alle aandacht.

De gemeente hanteert geen sturend beleid om het autoverkeer terug te dringen anders dan door het stimuleren van andere vervoerswijzen. Dat betekent, dat de bereikbaarheid niet bewust wordt beperkt door het verminderen van de beschikbaarheid van het aantal parkeerplaatsen. Dit is alleen mogelijk als andere vervoerswijzen voor een goede bereikbaarheid zorgen. Een voorbeeld hiervan is het openbaar vervoer. Binnen de gemeente Loon op Zand is het echter zo dat het openbaar vervoer geen zodanige dekking en frequentie heeft dat deze de auto verplaatsingen op grote schaal kan vervangen. Aan de parkeerbehoefte wordt daarom in principe voldaan voor zover het een gemeentelijke verantwoordelijkheid betreft.

De bij nieuwbouw te stellen parkeereisen zijn geformuleerd in het beleidsplan 'Parkeerkencijfers gemeente Loon op Zand'. Hierin zijn de te hanteren parkeerkencijfers opgenomen en is aangegeven

dat bij nieuwbouw plannen het parkeren opgelost moet worden binnen het plangebied en bijvoorkeur op eigenterrein. Deze parkeerkencijfers worden separaat gehouden van het voorliggende Verkeersplan. De parkeerkencijfers moeten waarschijnlijk eerder geactualiseerd worden dan het Verkeersplan.

Daar, waar door bijzondere omstandigheden de bereikbaarheid wordt bedreigd, zoals momenteel rondom de Efteling en in het centrum van Kaatsheuvel, worden regulerende maatregelen getroffen om de bereikbaarheid alsnog te waarborgen. Bij regulerende maatregelen kan gedacht worden aan parkeervergunningen en een blauwe zone (kortparkeren).

Bewegwijzering

Bewegwijzering is belangrijk voor weggebruikers. Middels de bewegwijzeringborden worden zij naar hun bestemming 'begeleid'. De route die wordt aangegeven middels de bewegwijzering moet ten aanzien van verkeersveiligheid en doorstroming de meest gewenste zijn. Dit geldt voor zowel de 'normale' bewegwijzering naar andere plaatsen als de toeristische bewegwijzering naar objecten (bijvoorbeeld het VVV, ontmoetingscentra, sportaccommodaties, campings, musea enz.) binnen de gemeente. Voorkomen moet echter worden dat er een 'overkill' aan bewegwijzering ontstaat. Aanvragen om opgenomen te worden op de objectenbewegwijzering moeten getoetst worden aan nog op te stellen beleid.

Bereikbaarheid in het kort:

- goede bereikbaarheid voor alle bestemmingen voor alle verkeerssoorten;
- de ontsluiting van het gemotoriseerd verkeer laten plaatsvinden middels een systeem van randwegen in de kernen Kaatsheuvel en Loon op Zand, zodat de centra ontlast worden;
- optimaliseren van fietsvoorzieningen, middels een fijnmazig netwerk en goede stallingvoorzieningen (Fietsparkeer);
- zorgen voor haltevoorzieningen die voldoen aan de richtlijnen, zodat het openbaar vervoer voor iedereen toegankelijk is;
- zorgen voor voldoende parkeerplaatsen;
- zorgdragen voor adequate bewegwijzering.

4.3 Verkeersveiligheid

De 'graadmeter' verkeersveiligheid wordt bepaald door verschillende factoren, namelijk de inrichting van de openbare ruimte, voorgevallen verkeersongevallen, subjectieve verkeersonveiligheid en verkeerseducatie.

Verbetering van de verkeersveiligheid kan worden verkregen door:

1. een consequente doorvoering – binnen fysieke mogelijkheden – van de categorisering en de inrichting van de wegen naar hun functie en te bevorderen dat het verkeer op de juiste wijze gebruik maakt van deze structuur;
2. de black spots op te heffen;
3. het gedrag van de verkeersdeelnemers te verbeteren;
4. speciale aandacht te geven aan veilige schoolroutes/schoolomgeving.

Uniforme inrichting van de openbare ruimte

Met de verkeersveiligheid heeft de gemeente zich geconformeerd aan het landelijke beleid, vervat in het Startprogramma Duurzaam Veilig. Hiermee wordt een landelijke uniformiteit verkregen, die leidt tot een goede herkenbaarheid van verkeersomstandigheden, waardoor ook uniform gedrag ontstaat, dat nodig is voor een goede verkeersveiligheid.

Het landelijke verkeersveiligheidsbeleid wordt gepromoot onder de titel "Duurzaam veilig" en bevat een scala van maatregelen, die zowel bestaan uit aanpassingen van de verkeersregels (zoals "Bromfietzers op de rijbaan" en "fietsers van rechts voorrang") als uit een ingrijpende herschikking van het gehele wegennet (wegcategorisering) en een stimuleringsprogramma voor de gemeenten voor

het nemen van veiligheidsbevorderende maatregelen (cofinanciering). Het veiligheidsbeleid gaat uit van vijf hoofdprincipes. Deze zijn:

1. voorkom onbedoeld gebruik van de infrastructuur (functionaliteit);
2. voorkom ontmoetingen met hoge snelheids-, richtings-, en massaverschillen (homogeniteit);
3. voorkom onzeker gedrag van verkeersdeelnemers (voorspelbaarheid);
4. bewerkstelling vergevingsgezindheid van verkeersdeelnemers;
5. verkeersdeelnemers moeten hun eigen taakbekwaamheid ten aanzien van het deelnemen aan het verkeer goed inschatten (statusonderkenning).

Het zal echter niet altijd mogelijk zijn de wegen in te richting conform de richtlijnen die bij een bepaalde wegcategorie horen. Dit is echter wel het streven, om zo een maximale herkenbaarheid en duidelijkheid te verkrijgen. Afwijkingen ten opzichte van de richtlijnen kan bijvoorbeeld voortkomen uit een te beperkte beschikbare ruimte. In deze gevallen kan gemotiveerd van de richtlijnen worden afgeweken.

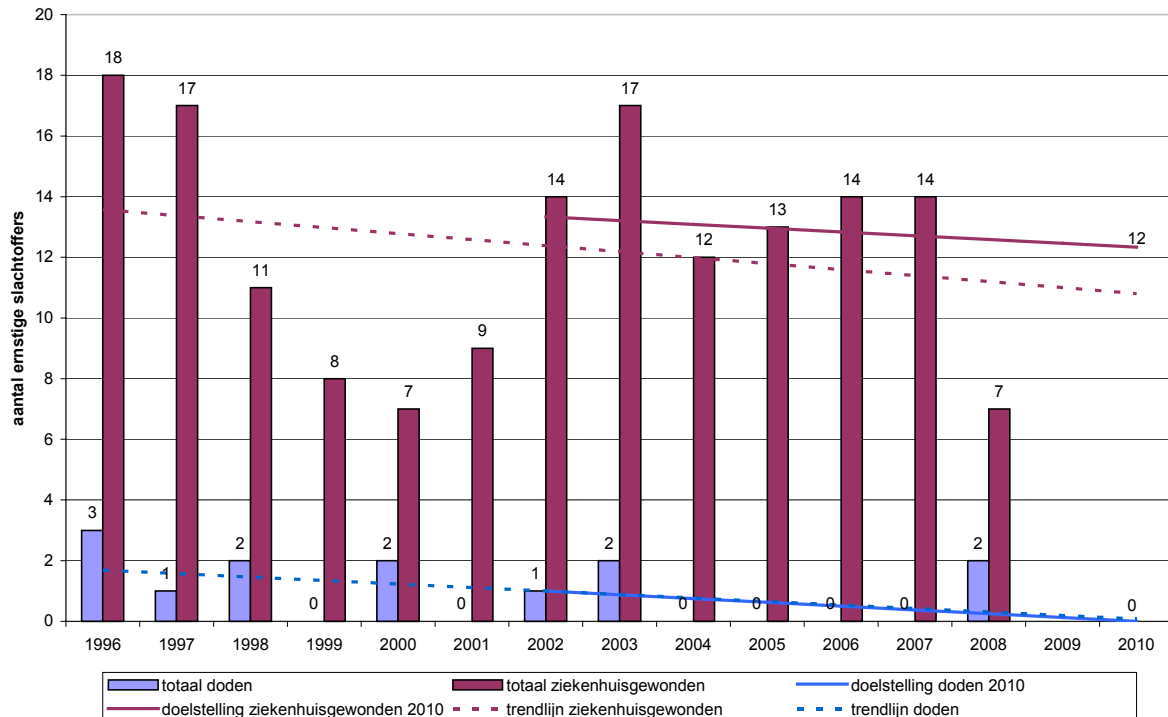
Geregistreerde ongevallen

Wat de objectieve onveiligheid (het ongevallenbeeld) betreft heeft de gemeente Loon op Zand, zoals alle gemeenten, het landelijke beleid overgenomen. In principe is het de doelstelling om op nul verkeersongevallen uit te komen. Dit is echter geen haalbare doelstelling, er zullen (helaas) altijd verkeersongevallen plaatsvinden. Het streven is om het aantal ernstige verkeersslachtoffers (doden en ziekenhuisgewonden) met een bepaald percentage te laten afnemen, zodat Nederland steeds verkeersveiliger wordt. Het landelijke beleid is verwoord in de Nota Mobiliteit, daarin zijn de volgende doelstellingen geformuleerd:

- het maximale aantal verkeersdoden in Nederland, in 2007 ca. 800, mag in 2010 de 750 (-30% ten opzichte van het gemiddelde van de periode 2001 – 2003) niet overstijgen;
- het aantal ziekenhuisgewonden in Nederland, in 2007 ca. 16.500, moet in 2010 teruggebracht zijn tot hoogstens 17.000 (-7,5%);
- tien jaar later, in 2020, mogen er niet meer dan 580 verkeersdoden en 12.250 ziekenhuisgewonden vallen. Een daling van respectievelijk 55% en 30% ten opzichte van het gemiddelde over de jaren 2001 – 2003.

Doorvertaald naar de gemeente Loon op Zand, die dus dezelfde percentages daling als doelstelling heeft overgenomen, komt het beeld naar voren zoals is weergegeven in onderstaande tabel en grafiek.

gemiddelde 2001 t/m 2003			doelstelling 2010		
doden	ziekenhuis- gewonden	totaal	doden (-30%)	ziekenhuisge- wonden (-7,5%)	totaal
1	13	14	0 (-0,3)	12 (-1)	12



In bovenstaande grafiek zijn de trendlijnen en doelstellingen voor het aantal doden en ziekenhuisgewonden weergegeven. Uit deze trendlijnen blijkt dat de gemeente Loon op Zand de doelstelling van 2010, bij gelijk blijvende trend, gaat halen. Dit betekent niet dat er niet geïnvesteerd hoeft te worden in de verkeersveiligheid. In de jaren 2005 tot en met 2007 zijn ten opzicht van 2004 meer ziekenhuisgewonden gevallen. In 2008 is de stijging omgebogen naar een daling, er zijn echter wel 2 dodelijke slachtoffers te betreuren.

Met de doelstelling voor 2020 leidt voor de gemeente Loon op Zand tot een taakstelling van geen verkeersdoden en maximaal 9 ziekenhuisgewonden. Om onder de 9 ziekenhuisgewonden te blijven moet de gemeente blijven investeren in verkeersveiligheid, want de hoeveelheid verkeer groeit nog steeds en daarmee ook de kans op ongevallen.

Subjectieve verkeersonveiligheid

Overall in Nederland zijn locaties waarvan weggebruikers aangeven dat die verkeersonveilig zijn. In veel gevallen zijn dat locaties waar naar verhouding weinig verkeersongevallen voor komen. Het is een beleving van de weggebruikers, waardoor men op die locaties waarschijnlijk extra voorzichtig is en er weinig tot geen ongevallen gebeuren. Deze locaties komen daarom niet naar voren uit de ongevalstatistiek, maar worden middels brieven of enquêtes (bijvoorbeeld de enquêtes die door de leerlingen van de basisscholen zijn ingevuld) aan de gemeente kenbaar gemaakt. Deze gegevens moeten worden meegenomen in de prioriteitstelling voor het bepalen van de rangorde van het aanpakken van verkeersonveilige locaties.

Permanente VerkeersEducatie

Permanente VerkeersEducatie (PVE) houdt in dat iedereen op het juiste moment gerichte verkeerseducatie krijgt. Bijvoorbeeld een kind van 10 moet weten/leren hoe hij zich te voet en met de fiets in het verkeer moet gedragen. Op een leeftijd van 16 jaar stapt deze tiener over op een brommer, daarbij zijn andere vaardigheden nodig. Een oudere of iemand die slechter ter been is moet bijvoorbeeld goed met een rollator of scootmobiel om kunnen gaan.

Zo is er eigenlijk voor iedere leeftijd een ander educatieprogramma nodig. Educatie kan dan bestaan uit een cursus, maar ook uit een voorlichtingscampagne. De volgende leeftijdscategorieën worden onderscheiden:

- 0 t/m 3 jaar;
- 4 t/m 11 jaar;
- 12 t/m 15 jaar;
- 16 en 17 jaar;
- 18 t/m 24 jaar;
- 25 t/m 59 jaar;
- 60 jaar en ouder.

Doelstelling is dat in 2010 iedere leeftijdscategorie is opgenomen in het educatie- en/of voorlichtingsprogramma. In dit programma zijn ook de landelijke campagnes opgenomen, zoals de BOB-campagne. Hierdoor is het niet nodig dat de gemeente³ voor alle combinaties van leeftijdscategorie/vervoermiddel een cursus aanbiedt of voorlichting gaat geven. Daarnaast zijn de basisscholen in de gemeente Loon op Zand zogenaamde BVL-scholen, dat wil zeggen dat zij beschikken over het 'Brabants VerkeersveiligheidsLabel'. Deze scholen geven voldoende aandacht aan verkeerseducatie.

Verkeersveiligheidsbeleid in het kort:

- zoveel mogelijk uniform inrichten van de wegen en straten conform de Duurzaam Veilig-richtlijnen;
- conform landelijke doelstellingen -30% aan verkeersdoden en -7,5% aan ziekenhuisgewonden in 2010. Voor het jaar 2020 is de doelstelling -55% aan verkeersdoden en -30% aan ziekenhuisgewonden.
- locaties die als verkeersonveilig worden ervaren (subjectieve verkeersonveiligheid), meenemen in de prioriteitstelling van het aanpakken van verkeersonveilige locaties;
- zorgdragen dat iedere leeftijdscategorie is opgenomen in het educatie- en/of voorlichtingscampagne.

4.4 Leefbaarheid

Luchtkwaliteit

Schone lucht: de eerste levensbehoefte van de mens. Gezondheid en economische ontwikkeling worden vaak in één adem genoemd met luchtkwaliteit. Schone lucht is een voorwaarde voor een positieve leefomgeving en economische ontwikkeling. Iedereen beseft dat er maatregelen genomen moeten worden ter verbetering van de luchtkwaliteit. De concentraties van schadelijke stoffen in de nabijheid van de weg zijn opgebouwd uit:

- de regionale achtergrondconcentratie;
- de stedelijke achtergrondconcentratie;
- de bijdrage van de weg.

Verkeer, industrie, energiecentrales, landbouw en het buitenland zijn belangrijke bronnen voor de achtergrondconcentraties stikstofdioxide en fijn stof. Bij fijn stof worden de concentraties ook bepaald door natuurlijke bronnen, zoals zeezout en opwaaiend bodemstof. Het aandeel van deze natuurlijke bronnen in de concentraties fijn stof kan oplopen tot meer dan 50 procent.

Er zijn duidelijke verschillen tussen het aandeel van de bronnen in beide achtergrondconcentraties. Bij stikstofdioxide heeft verkeer een aandeel van ongeveer 40 procent, terwijl het aandeel van verkeer in de antropogene bronnen van fijn stof lager is dan 10 procent. Voor beide stoffen geldt dat het aandeel van het buitenland aanzienlijk is. Bij fijn stof wordt bijna driekwart van de achtergrondconcentraties bepaald door emissies in het buitenland. Daaronder vallen ook de emissies door het verkeer in het

³ Binnen de gemeente Loon op Zand hebben vrijwilligers van Veilig Verkeer Nederland de taak op zich genomen om mee uitvoering te geven aan PVE.

buitenland.

Het wegverkeer heeft een groot aandeel in de luchtverontreiniging door verkeer. Bijna 70 procent van de emissies van stikstofoxiden door verkeer is afkomstig van het wegverkeer. Het aandeel van het wegverkeer in de emissies van fijn stof door verkeer is ongeveer 75 procent.

De bijdrage van de weg is sterk afhankelijk van de locatie. Er zijn veel variabelen die de uiteindelijke hoogte van deze bijdrage bepalen.

Belangrijke variabelen zijn:

- de intensiteiten;
- het aandeel vrachtvoertuigen;
- de wijze van doorstroming (mate van congestie);
- de kenmerken van de bebouwing langs de weg;
- de aanwezigheid van bomen;
- de kenmerken van de weg (richting, hoogteligging, breedte).

Lokale maatregelen richten zich met name op het beïnvloeden van de intensiteiten, het aandeel vrachtvoertuigen en de doorstroming. Met de in afbeelding 4 opgenomen wegcategorisering wordt verkeer van de centra meer naar de randen van de kernen verplaatst. Hierdoor is de verwachting dat de luchtkwaliteit in de centra verbetert. In het Besluit LuchtKwaliteit (BLK) zijn grenswaarden opgenomen waaraan de luchtkwaliteit in Nederland moet (gaan) voldoen. De gemeente streeft er naar om bij plannen in het kader van verkeer en vervoer de luchtkwaliteit te verbeteren.

Geluid- en stankoverlast

Geluid- en stankoverlast wordt met name veroorzaakt door rijdend verkeer. Een scala van factoren is van invloed op de geluidsoverlast zoals wegdekverharding, snelheid, bebouwing, intensiteiten etc. Ook het negatieve effect van bromfietzers en vrachtverkeer, welke vaak van beperkte intensiteit zijn, mag niet onderschat worden. Voor bromfietzers geldt met name dat het specifieke hoge en snerpande geluid als bijzonder vervelend wordt ervaren. Het aanpakken van dit probleem is moeilijk. Getracht kan worden doorgaand bromfietsverkeer zo weinig mogelijk langs concentraties van wonen te leiden. Daarnaast kan er vaker gecontroleerd worden of bromfietsen wel voldoen aan de maximaal toelaatbare geluidsproductie.

Vrachtverkeer dient zich zo weinig en kort mogelijk in woongebieden te begeven. Echter bevoorradend vrachtverkeer moet zijn bestemming kunnen bereiken. Een directe route is dan wenselijk. Het vrachtverkeer is dan zo kort mogelijk in de wijken aanwezig. Op doorgaande wegen is vrachtverkeer gebruikelijk. Er zijn echter een aantal routes welke gekenmerkt worden door een hoog aandeel vrachtverkeer. Dit zijn bijvoorbeeld de Bevrijdingsweg in Kaatsheuvel en de Hoge Steenweg in Loon op Zand.

Bij plannen in het kader van verkeer en vervoer en ruimtelijke ontwikkelingen moet worden voldaan aan de wettelijke gestelde geluidsnormen. Plannen zullen derhalve worden doorgerekend op de effecten voor geluidshinder en deze effecten zullen vervolgens meewegen bij de besluitvorming.

Door het verlagen van de maximumsnelheden van het gemotoriseerd verkeer daalt de geluidsproductie van de voertuigen. De 30 en 60 km/u gebieden leveren een positieve bijdrage aan de afname van geluidsoverlast. De toegepaste snelheidsremmers dienen nauwkeurig te worden aangelegd en vooral goed te worden onderhouden. Te steile drempels en plateaus dienen vermeden te worden.

Asfalt absorbeert geluid beter dan klinkers. Daarom geniet het gebruik van asfalt op gebiedsontsluitingswegen de voorkeur. Dit zal echter niet altijd mogelijk zijn in verband met de ligging van kabels en leidingen onder de rijbaan. Indien asfalt mogelijk is kan Zeer Open Asfalt Beton (ZOAB) overwogen worden, dit heeft een positief effect op de geluidsoverlast. ZOAB heeft echter als nadeel dat het slijtage- en onderhoudsgevoeliger is als 'normaal' asfalt. Daarnaast is het effect van

ZOAB bij lagere snelheden (lager dan 80 km/u) beperkt. ZOAB wordt over het algemeen toegepast op auto(snel)wegen.

Stankoverlast wordt met name veroorzaakt door vrachtverkeer. In 1992 is een parkeerverbod voor grote voertuigen binnen de bebouwde kom geëffectueerd. Dit betekent dat er in de weekeinden en op werkdagen in de nacht niet door vrachtwagens geparkeerd mag worden binnen de bebouwde kom. Hiermee wordt voorkomen dat weggrijdende en 'warm draaiende' vrachtwagens in woonwijken met name 's ochtends overlast veroorzaken.

Sociale onveiligheid

Sociale onveiligheid manifesteert zich vooral op plaatsen waar weinig toezicht is. Routes voor langzaam verkeer zijn hiervoor het meest gevoelig. Sociale controle wordt bepaald door de mate waarin er zicht is door omwonende of passanten op een verkeersroute. Belendende woningen of veel passerend verkeer hebben een positief effect op de sociale controle. De hoeveelheid zicht op een route bepaalt de mate waarin sociale controle mogelijk is en de mate waarin een weggebruiker de route kan overzien. Zicht wordt voornamelijk bepaald door het verloop van de weg in de hoogte en breedte richting en de aanwezigheid van obstakels welke het zicht op en over de weg blokkeren. Hoge hagen op of langs parkeerterreinen dienen voorkomen te worden. Fietspaden, voetpaden en parkeerplaatsen moeten goed verlicht te zijn. Wanneer dit niet het geval is zal de weggebruiker een andere route of parkeerlocatie kiezen. Onverlichte kortsluitende routes voor langzaam verkeer dienen alleen gerealiseerd te worden wanneer er een goed verlicht alternatief is.

Barrièrewerking

Het oversteken van voetgangers in verblijfsgebieden levert zelden problemen op. Als er problemen met voetgangers zijn, dan gaat het om het oversteken van gebiedsontsluitingswegen. Het probleem is tweeledig: de rijsnelheid en de intensiteit. De gebiedsontsluitingsweg vormt dan een barrière voor de voetganger om zijn of haar bestemming (veilig) te bereiken.

Voor het oversteken is een gat in de verkeersstroom van voldoende grootte in beide richtingen tegelijk nodig. Naarmate de intensiteit van het autoverkeer toeneemt, neemt de kans op een voldoende groot gat om over te steken zeer snel af. Vanaf een intensiteit van zo'n 5.000 motorvoertuigen per dag is daarom een oversteek met een middenberm gewenst: per keer hoeft slechts één rijstrook te worden overgestoken en is er slechts een gat in de verkeersstroom uit één richting nodig. Zo'n middenberm is gewenst overal waar voetgangers plegen over te steken. Als er alleen voetgangers oversteken volstaat een middenbermbreedte van 1,5 à 2 meter, maar omdat ook mensen met een scootmobiel en kinderwagen veilig moeten kunnen oversteken dient een te hebben van 2 meter. Steken op dezelfde locatie ook fietsers over, dan moet (in verband met de lengte van een fiets) uitgegaan worden van een middenbermbreedte van 2,5 à 3 meter.

Op voetgangersoversteekplaatsen (vop's ook wel: zebra) moet rijverkeer de voetgangers onbelemmerd doorgang verlenen. In de praktijk willen voetgangers nog wel eens zo doorlopen in de verwachting dat het rijverkeer vanzelf stopt. Als dat niet lukt volgt een (bijna) ongeval. Vandaar dat in combinatie met zebra's vaak de term 'schijnveiligheid' wordt gebruikt. Zebra's kunnen daarom alleen worden toegepast op plekken waar gedurende een groot deel van de dag een behoorlijke hoeveelheid voetgangers oversteekt. Bij kleinere aantallen overstekers, of specifieke overstekers gedurende een beperkte tijd, is de zebra geen effectieve oplossing.

Leefbaarheid in het kort:

- bij plannen in het kader van verkeer en vervoer proberen de luchtkwaliteit te verbeteren;
- voldoen aan de wettelijk gestelde geluidsnormen voor wegverkeer;
- zorgdragen voor sociaal veilige langzaam verkeersroutes en parkeerplaatsen;
- voorkomen van barrièrewerking.

5. Visie versus huidige situatie

5.1 Inleiding

In het voorgaande hoofdstuk is de visie met betrekking tot verkeer en vervoer in de gemeente Loon op Zand beschreven en op kaarten weergegeven. In dit hoofdstuk is aangegeven wat er allemaal gedaan moet worden om de visie te bereiken. De visie is daarbij gespiegeld aan de huidige situatie zodat de overeenkomsten en verschillen inzichtelijk zijn geworden. De verschillen worden knelpunten en deze moeten de komende jaren aangepakt worden.

5.2 Bereikbaarheid

5.2.1 Auto

De hoofdwegenstructuur binnen de gemeente Loon op Zand wordt gevormd door de N261 en de gebiedsontsluitingswegen binnen de drie kernen en buiten de bebouwde kom. In afbeelding 8 is de huidige structuur aangegeven, op afbeelding 2 de toekomstige wegcategorisering. In hoofdstuk 4 is reeds aangegeven, dat een gebiedsontsluitingsweg moet voldoen aan een aantal eisen, die uit het oogpunt van doorstroming, verkeersveiligheid en herkenbaarheid zijn vastgesteld. Bij het tot stand komen van het oude verkeersplan in 1998 waren de huidige kenmerkeisen nog niet volledig bekend. Bij toetsing van de wegen nu, blijkt een aantal wegen niet geheel aan de kenmerken te voldoen; sommige kunnen ook na reconstructie bij lange na niet voldoen aan de minimumeisen van een gebiedsontsluitingsweg. Dit blijkt uit een toets, die op bijlage 2 uitgebreid is weergegeven. In onderstaande tabel zijn gebiedsontsluitingswegen opgenomen van de toekomstige wegcategorisering en is aangegeven middels een opmerking indien de inrichting niet overeenkomt met de gestelde kenmerkeisen.

Straatnaam	opmerking
Bevrijdingsweg	Door vele uitritten lastig om doorgetrokken as-markering aan te brengen
Belgiëstraat	Geen vrijliggende fietspaden
Europalaan (Dreefseweg-N261)	-
Dreefseweg	-
Horst - Tilburgseweg	Asmarkering niet overal aanwezig, op kruispunt is de voorrang niet geregeld
Sweenstraat-Driestapelenstoel	Geen vrijliggende fietspaden, geen asmarkering, deels klinkerverharding
Europalaan (Dreefseweg-Driestapelenstoel)	-
Dick Flemmingstraat-Jan de Rooijstraat	Asmarkering niet overal aanwezig, geen fietsvoorzieningen
Raadhuisstraat	Geen asmarkering
Marktstraat	-
Heikant - Gasthuisstraat	Asmarkering niet overal aanwezig
Frans Halsstraat – Pr. Mauritsplein – Berndijksestraat	Geen asmarkering
Leo XIII-straat - Loonsevaart	Geen asmarkering, geen fietsvoorzieningen

In de huidige verkeersstructuur zijn meer gebiedsontsluitingswegen aanwezig, in navolgende tekst is aangegeven waarom bepaalde wegen/routes niet meer zijn opgenomen als gebiedsontsluitingsweg en waarom een aantal een belangrijke schakel vormen en derhalve wel zijn opgenomen.

Kaatsheuvel

De Hilsestraat heeft wel de allure van een gebiedsontsluitingsweg, maar mist in feite de functie hiervoor, daarom kan deze weg worden aangepast naar 30 km/u. Ook in de Antoniusstraat – Hoofdstraat kan, na de aanleg van de Belgiëstraat, de snelheid omlaag worden gebracht. Een aantal routes, zoals de Frans Halsstraat – Prins Mauritsplein – Berndijksestraat en Leo XIIIstraat – Loonsevaart, kunnen niet voldoen aan de inrichtingseisen van een gebiedsontsluitingsweg. Maar kunnen ook niet worden ingericht als 30 km/u ivm de streekbussen die van deze wegen gebruik maken. Omdat deze routes ook deels samenvallen met fietsroutes en schoolroutes dienen op deze wegen tenminste aanliggende fietsvoorzieningen aangebracht te worden.

Voor een goede doorstroming, met name voor busverkeer, dienen de chicanes in de Gasthuisstraat te worden vervangen door andere snelheidsremmende maatregelen.

De route Driestapelenstoel – Sweensstraat is in haar huidige vorm niet geschikt als deel van de verdeelring maar is in de gevolgde gedachtegang een onmisbare schakel. Hoewel dit deel naar verwachting de laagste intensiteiten zal kennen zullen er maatregelen nodig zijn het profiel te verbeteren en om te vormen naar gebiedsontsluitingsweg.

Het bovenstaande leidt tot een hoofdstructuur voor de kern Kaatsheuvel zoals deze is weergegeven op afbeelding 4.

De doorstroming van het verkeer op de Bevrijdingsweg kan nog worden verbeterd door het maken van een linksafstrook bij de Verzetstraat. Daarnaast kan de bereikbaarheid van de parkeergelegenheden in het centrum verbeterd worden door een goede inrichting te geven aan de Poolsestraat. Deze straat verbindt de parkeerterreinen bij de Poolsestraat en overdekt winkelcentrum De Hoofdpoort.

Loon op Zand

Met de nieuwe zuidelijke aansluiting zal een groot deel van het (sluip) verkeer dat gebruik maakt van de Hoge Steenweg, Kerkstraat en Kloosterstraat een andere route gaan volgen. Hierdoor is het mogelijk om van Loon op Zand autoluw te maken en een 30 km/u zone van te maken. Met name in de hiervoor genoemde straten zullen snelheidsremmende maatregelen e.d. aangebracht moeten worden.

5.2.2 Langzaam verkeer

Voetgangers

Praktisch overal binnen de bebouwde kommen van de drie kernen zijn trottoirs aanwezig. Echter niet alle trottoirs zijn voldoende breed en beschikken over opritjes bij kruispunten. Daarnaast ontbreken vaak geleidelijnen. Bij herinrichtingen en onderhoudswerkzaamheden moet steeds bekeken worden of het trottoir voldoende breed is en of opritjes en geleidelijnen aanwezig zijn op de juiste plaatsen.

Fiets

Het gemeentelijke beleid ten aanzien van het fietsverkeer is afgeleid van het landelijke en provinciale beleid en beoogt te komen tot een fijnmazig fietsnetwerk, zodat elk doel bereikt kan worden zonder omrijden. Dit netwerk dient bij voorkeur te bestaan uit vrijliggende fietspaden los van de hoofdstructuur, maar dit is lang niet overal mogelijk. Vrijliggende fietspaden langs de hoofdstructuur, fietsstroken, fietsstraten (30 km/u) en verkeersluwe routes (30 km/u) zijn – in deze volgorde – veelal adequate vervangende mogelijkheden.

In de toekomst moeten in ieder geval op de routes, opgenomen in afbeelding 5, goede fietsvoorzieningen aanwezig zijn. In de praktijk zijn er langs en tussen meer wegen (zogenaamde ‘doorsteekjes’) voorzieningen aanwezig. Deze zijn noodzakelijk om omrijafstanden met de fiets te voorkomen of in het profiel is voldoende ruimte om toch gewenste fietsvoorzieningen aan te brengen. De huidige fietsvoorzieningen zijn weergegeven op afbeelding 9.

Als belangrijkste verbeteringen van het fietsnet voor de komende jaren kunnen genoemd worden

1. aanleg van fietspaden of –stroken langs Driestapelenstoel – Sweensstraat als onderdeel van de verbetering verkeersstructuur voor autoverkeer;
2. verbeteren veiligheid(sgevoel) fietsers op fietsroute Van Haestrechtstraat – Eikendijk (sportpark);
3. aanleg fietspaden op traject Belgiëstraat (vanaf rotonde Jan de Rooijstraat) – Capelsestraat als onderdeel van de ontsluiting Kets West II;
4. aanleg fietspad Eftelingsestraat, tussen de Kinkenpolder en Bernsehoef. Deze maakt deel uit van het knooppuntsysteem en is momenteel onverhard. De aanleg van dit fietspad is onderdeel van een convenant met de Efteling;

In een onderzoek van adviesbureau “Groen licht Verkeersadviezen B.V.” in opdracht van de provincie Noord-Brabant aangaande de knelpunten in het hoofd fietspadennet in Midden Brabant in 2003 zijn

voor de gemeente Loon op Zand een aantal knelpunten naar voren gekomen. Onderstaande knelpunten zijn nog niet opgelost:

5. Kerkstraat / Oranjeplein (kern Loon op Zand). Deze straat heeft een hoge intensiteit van zowel auto- als fietsverkeer. Bovendien wordt er frequent geladen/gelost, geparkeerd en gedeparkeerd. Er zijn geen fietsvoorzieningen. In de huidige situatie is behoefte om via suggestiestroken de fietser een “eigen” ruimte te geven. Als echter de ontsluiting van de kern Loon op Zand via een zuidelijke aansluiting wordt ontsloten op de N261 zal de auto-intensiteit sterk afnemen en de Kerkstraat ook kunnen worden ingericht als verblijfsgebied met volledig gemengd verkeer. De urgentie is derhalve laag.
6. Heideweg / Horst. Fietzers op de Heideweg in noordelijke richting moeten zowel bij de aansluiting van de Heideweg op de N261 als bij het Kraanven de hoofdrijbaan oversteken om hun weg in noordelijke richting te kunnen vervolgen. Vooral de eerstgenoemde oversteek is niet veilig.
Op de middellange termijn zal de Horst waarschijnlijk worden heringericht tot 60 km/u-weg. Onderzocht moet worden of met de herinrichting een eenzijdig-tweerichtingen fietspad kan worden aangebracht.
7. Hoek Dreefseweg – Europalaan (Kaatsheuvel). De oversteek van de Europalaan is niet veilig vanwege de intensiteit en snelheden van het autoverkeer op de Europalaan. De oversteek moet daarom geaccentueerd worden. Gumatec-verkeersdrempels of opvallende accenten zouden de snelheden van het autoverkeer ter plaatse reduceren. Nader onderzoek hiernaar is gewenst.
8. De Leo XIII-sstraat en Loonse Vaert maken onderdeel uit van de fietsroute van Kaatsheuvel naar Waalwijk, terwijl deze wegen ook gebiedsontsluitingswegen zijn. Er is onvoldoende fysieke ruimte voor vrijliggende fietsvoorzieningen. Onderzocht moet worden of aanliggende fietsvoorzieningen gerealiseerd kunnen worden, daarbij moet rekening gehouden worden met het openbaar vervoer.

De punten 1, 3, 6 en 8 zijn opgenomen bij de maatregelen t.b.v. de autostructuur. Voor punt 5 wordt geen actie overwogen, omdat deze binnen redelijke termijn door andere maatregelen worden opgelost. De onder punten 2, 4 en 7 genoemde knelpunten moeten verbeterd c.q. aangelegd worden. Deze maatregelen vormen een verbetering van het fietspadennet. In het algemeen is het wenselijk om bij onderhoud aan de fietspaden deze aan te passen aan de regionale richtlijnen op het gebied van type en kleur verharding, alsmede de breedte.

De aanleg van recreatieve routes (punt 4) is – ook financieel - opgenomen in het convenant met De Efteling en zal daarom niet als actiepoint in dit Verkeersplan worden opgenomen.

5.2.3 Openbaar vervoer

De provincie is voornemens om met ingang van 2009 een aantal aanpassingen in de dienstregeling door te voeren, bijvoorbeeld het verhogen van de frequentie op een aantal perioden van de dag en het omzetten van zogenaamde ‘belbussen’ in regulier vervoer. Daar staat tegenover dat de extra spitsdiensten komen te vervallen. Daarnaast wordt er tussen Tilburg, via Waalwijk, en ‘s-Hertogenbosch een zogenaamde doorstroomas toegevoegd. Deze buslijn gaat zoveel mogelijk over de N261 en A59 rijden. Mogelijk krijgt deze buslijn ook een halte in Kaatsheuvel aan de Horst en na de ombouw van de N261 bij Loon op Zand. Met deze buslijn worden met name de belangen van het woon-werk en woon-schoolverkeer behartigd. Daarom is het mogelijk de huidige routes van de bussen te handhaven, die een meer ontsluitende functie hebben. Met deze routes en halteplaatsen kan iedere inwoner van de gemeente op relatief korte afstand in- en uit de bus stappen.

Bij de centrale halten dient in een hoogwaardige fietsenstalling te worden voorzien.

De huidige halte voorzieningen voldoen niet aan de richtlijnen, het hoogte verschil tussen halte en bus is te groot. Tevens zijn er geen voorzieningen voor blinden en slechtzienden aanwezig. Daarom moeten alle haltes aangepast worden aan de huidige richtlijnen. Dat houdt onder andere in dat het hoogteverschil tussen rijbaan en halte tussen de 18 en 20cm moet bedragen en dat geleidelijnen moeten worden aangebracht.

5.2.4 Parkeren

Bij de toetsing van het parkeren zal een onderscheid worden gemaakt in de kernen, het buitengebied, het parkeren ten behoeve van het centrum en de buitenwijken.

Parkeren centra

Kern Kaatsheuvel De parkeercapaciteit ten behoeve van het centrum ligt voor het merendeel ten noorden van de Hoofdstraat. In het kader van de studie Bruisend Dorpshart en project Kernwinkelgebied zal ook een onderzoek worden gehouden naar de parkeerbehoefte en het parkeeraanbod van het centrum.

Pas als de uitslag van dit onderzoek bekend is en ook de ambitie van het centrum is vastgesteld zal een parkeerbeleid kunnen worden geformuleerd. Momenteel is in de winkelstraten (Peperstraat en Hoofdstraat) een blauwe zone ingesteld. Hier mag maximaal een half uur geparkeerd worden indien de winkels open zijn (parkeerschijf verplicht).

Kern Loon op Zand In december 2007 heeft adviesbureau Pouderoijen in opdracht van de gemeente een parkeeronderzoek gehouden in het centrum van Loon op Zand (Kerkstraat, Oranjeplein en directe omgeving). Op vrijdag en zaterdag zijn per uur alle geparkeerde auto's geteld, zodat niet alleen de bezetting bekend was, maar ook inzicht werd verkregen in het kort- resp. langparkeren. Gebleken is, dat gedurende een aantal uren op zowel vrijdag (tijdens de weekmarkt) als zaterdag (eind van de ochtend) de capaciteit vrijwel volledig wordt benut. Dat wil zeggen dat dan bijna alle parkeerplaatsen vol staan. Een klein deel daarvan wordt veroorzaakt door de langparkeerders. Het instellen van een maximale parkeertijd is derhalve een oplossing. Dit zou met een blauwe zone kunnen. Uit het onderzoek kwam ook naar voren dat de drukte slechts pieken zijn en geen beeld is dat voor de hele dag geldt. Tevens bleek dat tijdens die pieken er bijvoorbeeld nabij de Wetering parkeerplaatsen vrij waren. Om de pieken op te kunnen vangen moet onderzocht worden waar, nabij de winkels (op kortere afstand dan bij de Wetering), extra parkeerplaatsen kunnen worden gemaakt.

Parkeren buitenwijken

Bij de aanleg van de meeste buitenwijken waren de prognoses voor het autobezit beduidend lager dan nu in de praktijk wordt ervaren. Dit heeft tot gevolg, dat in diverse wijken te weinig parkeergelegenheid is aangelegd. Op verschillende plaatsen leidt dit tot wrevel bij de bewoners. Een onderzoek in de vorm van een (nachtelijke) telling in de woonbuurten van de kernen Loon op Zand en Kaatsheuvel en deze gegevens afzetten tegen de capaciteit (parkeerbalans), zoals recent is uitgevoerd en uitgewerkt, heeft hierover inzicht verschaft.

De geconstateerde parkeerdruk is weergegeven op afbeelding 10. Hierop wordt het beeld per buurt aangegeven. Dit laat onverlet, dat binnen de buurten plaatselijk knelpunten zijn.

Met de gegevens van het onderzoek komen de meest problematische situaties naar voren en kan een prioriteitenlijst gemaakt worden voor de aanleg van extra parkeerplaatsen in buitenwijken.

Als algemeen uitgangspunt voor een goede parkeersituatie wordt uitgegaan van de parkeernormen. In individuele situaties wordt gesteld, dat de auto doorgaans binnen 50 meter van de woning moet kunnen worden geparkeerd.

Overige parkeren

Behalve de genoemde verkeersaantrekkende objecten zijn er tijdens de zomermaanden in het buitengebied nog drie attracties en bestemmingen, die veel verkeer aantrekken. Dit zijn de Loonse en Drunense Duinen, het Blauwe Meer en de Efteling. Voor de Loonse en Drunense Duinen concentreert dit zich rondom de Roestelberg. Hier zijn 175 parkeerplaatsen beschikbaar, terwijl uit tellingen is gebleken, dat op de zevende drukste dag van het jaar een parkeerbehoefte is geconstateerd van 285 parkeerplaatsen. Een tekort derhalve van 110 parkeerplaatsen. Deze kunnen mogelijk als tijdelijke oplossing worden gerealiseerd op het grasveld achter de Roestelberg. Hierover moet worden overlegd met de eigenaren van Café de Roestelberg en camping de Roestelberg.

Bij het Blauwe Meer kan in de zomermaanden worden beschikt over het naastgelegen MOB-terrein. Toch leidt de parkeersituatie op hoogtijdagen tot een parkeergedrag, waarbij de bereikbaarheid door de hulpdiensten in het geding komt. Afgelopen jaar zijn enige maatregelen genomen om de bereikbaarheid te garanderen. In overleg met de eigenaar van het MOB-complex, Natuurmonumenten,

is voor de komende jaren een beperkt gebruik van dit complex voor parkeren zeker gesteld. Op drukke dagen zal er echter een grote druk op de bestaande voorzieningen blijven bestaan.

Met de Efteling is een raamconvenant afgesloten waarin onder meer de bereikbaarheid en het parkeren wordt geregeld. In dit kader is van belang, dat er op de toeleidende wegen naar de Efteling een goede doorstroming blijft bestaan en het parkeren zich niet uitbreidt tot in de openbare ruimte. Dit laatste is via een belanghebbendenregeling in de aan de Efteling grenzende buurt goed afgedekt. Deze regeling is opgenomen in de gemeentelijke Parkeerverordening.

De doorstroming is doorgaans goed. Alleen op drukke dagen ontstaat op de Europalaan een file om het parkeerterrein op te rijden. Dit duurt echter maximaal één uur per (drukke) dag, buiten de reguliere spits.

Parkeerbalans

Voor het bepalen van de parkeerbehoefte in nieuwe gebieden zijn zogenaamde kencijfers ontwikkeld. Enerzijds uit ervaring, anderzijds uit prognoses voor de ontwikkeling van het autopark wordt voor elk type woning, bedrijf of instelling bepaald hoeveel parkeerbehoefte het gebouw oproept. Deze kencijfers liggen vast in de gemeentelijke notitie 'Parkeerkencijfers Gemeente Loon op Zand'. De laatste keer, dat de gemeente kengetallen heeft vastgesteld is in 2006.

Iedere paar jaar worden landelijk nieuwe parkeerkencijfers uitgegeven. Bij iedere nieuwe uitgave zal bekeken moeten worden of de in de gemeente Loon op Zand te hanteren kencijfers daarop aangepast moeten worden.

5.2.5 Bewegwijzering

De bewegwijzering van en naar de kernen van de gemeente Loon op Zand, alsmede naar de grote toeristische 'trekpleisters' (bijvoorbeeld de Efteling en de Loonse en Drunense Duinen) wordt verzorgd door de ANWB. Deze voldoet aan de doelstelling van een adequate bewegwijzering. Na dat in de kern Kaatsheuvel (en na 2010 in de kern Loon op Zand) een aantal infrastructurele aanpassingen zijn gerealiseerd is het belangrijk dat de bewegwijzering naar Kaatsheuvel hierop wordt aangepast. Op de N261 zal Kaatsheuvel bij de afslag Europalaan rechtdoor verwezen moeten worden en vervolgens bij de Bevrijdingsweg linksaf. Vanuit de Rechtvaart en de Capelsestraat zal, na gereed komen Belgiëstraat, het verkeer via de Belgiëstraat en Bevrijdingsweg naar de N261 worden verwezen.

Ten aanzien van de objectenbewegwijzering (naar locale toeristische bedrijven) is in de loop der jaren een grote hoeveelheid objecten opgenomen in dit bewegwijzeringsysteem. Ook bedrijven die slechts een geringe hoeveelheid bezoekers van buiten de gemeente aantrekken en bedrijven die zelfs zich buiten de gemeente bevinden zijn opgenomen. Dit komt de overzichtelijkheid voor de weggebruiker niet ten goede. Soms staan er zoveel bewegwijzeringborden dat ze eigenlijk niet meer leesbaar zijn. Dit komt de verkeersveiligheid niet te goede. Daarnaast is met de opkomst van navigatiesystemen en routeplanners op internet objectenbewegwijzering minder van belang worden. Momenteel beschikt de gemeente niet over vastgesteld beleid waarop de aanvragen van bedrijven getoetst worden. Het is daarom van belang om beleid op te stellen en om na te gaan in hoeverre het mogelijk is om reeds opgenomen objecten (indien ze volgens het nog op te stellen beleid niet meer in aanmerking komen voor opname in het systeem) uit het systeem te verwijderen.

Op de bewegwijzering in onze gemeente wordt ook verwezen naar het Nationaal Park de Loonse en Drunense Duinen. Deze is echter niet in alle gemeenten rondom het Nationaal park hetzelfde. Momenteel wordt onderzoek gedaan naar het verbeteren van de bewegwijzering naar de toegangspoorten van het Nationaal Park. Hierbij zijn alle gemeenten die aan het Nationaal Park grenzen betrokken.

5.3 Verkeersveiligheid

In hoofdstuk 4 is de doelstelling ten aanzien van het aantal ongevallen beschreven. Om deze doelstelling te bereiken moeten de wegen en kruispunten met de meeste ongevallen worden aanpakt, daarom zijn deze hieronder in beeld gebracht. Hierbij moet wel de opmerking geplaatst worden dat alleen de geregistreerde ongevallen zijn meegenomen. Het ongevallenbestand bevat alleen die ongevallen die door de politie zijn geregistreerd. Dit is lang niet altijd het geval, bijvoorbeeld bij

ongevallen met alleen materiele schade. Hoe ernstiger het ongeval, hoe eerder de politie een proces-verbaal maakt. De cijfers van de doden en ernstig gewonden geven derhalve wel een betrouwbaar beeld. Daarnaast is in beeld gebracht welke doelgroepen middels educatie en/of voorlichting bereikt kunnen worden om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Ongevallenlocaties

Ten aanzien van locaties waarvan ongevallen worden geregistreerd worden de volgende 3 definities gehanteerd:

- black-spot: 6 of meer slachtofferongevallen in de afgelopen 3 jaar;
- verkeersongevallenconcentratie: 12 of meer ongevallen in de afgelopen 3 jaar;
- ongevallenlocatie overig: 6 tot 12 ongevallen in de afgelopen 3 jaar.

Hieronder zijn de kruispunten en wegen in beheer van de gemeente aangegeven, waar de laatste 3 jaar (2006 t/m 2008) meer dan één ongeval plaatsvond met doden en/of ernstig gewonden, zodat eventuele black spots inzichtelijk worden. De ongevallen op de wegen hebben betrekking op de hele weg met die straatnaam en niet op bepaalde wegvakken. Op afbeelding 11 zijn de locaties van de ongevallen weergegeven.

Straatnaam	Weg (W) / kruispunt (K)	totaal ongevallen	slachtoffer ongevallen	ernstige ongevallen	dodelijke ongevallen	ziekenhuis ongevallen
Horst	W	12	6	4	0	4
Heibloemstraat	W	7	5	2	0	2
Moersedreef	W	6	2	2	0	2

Uit bovenstaande tabel blijkt dat op de wegen binnen de gemeente Loon op Zand geen black spots voorkomen. Worden alle geregistreerde ongevallen in de statistiek betrokken, dan is het beeld zoals onderstaand, waarbij alleen de locaties zijn genoemd met meer dan 5 ongevallen, hierdoor zijn de verkeersongevallenconcentraties en ongevallenlocaties in beeld. Daarnaast zijn de locaties weergegeven met dodelijke afloop. Ook hierbij geldt dat de ongevallen op de wegen betrekking hebben op de hele weg met die straatnaam en niet op bepaalde wegvakken.

Straatnaam	W/K	totaal ongev.	slachtoffer ongev.	ernstige ongev.	dodelijke ongev.	ziekenhuis ongev.	overige gew. ongevallen	UMS⁴ ongevallen
Europalaan	W	17	3	1	0	1	2	14
Europalaan, Horst	K	13	2	1	0	1	1	11
Horst	W	12	6	4	0	4	2	6
Heibloemstraat	W	7	5	2	0	2	3	2
Gasthuisstraat	W	6	1	1	0	1	0	5
Kasteellaan	W	6	2	1	1	0	1	4
Moersedreef	W	6	2	2	0	2	0	4
Van Haestrechtstraat	W	6	1	0	0	0	1	5
Blauwloop, Duiksehoef, Kraanven	K	5	1	0	0	0	1	4
Amerikastraat	W	4	1	1	1	0	0	3

Als niet alleen losse wegen, maar ook gehele wegtrajecten (routes) onder gemeentelijk beheer worden gezien, dan vallen de volgende trajecten in negatieve zin op. Opgemerkt moet worden dat de ongevallen verspreid over de routes zijn voorgevallen.

⁴ UMS = Uitsluitend Materiele Schade

Ongevallen Marktstraat

jaar	totaal ongevallen	slachtoffer ongevallen	ernstige ongevallen	dodelijke ongevallen	ziekenhuis ongevallen	overige gew. ongevallen	UMS ongevallen
2006	6	1	0	0	0	1	5
2007	5	0	0	0	0	0	5
2008	2	0	0	0	0	0	2
Totaal	13	1	0	0	0	1	12

Ongevallen traject Driestapelenstoel – Sweenstraat

jaar	totaal ongevallen	slachtoffer ongevallen	ernstige ongevallen	dodelijke ongevallen	ziekenhuis ongevallen	overige gew. ongevallen	UMS ongevallen
2006	1	0	0	0	0	0	1
2007	5	0	0	0	0	0	5
2008	1	0	0	0	0	0	1
Totaal	7	0	0	0	0	0	7

Ongevallen traject Gasthuisstraat – Van Heeswijkstraat

jaar	totaal ongevallen	slachtoffer ongevallen	ernstige ongevallen	dodelijke ongevallen	ziekenhuis ongevallen	overige gew. ongevallen	UMS ongevallen
2006	5	2	1	0	1	1	3
2007	5	2	2	0	2	0	3
2008	4	2	1	0	1	1	2
Totaal	14	6	4	0	4	2	8

Ongevallen traject Frans Halsstraat – Prins Mauritsplein – Berndijksestraat

jaar	totaal ongevallen	slachtoffer ongevallen	ernstige ongevallen	dodelijke ongevallen	ziekenhuis ongevallen	overige gew. ongevallen	UMS ongevallen
2006	2	2	1	0	1	1	1
2007	0	0	0	0	0	0	0
2008	0	0	0	0	0	0	0
Totaal	2	2	1	0	1	1	0

Ongevallen traject Horst – Tilburgseweg

jaar	totaal ongevallen	slachtoffer ongevallen	ernstige ongevallen	dodelijke ongevallen	ziekenhuis ongevallen	overige gew. ongevallen	UMS ongevallen
2006	3	0	0	0	0	0	3
2007	1	0	0	0	0	0	1
2008	2	1	0	0	0	1	1
Totaal	6	1	1	0	0	1	5

Ongevallen traject Hoge Steenweg – Kerkstraat – Oranjeplein – Kloosterstraat

jaar	totaal ongevallen	slachtoffer ongevallen	ernstige ongevallen	dodelijke ongevallen	ziekenhuis ongevallen	overige gew. ongevallen	UMS ongevallen
2006	6	3	2	0	2	1	3
2007	6	1	0	0	0	1	5
2008	6	3	0	0	0	3	3
Totaal	18	7	2	0	2	5	11

Uit de tabellen blijkt welke locaties binnen de gemeente het meest verkeersonveilig zijn. Om te kunnen bepalen in welke volgorde de locaties ‘aangepakt’ moeten worden is ook de subjectieve verkeersonveiligheid van belang. Tevens is het belangrijk om specifieke omstandigheden in beeld te hebben waardoor een locatie niet in aanmerking komt of een lage prioriteit krijgt. Hieronder zijn van een aantal locaties specifieke omstandigheden of reeds realiserde/bestaande plannen beschreven.

Als wegen worden de **Heibloemstraat** en de **Moersedreef** genoemd. De ongevallen op deze wegen zijn met name eenzijdig. Dat wil zeggen dat een voertuig in botsing is gekomen met straatmeubilair of bomen. Waarschijnlijk is de snelheid van de voertuigen te hoog in combinatie met de aanwezige snelheidsremmende maatregelen. Met de aanleg van de Noordwesttangente in de gemeente Tilburg wordt de Heibloemstraat op een andere wijze aangesloten op de Burgemeester Letschertweg,

Daarnaast worden op de Heibloemstraat de snelheidsremmende voorzieningen aangepast, hierdoor wordt het voor doorgaand verkeer onaantrekkelijker om deze route te kiezen. Hierdoor zal ook op de Moersedreef de verkeersintensiteit afnemen en daarmee zal de verkeersveiligheid toe nemen. Ook wordt de **Horst** genoemd. Op de Horst zijn bijna alle ongevallen ten zuiden van de Europalaan voorgevallen. Ongeveer de helft daarvan is eenzijdig, bij de andere helft waren 2 motorvoertuigen de botspartners. Door de gespreide ligging van de ongevallen is geen duidelijke oorzaak aan te duiden. De markering op de Horst was niet conform de essentiële herkenbaarheids richtlijnen van Duurzaam Veilig. In 2008 is de markering op de Horst, tussen de Europalaan en de aansluiting bij Loon op Zand, aangepast.

Worden ook de ongevallen met alleen materiële schade bij de analyse betrokken en worden de locaties gezien met 10 ongevallen of meer, dan valt met name de **Europalaan** (17 ongevallen) op. Op de Europalaan zijn de meeste ongevallen voorgevallen in de S-bocht nabij de Heikant. In 2008 zijn daar maatregelen getroffen. De overige ongevallen waren of eenzijdig of kop-staart. Het laatste is te wijten aan onvoldoende afstand houden.

Op het kruispunt Europalaan-Horst (13 ongevallen) worden de meeste ongevallen veroorzaakt doordat het rode verkeerslicht wordt genegeerd. Tevens is het niet toegestaan om vanuit de zuidelijke Horst linksaf te slaan. Een deel van het verkeer doet dit toch met alle gevolgen van dien. Inmiddels zijn meer opvallende borden geplaatst die de bestuurders moeten wijzen op de verkeersregels. Met de reconstructie van de N261 zal dit kruispunt worden aangepast.

Helaas zijn ook op twee locaties dodelijke slachtoffers gevallen. Het gaat om ongevallen op de Kasteellaan en op de Amerikastraat. In de Amerikastraat zijn alle ongevallen gebeurd op de wegvakken, op diverse locaties. Het ongeval met dodelijke afloop was een ongeval met alleen langzaam verkeer. Bij de overige ongevallen waren personenauto's betrokken.

De oorzaken van de ongevallen op de Kasteellaan zijn heel divers. Alle ongevallen zijn voorgevallen op de wegvallen, waarbij over het algemeen personenauto's betrokken waren. Het ongeval met dodelijke afloop, was een eenzijdig ongeval.

De route **Driestapelenstoel – Sweensstraat** wordt in 2009 heringericht. Er worden dan onder andere fietsstroken, snelheidsremmende maatregelen en parkeervoorzieningen aangebracht.

De route **Hoge Steenweg – Kerkstraat – Oranjeplein – Kloosterstraat** krijgt nadat de zuidelijke aansluiting op de N261 klaar is veel minder verkeer te verwerken. Hierdoor zal het aantal ongevallen afnemen.

In onderstaande tabel zijn de resterende kruispunten, wegen en routes opgenomen, daaraan zijn locaties toegevoegd waar onveiligheid wordt ervaren. Op basis van de ongevallen, subjectieve onveiligheid, wel of geen schoolroute en wegategorisering is een volgorde bepaald waarin onderzoek naar de locaties gedaan wordt om zo geschikte maatregelen inzichtelijk te maken. Deze volgorde is een leidraad, samenhang met andere plannen kan een locatie naar voren of achteren schuiven. Tevens is het mogelijk dat voor de uitvoering van maatregelen een bepaalde locatie naar achter schuift omdat met dezelfde middelen op meerdere andere locaties maatregelen kunnen worden getroffen.

volgorde	locatie	ernstige ongevallen ⁵	totaal ongevallen	schoolroute	subjectief onveilig ⁶	wegcategorise ring ⁷
5	Van Haestrechtstraat – Horst	0	3	X	X	X
3	Kasteellaan	1	6			
4	Gasthuisstraat	1	6	X		
2	Marktstraat	0	13	X	X	
13	Heikant - Europalaan	0	4		X	
12	Marktstraat - Peperstraat	0	0		X	

⁵ ernstige ongevallen zijn de dodelijke ongevallen + de ongevallen met ziekenhuisgewonden

⁶ locaties die meer dan 1 keer zijn genoemd in enquêtes en brieven

⁷ de locatie moet in het kader van de wegategorisering een andere inrichting krijgen

Naast de bovenstaande locaties hebben scholen meer onveilige locaties genoemd. Veelal in de directe omgeving van de scholen of op schoolroutes.

Educatie/voorlichting

Behalve de bovengenoemde kruispunten en trajecten geeft de ongevallenkaart een gespreid beeld te zien zonder concentraties. Dit betekent, dat het steeds moeilijker wordt om met fysieke maatregelen een grotere verkeersveiligheid te bewerkstelligen. De nadruk van de inspanningen zal in de toekomst daarom steeds meer komen te liggen bij de verhoging van de oplettendheid en de verbetering van het rijgedrag. Deze inspanning blijft nodig, ook als aan de criteria van de doelstelling “duurzaam veilig” is voldaan. In feite blijft het motto van kracht, dat elk ongeval er een te veel is.

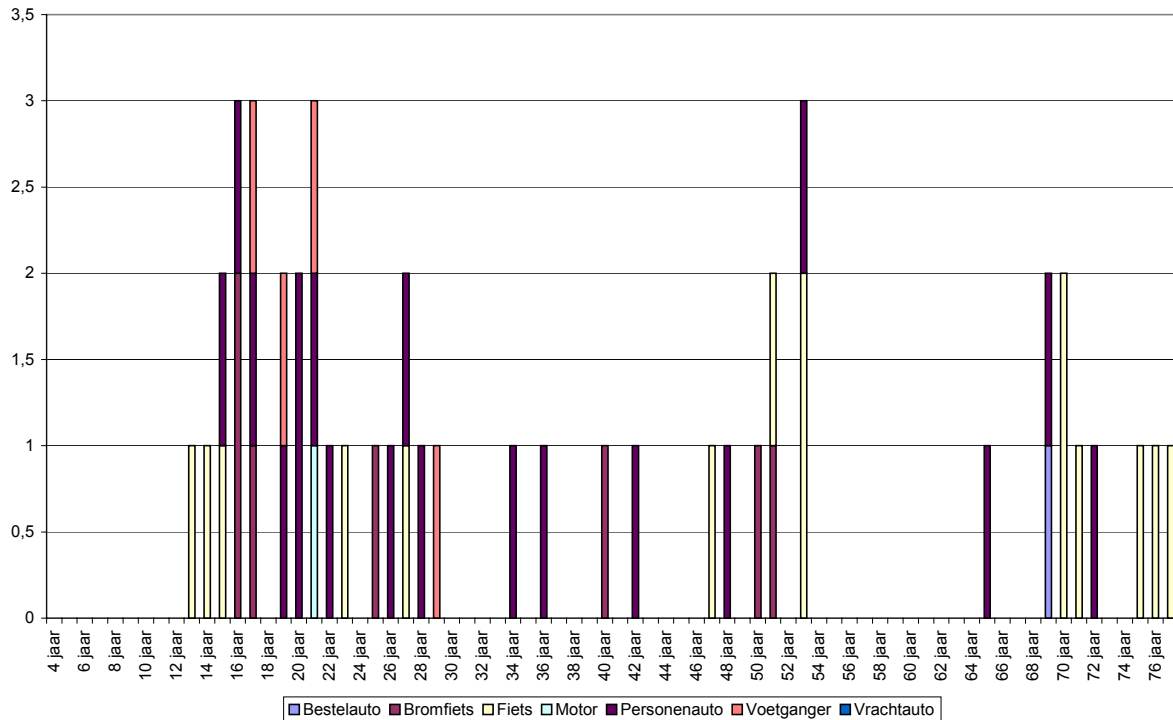
In onderstaande tabel en grafiek op de volgende pagina zijn per leeftijdscategorie/vervoerwijze het aantal ernstige slachtoffers onder bestuurders in de gemeente over de periode 2005-2007 weergegeven, in de tabel daaronder staan de gegevens met betrekking tot 2003-2005. Naar aanleiding van de ongevallen in de periode 2003-2005 zijn aandachtsgroepen in het rood en met het teken ‘*’ aangeduid. Hierbij is de combinatie van het aantal ongevallen, de omvang van de leeftijdsklasse en of de vervoerwijze ‘nieuw’ is voor de betreffende leeftijdscategorie meegenomen. Een voorbeeld van een nieuwe vervoerwijze voor een leeftijdscategorie is een zestienjarige die van de fiets overstapt op het rijden op een brommer/scooter. Op basis van de gegevens 2005-2007 zijn geen duidelijke aandachtsgroepen meer aan te duiden.

2006-2008

Leeftijd (PVE)	Bestelauto	Bromfiets	Fiets	Motor	Personenauto	Voetganger	Vrachtauto	Totaal
0 t/m 3 jaar	0	0	0	0	0	0	0	0
4 t/m 11 jaar	0	0	0	0	0	0	0	0
12 t/m 15 jaar	0	0	2	0	0	2	0	4
16 t/m 17 jaar	0	3	0	0	1	1	0	5
18 t/m 24 jaar	1	0	1	1	4	2	0	9
25 t/m 59 jaar	5	4	6	0	20	1	1	37
60 jaar en ouder	1	0	6	0	5	0	0	12
Onbekend	0	0	0	0	2	0	0	2
Eindtotaal	7	7	15	1	32	6	1	69

2003-2005

Leeftijd (PVE)	Bestelauto	Bromfiets	Fiets	Motor	Personenauto	Voetganger	Vrachtauto	Totaal
0 t/m 3 jaar	0	0	0	0	0	0	0	0
4 t/m 11 jaar	0	0	0	0	0	4*	0	4
12 t/m 15 jaar	0	0	6*	0	0	0	0	6
16 t/m 17 jaar	0	12*	1	0	0	1	0	14
18 t/m 24 jaar	2	3	1	0	14*	0	0	20
25 t/m 59 jaar	0	2	7	1	21	3	0	34
60 jaar en ouder	0	4	3	0	3	0	0	10
Onbekend	0	0	1	0	0	0	0	1
Totaal	2	21	19	1	38	8	0	89



De provincie Noord-Brabant heeft de verkeersveiligheid van de Brabantse gemeenten met elkaar vergeleken. Hiervoor zijn de ongevalcijfers van 2004 t/m 2006 gebruikt. Daaruit kwam de gemeente Loon op Zand redelijk positief naar voren. De gemeente scoorde met name positief op het aantal letselongevallen met brom- en snorfietsen, alsmede het aantal letselongevallen per 1.000 inwoners. Er is echter ook een item waarop de gemeente ‘slecht scoorde’, namelijk het aantal ongevallen waarbij alcohol gebruik is geconstateerd. Binnen de gemeente Loon op Zand komen meer ongevallen voor met alcohol dan in de andere gemeenten. Ook zijn er in Loon op Zand meer letselongevallen met ouderen voorgevallen. Daarom dienen het gebruik van alcohol in het verkeer en de rijvaardigheid van ouderen extra aandacht te krijgen.

Belangrijk is om de ingezette educatie en voorlichting voort te zetten, om het behaalde resultaat vast te houden, dan wel verder te verbeteren. Extra maatregelen op het gebied van educatie en gedragsbeïnvloeding worden derhalve met name gericht op de volgende aandachtsgroepen:

- 60 jaar en ouder;
- alle leeftijden: alcohol en verkeer.

5.4 Leefbaarheid

Luchtkwaliteit

Met uitzondering van de N261 zijn er geen indicaties dat in de gemeente Loon op Zand overschrijdingen plaats vinden van de grenswaarden ten aanzien van fijn stof en stikstofdioxide. Dit zijn de twee meest voorkomende schadelijke stoffen langs wegen in Nederland.

De N261 is een provinciale weg, die de komende jaren nog meer verkeer te verwerken gaat krijgen. Met de ombouw van deze weg komen de kruispunten met verkeerslichten te vervallen. Hierdoor zal de doorstroming verbeteren, waardoor ook de luchtkwaliteit zal verbeteren. De provincie is de beheerder van de N261 en zal vanuit die taak ook maatregelen moeten treffen indien de luchtkwaliteit nabij de N261 onvoldoende verbetert.

Geluid

Met de realisatie van de ‘rondweg’ gebiedsontsluitingswegen in Kaatsheuvel moet het geluidsniveau in de gaten worden gehouden en waarnodig moeten dan maatregelen getroffen worden.

Sociale onveiligheid

De huidige langzaam verkeersroutes zijn goed verlicht en sociaal veilig of er is een goede alternatieve route nabij. Alleen de route langs de Horst van Kaatsheuvel naar Loon op Zand is hierop een uitzondering. De verlichting aldaar wordt verbeterd met het herinrichten van de weg of eerder als de verlichting eerder aan vervanging toe is.

Barrièrewerking

Met de realisatie van de ‘rondweg’ gebiedsontsluitingswegen in Kaatsheuvel moet de oversteekbaarheid in de gaten worden gehouden en waarnodig moeten dan maatregelen getroffen worden. Tevens moeten bij herinrichtingen en onderhoudswerkzaamheden getracht worden de middenbermen aan te passen naar de gewenste breedte.

5.5 Contact met bewoners/bezoekers

Iedereen die zich verplaatst, heeft met verkeer te maken; ook heeft iedereen er een mening over. Met regelmaat stellen bewoners en/of bezoekers van onze gemeente vragen die betrekking hebben op verkeer. Dit kan zijn om informatie in te winnen over bijvoorbeeld de blauwe zone, de parkeervergunningen en wegafsluitingen. Daarnaast brengen de mensen situaties onder de aandacht die voor hun gevoel niet verkeersveilig zijn of de bereikbaarheid belemmeren. Deze situaties/locaties komen niet aan het licht bij bijvoorbeeld een ongevallenanalyse. Alle meldingen worden bekeken en afgewogen. Vaak betreft het kleine aanpassingen aan de openbare ruimte, zoals het verplaatsen of juist plaatsen van een verkeersbord, een parkeerplaats aanpassen of een verkeersdrempel aanleggen/aanpassen. Deze kleine maatregelen hebben niet de omvang van een project en kunnen ook niet op voorhand in een plan worden opgenomen omdat ze pas na melding van mensen bekend zijn. Het, indien nodig, oplossen van de ervaren problemen zorgt voor onze bewoners voor een beter leefklimaat en laat zien dat er wel degelijk naar hen geluisterd wordt.

6. Meerjaren UitvoeringsPlan

6.1 Inleiding

Uit de toetsing van beleid en ontwikkelingen komen verschillende projecten naar voren, die de komende jaren in uitvoering moeten worden genomen. Een aantal hiervan passen in beleidsontwikkelingen, die door de hogere overheden worden gestimuleerd door het geven van een financiële bijdrage. Het is van belang, dat deze projecten met een regionale uitstraling de komende jaren worden opgenomen in de maatregelenpakketten van het GGA Midden Brabant om in aanmerking te komen voor cofinanciering. De gemeentelijke prioriteiten zijn hierop mede afgestemd. Als een project in principe (deels) voor cofinanciering in aanmerking komt is dit aangegeven met een *.

6.2 Maatregelen

Categorisering van wegen

Bij het bepalen van de prioriteit van de werkzaamheden aan de hoofdstructuur is ervan uitgegaan, dat in eerste instantie de “rondweg” volledig moet zijn gerealiseerd alvorens andere wegen aan de hoofdstructuur kunnen worden onttrokken.

Reconstructie Sweensstraat – Driestapelenstoel*

Deze wegen maken als gebiedsontsluitingswegen deel uit van de 'rondweg' in de kern Kaatsheuvel. De beide wegen voldoen niet aan de criteria voor gebiedsontsluitingswegen. Het zijn wegen met een beperkt wegprofiel voor gemengd verkeer. Het parkeren geschiedt voornamelijk op de rijbaan. Het herinrichtingsplan voorziet in de verbreding van de beide straten met de aanleg van (aanliggende) fietspaden. Parkeervoorzieningen zullen buiten de rijweg worden aangelegd. Op het tracé zullen o.m. ter hoogte van de Hilsestraat/Erasmusstraat - Schubertstraat en Antoniusstraat snelheidsbeperkende voorzieningen worden aangebracht.

Studie ontsluitingsstructuur kern Loon op Zand

De interne verkeersstructuur van de kern Loon op Zand zal zich moeten richten op een ontsluiting op de N261 aan de zuidzijde nabij het sportpark de Klokkenberg. Hiervoor is al een eerste verkennende studie verricht in het kader van de ombouw van de N261. Een nadere en uitvoerige studie zal noodzakelijk zijn om een definitieve keuze te maken. Vervolgens zal vanaf 2010 uitvoering gegeven kunnen worden aan de gewenste verkeersstructuur. Omdat alle ruimtelijke ontwikkelingen (o.a. uitbreiding De Hoogt en Moleneind) moeten passen binnen de te kiezen structuur is een spoedige visie van belang.

Aanleg traject Belgiëstraat – Rechtvaart/Sweensstraat

Met de aanleg van deze route inclusief aanpassing van de aansluiting op de Rechtvaart - Sweensstraat wordt niet alleen de uitbreiding van De Kets II ontsloten, maar wordt ook de “rondweg” van de kern Kaatsheuvel voltooid en kan het doorgaande verkeer uit de Antoniusstraat - Hoofdstraat worden geweerd. Ook daarom is de aanleg urgent. De financiering van dit project vanuit de exploitatie van De Kets II maakt uitvoering echter afhankelijk van de uitgave van bedrijfsterrein in De Kets.

Horst (tussen Bevrijdingsweg en Europalaan)*

De Horst maakt als gebiedsontsluitingsweg deel uit van de ‘rondweg’ van Kaatsheuvel. De weg voldoet niet geheel aan de criteria voor gebiedsontsluitingswegen. Aanpassingen bestaan met name uit een andere lengte markering en een andere verhardingsbreedte.

Kruispunt Horst – Van Haestrechtstraat*

Indien de Horst gaat functioneren als gebiedsontsluitingsweg van de rondweg Kaatsheuvel, zal de huidige inrichting van het kruispunt niet meer voldoen. Op kruispunten met gebiedsontsluitingswegen

dient de voorrang geregeld te zijn of moet het kruispunt worden vormgegeven als rotonde. De meest gewenste inrichting voor dit kruispunt moet onderzocht worden.

Verbeteren chicanes in Gasthuisstraat

Afhankelijk van de toekomstige routes van het openbaar vervoer moeten de chicanes aangepast worden ten behoeve van de doorstroming van het openbaar vervoer. Tevens moet met het aanpassen/vervangen van de snelheidsremmers aldaar de veiligheid en het veiligheidsgevoel van de fietsers verbeteren.

Aanleg linksafstrook in Bevrijdingsweg bij Verzetstraat

Regelmatig moet verkeer op de Bevrijdingsweg wachten omdat ander verkeer de Bevrijdingsweg blokkeert. Een linksafstrook voorkomt dit wachten en verbeterd daarmee zowel de doorstroming/bereikbaarheid en verkeersveiligheid.

Aanleg nieuwe wegstructuur Loon op Zand

- a. Aanleg verbindingsweg Molenwijck-zuid met Kasteellaan en rotonde Kasteellaan – verbindingsweg N261 met Molenwijck. Met deze verbinding wordt zowel een eerste aanzet gegeven voor de nieuwe zuidelijke aansluiting van Molenwijck op de N261, maar wordt ook nu reeds het centrum, de route Kerkstraat – Oranjeplein, ontlast.
- b. aanleg verbindingsweg Kasteellaan – Klokkenlaan (N261). De aan te leggen weg vormt de verbinding tussen het hoofdwegstelsel van de kern Loon op Zand en de nieuwe aansluiting van de N261 en is derhalve onmisbaar voor de bereikbaarheid van Loon op Zand.

Horst (tussen Heideweg en Europalaan)*

Op dit deel van de Horst geldt momenteel een maximum snelheid van 80 km/u. In de wegcatégorisering is de Horst opgenomen als 60 km/u. De inrichting van de weg moet daarop worden aangepast. Hierbij wordt voorzien in een eenzijdig tweerichtingen fietspad en een aangepaste verhardingsbreedte en snelheidsremmende voorzieningen.

Poolsestraat

Tussen de Poolsestraat en het parkeerterrein van de Hoofdpoort bestaat de huidige verharding uit stelconplaten, zonder aangelegde parkeerplaatsen. Dit deel van de weg zal ingericht worden met parkeerplaatsen, vergelijkbaar met de inrichting van de weg ter hoogte van bouwmarkt Multimate.

Leo XIII-straat en Loonse Vaert

Deze wegen zijn gebiedsontsluitingswegen. Ze hebben deze functie omdat het openbaar vervoer (streekbus) daar rijdt. De wegen maken ook onderdeel uit van een fietsroute naar Waalwijk. Er is onvoldoende fysieke ruimte om de wegen in te richten conform alle inrichtingsrichtlijnen voor gebiedsontsluitingswegen. Er moeten fietsvoorzieningen komen, waarbij de doorstroming van en comfort in de bus gewaarborgd blijft.

Uniformiteit rotondes

Conform de landelijke richtlijnen moet binnen de bebouwde kom het fietsverkeer voorrang worden gegeven op een rotonde. Als alle wegbeheerders zich hieraan houden komt er in deze eenheid en daardoor ook meer veiligheid. Hiertoe zal de voorrangsregeling op de rotonde Europalaan – Marktstraat nog moeten worden aangepast. In een recent onderzoek van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) wordt gesteld, dat de voorrang voor fietsers onveiliger zou zijn dan wanneer de fietsers voorrang zouden moeten geven. Het is zaak de hierop volgende discussie af te wachten om te zien of de richtlijn nog blijft gehandhaafd. Is dit het geval, dan dient de rotonde te worden aangepast. Vanwege deze discussie heeft de ombouw vooralsnog geen prioriteit.

Invoeren 30 km/u

(afhankelijk van de omvang van de kosten per gebied is ook hier cofinanciering mogelijk)

- Erasstraat;
- Antoniusstraat – Hoofdstraat;
- Hilsestraat.

In deze straten is momenteel een maximumsnelheid van kracht van 50 km/u, terwijl deze straten niet tot de gebiedsontsluitingswegen dienen te behoren. De invoering van 30 km/u regime dient zo nodig gepaard te gaan met aanvullende verkeersmaatregelen.

De aanpassing tot 30 km/u zone van de Antoniusstraat – Hoofdstraat (gedeeltelijk) is in tijd afhankelijk van de uitvoering van de doortrekking van de Belgiëstraat – Capelsestraat.

Fietsstructuur

Verbeteren oversteek Europalaan bij Dreefseweg;

Vanwege de soms hoge intensiteit en de hoge snelheden van het autoverkeer is het tijdens spitsuren moeilijk en onveilig oversteken. Maatregelen de snelheid ter plaatse te beperken zal de oversteekbaarheid zeer ten goede komen.

Verbeteren veiligheid voor fietsers op Eikendijk

Verbeteren van de zichtbaarheid van de fietsers en verlagen van de rijsnelheid van het autoverkeer ter plaatse, ten behoeve van de veiligheid, en met name het veiligheidsgevoel, van de fietsers.

Openbaar vervoer

Toegankelijk maken van openbaar vervoer.

Tot en met 2011 kunnen de haltes conform de richtlijnen van de provincie worden aangepast met cofinanciering van de provincie en regio.

Verkeersveiligheid

Veel van de bovengenoemde maatregelen hebben ook een gunstige uitwerking op de verkeersveiligheid. Er zijn echter ook locaties waarbij bijvoorbeeld de doorstroming goed is, maar waar maatregelen nodig zijn die worden ingegeven vanuit het ongevallebeeld. Het gaat hierbij met name om de aanpak van ongevalleconcentraties op kruispunten en wegvakken of een combinatie daarvan. Deze zijn:

Veiligheidsmaatregelen Marktstraat

In de functie van gebiedsontsluitingsweg blijft de Marktstraat een belangrijke taak behouden. Het aantal jaarlijkse ongevallen moet omlaag worden gebracht door aanvullende maatregelen. Door haar ligging midden in woongebieden nabij het centrum van Kaatsheuvel moet met name aandacht worden geschonken aan verbetering van de oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers.

Veiligheid bij scholen en op schoolroutes.

De veiligheid bij scholen verdient extra aandacht. Dit is ook door de Provincie erkend en deze cofinanciert per 2007 voor 50% veiligheidsmaatregelen bij scholen. Jaarlijks zal een bedrag hiervoor worden opgenomen in het Actieplan, daar bovenop komt in principe een bedrag van de Provincie. Door de scholen zijn locaties aangegeven die als onveilig worden ervaren, deze moeten worden onderzocht om maatregelen te bepalen.

Educatie en voorlichting

In ieder geval voor de twee aandachtsgroepen een educatie en voorlichtingsprogramma opstellen en samen met VVN uitvoeren. Daarna de andere leeftijdsklassen en/of vervoerwijzen betrekken in het educatie/voorlichtingsprogramma. De kinderen krijgen verkeerseducatie in het kader van BVL op school.

Parkeren

- Uitbreiden parkeergelegenheid centrum Loon op Zand;
- Aanleg parkeerplaatsen bij grootste probleemsituaties. De probleemsituaties worden bepaald aan de hand van nachtelijke parkeertellingen en het leefbaarheidonderzoek van Casade;
- Uitbreiden parkeercapaciteit omgeving Roestelberg.
- Ordenen parkeren Blauwe Meer.

Bewegwijzering

- Beleid opstellen waaraan objecten (bedrijven) getoetst moeten worden bij een aanvraag voor opname in het bewegwijzeringsysteem.

6.3 Toets aan de gewenste maatschappelijke effecten

De gemeenteraad heeft zes thema's benoemd, waarvan zij de effecten zichtbaar gemaakt wil zien. In deze paragraaf worden de voorgestelde maatregelen getoetst aan de gewenste maatschappelijke effecten. Hiermee wordt vastgesteld in welke mate het verkeersbeleid kan bijdragen aan het bereiken van die effecten.

Gewenste maatschappelijke effecten	Bijdrage verkeersbeleid
Wonen - Plezierige en veilige woonomgeving - Geschikte huisvesting voor alle doelgroepen zoals vermeld in de Visie op wonen	Beleid draagt door het bevorderen van een verkeersluwe woonomgeving, vergroten van de verkeersveiligheid, een heldere verkeersstructuur, een goede bereikbaarheid en goede parkeergelegenheid bij aan een plezierige woonomgeving.
Werken Inwoners van de gemeente Loon op Zand kunnen toetreden op de arbeidsmarkt	Beleid draagt door een goede ontsluiting van bedrijventerreinen en een goede bereikbaarheid, ook voor vrachtverkeer, op een positieve wijze bij aan het vestigingsklimaat voor bedrijven en bevordert daarmee de toetreding van inwoners van Loon op Zand op de arbeidsmarkt.
Cultuur, natuur en recreatie - Mensen hechten waarde aan cultuurbehoud en natuur - Er is een herkenbaar evenwicht tussen cultuurbehoud, natuur, recreatie, wonen en landbouw	Beleid bevordert "gepaste" bereikbaarheid van de natuur door het aanbieden van parkeerplaatsen op de juiste plaatsen en bevordert de fietsbereikbaarheid van natuurgebieden.
Welzijn en zorg - Volwaardige deelname aan de samenleving voor iedereen (WMO) - Een balans in vraag en aanbod van welzijn en zorg - Een gemeenschap, die er op gericht is om het welzijn van burgers te bevorderen cq die kansen biedt aan burgers om zelf hun welzijn te bevorderen - Een gemeenschap waar zorg voor elkaar in allerlei opzicht gemeengoed is	- Hoewel in deze nota geen maatregelen dienaangaande worden voorgesteld worden met "maatwerk" naar behoefte gehandicaptenplaatsen aangelegd. - Door het verbeteren van de woonomgeving wordt ook het welzijn van de burger bevorderd. - De openbare ruimte wordt zodanig ingericht dat eenieder zich kan verplaatsen. - Verbeteren toegankelijkheid van openbaar vervoer door betere haltevoorzieningen.
Integrale veiligheid - Mensen voelen zich veilig in de gemeente Loon op Zand - Mensen voelen zich betrokken bij de samenleving en nemen verantwoordelijkheid	- Het verkeersbeleid richt zich specifiek op het verminderen van de verkeersonveiligheid, met name voor de kwetsbare verkeersdeelnemers. - Beleid richt zich op het verbeteren van het verkeersgedrag en op het nemen van de eigen verantwoordelijkheid hierbij.
Bestuurlijke vernieuwing De burgers van de gemeente Loon op Zand zijn goed op de hoogte van het reilen en zeilen binnen de gemeente en zijn daardoor betrokken bij het bestuur	- De nota wordt in een inspraakavond aan de bewoners voorgelegd. - In het Weekjournaal wordt een samenvatting van de nota gepubliceerd.

6.4 Actieplan

In het actieplan zijn de projecten opgenomen die niet binnen de 'normale' budgetten kunnen worden uitgevoerd. Een voorbeeld van een project dat binnen de 'normale' budgetten kan worden uitgevoerd is het instellen van 30 km/u in de Erasstraat. De maatregelen in het actieplan zijn ingedeeld naar het uitvoeringsjaar. Tevens is een indicatie gegeven van de kosten per project. Deze indeling komt voor wat de gemeente Loon op Zand betreft overeen met het actieplan van het GGA Midden Brabant, zoals dit op 2 december 2005 in een convenant met alle betrokken gemeenten is vastgelegd.

Het aanvaarden van het beschreven verkeersbeleid leidt tot de maatregelen, die zijn omschreven in paragraaf 6.2. Een groot deel van deze maatregelen kunnen worden gefinancierd door de provincie. Voorwaarde voor een dergelijke cofinanciering, die kan oplopen tot 50% van de uitvoeringskosten, dat deze passen in een door de gemeenteraad onderschreven beleid. Toekenning geschiedt in concurrentie. Het GGA Midden Brabant heeft jaarlijks een budget voor cofinanciering ter beschikking. De gemeenten die deel uit maken van het GGA Midden Brabant dienen projecten in. Van deze projecten wordt een lijst gemaakt met een prioriteitstelling. Indien het budget niet toereikend is, word aan de projecten met de laagste prioriteit geen cofinanciering toegekend.

Voor het verkrijgen van cofinanciering voor de uitvoering betekent dit, dat het actieplan in principe moet worden aanvaard, inclusief de hierbij behorende financiën. Per jaar zal echter bezien worden of de projecten werkelijk in de begroting kunnen worden opgenomen of moeten worden uitgesteld. Bij uitstel moet worden bedacht, dat in de jaren na 2010 ook de wegenstructuur van de kern Loon op Zand moet worden aangepakt in relatie tot de nieuwe ontsluiting op de N261. Ook kan bij uitstel cofinanciering door de hogere overheden vervallen.

In de gemeentelijke begroting is er van uitgegaan dat voor de projecten cofinanciering wordt verkregen. Indien door de concurrentie één of meerdere projecten niet in aanmerking komen voor cofinanciering zal voor het ontbrekende bedrag op een andere wijze dekking moeten worden gevonden.

In het actieplan is per jaar een planning en een raming per project opgenomen. Het actieplan wordt separaat van het beleidsplan gehouden. Indien nodig kan dan het actieplan worden aangepast, bijvoorbeeld door projecten naar voor of naar achter op de planning te schuiven, omdat mogelijk uit een nieuwe schouw blijkt dat onderhoudswerkzaamheden eerder of later nodig zijn. Het actieplan volgt een eigen (bestuurlijk) traject.

7. Inspraak en overleg

In het Verkeersplan Loon op Zand wordt het beleid vastgelegd voor de komende jaren. Omdat het plan het beleid tot 2015 beschrijft is het zaak om de besluitvorming aangaande dit plan zorgvuldig te doen plaatsvinden en een inspraakprocedure te volgen, die recht doet aan de status van dit plan.

De conceptnota wordt door het college van burgemeester en wethouders als discussiestuk vastgesteld. Vervolgens wordt het Verkeersplan opiniërend voorgelegd aan de commissie Fysieke Omgeving en Milieu om te peilen of het plan op een voldoende politiek draagvlak kan rekenen. Tegelijkertijd wordt de conceptnota voorgelegd aan lokale afdelingen van VVN, de politie en de brandweer.

Nadat het Verkeersplan bij de commissie is geweest worden in het Weekjournaal en op de gemeentelijke website een samenvatting van het plan gepubliceerd. Het complete plan komt 4 weken ter inzage te liggen in de Gemeentewinkel, zodat bewoners het plan kunnen inzien en kunnen reageren.

Vervolgens zal het eventueel aangepaste plan opnieuw aan het college van burgemeester en wethouders worden voorgelegd. Voorstellen uit de inspraak, die niet worden opgenomen in het nieuwe concept, zullen beargumenteerd worden. Afhankelijk van de importantie van de aanpassingen zullen deze al dan niet gepubliceerd worden.

Dit aangepaste concept – inclusief de niet opgenomen voorstellen – zal vervolgens de geëigende procedure volgen om door de gemeenteraad te worden vastgesteld.

Bijlagen

Bijlage 1**Operationele eisen voor wegvakken binnen de bebouwde kom**

Operationele criteria	Gebiedsontsluitingsweg	Erftoegangsweg
Wettelijke snelheid	70/50 km/u	30 km/u
Bewegwijzering	Afstemmen op categorie	
Markering in lengterichting	Gedeeltelijk	geen
Rijbaanindeling	2x1 (of 2x2)	1
Verharding	gesloten	open
Erfaansluitingen	Nee/beperkt	ja
Rijbaanscheiding	Ja (minimaal een asstreep)	geen
Oversteken op wegvakken	Ongelijkvloers (of bij de kruisingen)	gelijkvloers
Parkeren	Nee/ in vakken	In vakken, op rijbaan
Openbaar vervoerhaltes	In havens	Op rijbaan
Pechvoorzieningen	In berm of havens	Op rijbaan
Obstakelafstand	middel	klein
Fietsers	Gescheiden, tenminste fietsstroken Gescheiden (70 km/u)	Situatie-afhankelijk
Bromfietzers	Op rijbaan (50 km/u)	Op rijbaan
Langzaam gemotoriseerd verkeer	Op rijbaan	Op rijbaan
Snelheidsbeperkende maatregelen	Ja, voor conflictsituaties	ja
Verlichting	Afstemmen op categorie	
Kruispuntprincipes	Zie tabel 8.1/5 (ASVV 2004)	
Overgang van wegcategorie	Zie paragraaf 13.1 (ASVV 2004)	

Bron: ASVV 2004

Criteria gebiedsontsluitingswegen.

Bijlage 2

Overzicht gebiedsontsluitingswegen.

In het Gemeentelijk Verkeers Plan (GVP) van 1998 wordt nog onderscheid gemaakt tussen twee categorieën van ontsluitingswegen. Ontsluitingswegen in de categorie 2 zijn voornamelijk wegen met de bestemming van in- en uitvalsweg van de kernen. De wegen in de categorie 3 dienen voornamelijk ter ontsluiting van de aanliggende buurten en wijken. In het kader van Duurzaam Veilig wordt uitgegaan van één wegcategorie. Gelet op de specifieke en afwijkende verkeersfunctie van de ‘ontsluitings’ wegen in met name de kern van Kaatsheuvel is het zinvol het onderscheid gemaakt in het GVP toch aan te houden. Wel is het zinvol gelet op de ruimtelijke en verkeerskundige ontwikkelingen en visie binnen het Startprogramma Duurzaam Veilig de categorie indeling te actualiseren. Hierdoor ontstaat een samenhangend en functioneel netwerk van wegen binnen de vastgelegde verkeersstructuur van het GVP.

Ontsluitingswegen/routes cat. 2:

- Bevrijdingsweg – Belgiestraat
- Europalaan (Dreefseweg – N261)
- Dreefseweg
- Horst - Tilburgseweg *
- Haestrechtstraat. **

Ontsluitingswegen/routes cat. 3:

- Dick Flemmingstraat – Jan de Rooijstraat – Raadhuisstraat.
- Sweensstraat – Driestapelenstoel – Europalaan (tot Dreefseweg)
- Paulus Potterplein – Frans Halsstraat – Jan de Wittstraat – Prins Mauritsplein – Berndijksestraat
- Marktstraat.
- Heikant – Gasthuisstraat
- Leo XIII-straat – Loonse Vaart – Vaartstraat.
- Van Heeswijkstraat
- Hilsestraat

- Hoge Steenweg (tot van Salm Salmstraat) – Kerkstraat – Kloosterstraat.
- Verbindingsweg Kloosterstraat – Hydra ***

* Door aan dit traject een zwaardere verkeersfunctie te geven ontstaat een sluitend tangentsstelsel rondom de kern Kaatsheuvel. Bovendien kunnen de ontsluitingswegen cat. 3 in het oostelijke deel enigszins ontlast worden.

** De Haestrechtstraat moet worden gezien als een invalsweg vanuit de zuidelijke wijken van de gemeente Waalwijk.

*** De Eclipta en Hydra zijn in feite qua gebruik en uitstraling woonstraten. Opnemen in een 30 km zone is dan zinvol met de daarbij behorende verkeersmaatregelen. Sluipverkeer vanaf de Kasteellaan naar de Kloosterlaan kan daardoor wellicht worden tegengegaan.

Beoordeling per wegvak/route.

Op bijgaande tabellen 1 t/m 14 worden aan de hand van de inrichtingseisen voor de gebiedsontsluitingen binnen de bebouwde kom de van toepassing zijnde straten en/of trajecten en beoordeeld. Aangegeven wordt of de inrichting van deze wegen overeen komen met de daarbij behorende criteria en kenmerken. Tevens wordt zonodig bij de opmerkingen aangegeven of nadere aanpassing van de straten dan wel onderdelen daarvan noodzakelijk zijn.

Overzicht tabellen.

Tabel	1	Bevrijdingsweg – Belgiestraat
“	2	Europalaan (Dreefseweg – N261)
“	3	Dreefseweg
“	4	Horst – Tilburgseweg
“	5	Van Haestrechtstraat
“	6	Dick Flemmingstraat – Jan de Rooijstraat – Raadhuisstraat
“	7	Sweensstraat – Driestapelenstoel – Europalaan tot Dreefseweg
“	8	P. Potterplein – Fr. Halsstraat – J. de Wittstraat – Pr. Mauritsstraat – Berndijksestraat Nieuwe Markt.
“	9	Markstraat.
“	10	Heikant – Gasthuisstraat
“	11	Leo XIII-straat – Loonse Vaert – Vaartstraat
“	12	van Heeswijkstraat
“	13	Hoge Steenweg (tot van Salm Salmstraat)
“	14	Verbindingsweg Kasteellaan – Hydra.

Tabel 1. Bevrijdingsweg – Belgiestraat

Criterium	Opmerkingen	
	1° gedeelte (Bevrijdingsweg)	2° gedeelte (Belgiestraat)
Wettelijke max. snelheid	50	50
Markering in lengterichting	ja	nee
Rijbaanscheiding	Tussen Nies van der Schansstraat en rotonde niet, overig wel	nee
Kruispunten	Voorrang	Voorrang
Rijbaanindeling	Nee	Nee
Erfaansluitingen	Beperkt	Beperkt
Oversteken	Nee	Nee
Openbaar vervoerhalten	n.v.t.	Nee
Parkeren	Nee	Nee
Obstakelafstand	--	--
Fietsers	2 richt. Fietspad eenzijdig	Op weg
Bromfietsers op de rijbaan	Tussen Verzetstraat en Dongensevaart niet op rijbaan, overig wel	Ja
Langzaam gem. verkeer	Nee	Ja
Snelheidsbep. Maatregelen	Nee	nee

Tabel 2. Europalaan (Dreefseweg – N261)

Criterium	Opmerkingen
Wettelijke max. snelheid	50
Markering in lengterichting	Asmarkering
Rijbaanscheiding	Door streep
Kruispunten	Voorrang
Rijbaanindeling	
Erfaansluitingen	Nee
Oversteken	In 2 keer
Openbaar vervoerhalten	Nee
Parkeren	Nee
Obstakelafstand	--
Fietsers	Op par.wegen en fietspaden
Bromfietsers op de rijbaan	Ja
Langzaam gem. verkeer	nee
Snelheidsbep. Maatregelen	Nee, plaatselijk middenbermen

Tabel 3. Dreefseweg

Criterium	Opmerkingen
Wettelijke max. snelheid	50
Markering in lengterichting	asmarkering
Rijbaanscheiding	ja
Kruispunten	voorrang
Rijbaanindeling	nee
Erfaansluitingen	beperkt
Oversteken	nee
Openbaar vervoerhalten	nee
Parkeren	nee
Obstakelafstand	--
Fietsers	Vlijliggend fietspad
Bromfietsers op de rijbaan	Ja, gedeeltelijk
Langzaam gem. verkeer	Nee
Snelheidsbep. Maatr.	Nee

Tabel 4. Horst - Tilburgseweg

Criterium	Opmerkingen
Wettelijke max. snelheid	50
Markering in lengterichting	Ja, maar niet juist
Rijbaanscheiding	nee
Kruispunten	Verhoogd kruisingsvlak, gelijkwaardig
Rijbaanindeling	Kantstrepen op 90 cm
Erfaansluitingen	nee
Oversteken	Fietsoversteek in fasen
Openbaar vervoerhalten	nee
Parkeren	nee
Obstakelafstand	--
Fietsers	fietspad
Bromfietsers op de rijbaan	ja
Langzaam gem. verkeer	nee
Snelheidsbep. Maatregelen	Ja, gumatec-drempels

Tabel 5. Van Haestrechtstraat

Criterium	Opmerkingen
Wettelijke max. snelheid	50
Markering in lengterichting	asmarkering
Rijbaanscheiding	nee
Kruispunten	voorrang
Rijbaanindeling	Aanliggend fietspad
Erfaansluitingen	ja
Oversteken	nee
Openbaar vervoerhalten	nee
Parkeren	nee
Obstakelafstand	--
Fietsers	Aanliggend fietspad
Bromfietsers op de rijbaan	Op hoofdrijbaan
Langzaam gem. verkeer	nee
Snelheidsbep. Maatregelen	nee

Tabel 6. Dick Flemmingstraat – Jan de Rooijstraat - Raadhuisstraat

criterium	Opmerkingen	
Markering in lengterichting	Nee	Fietssuggestiestroken, c.q. kantmarkering
Rijbaanscheiding	Nee	Nee
Kruispunten	Voorrang	Verhoogd
Rijbaanindeling	Nee	Nee
Erfaansluitingen	Ja	Ja
Oversteken	Nee	Deels
Openbaar vervoerhalten	Op rijbaan	Nee
Parkeren	Buiten weg	Buiten weg
Obstakelafstand	--	--
Fietsers	Op rijbaan	Op rijbaan, deels suggestiestroken
Bromfietsers op de rijbaan	Ja	Ja
Langzaam gem. verkeer	Ja	Nee
Snelheidsbep. Maatregelen	Nee	ja

Tabel 7. Sweensstraat – Driestapelenstoel – Europalaan (tot Dreefseweg)

Criterium	Opmerkingen		
	Sweensstraat	Driestapelenstoel	Europalaan
Wettelijke max. snelheid	50	50	50
Markering in lengterichting	Nee	Ja, ged.middenberm	asmarkering
Rijbaanscheiding	Nee	Gedeeltelijk	Door streep
Kruispunten	Voorrang	Voorrang	Voorrang
Rijbaanindeling	Nee	Ja	Vrijliggende fietspaden
Erfaansluitingen	Ja	Nee	Nee
Oversteken	Nee	Ja	Ja
Openbaar vervoerhalten	Nee	Nee	Nee
Parkeren	Officieel niet	Nee	Nee
Obstakelafstand	--	--	--
Fietsers	Op rijbaan	Op parallelweg	Vrijl.fietsp. en par. weg
Bromfietsers op de rijbaan	Ja	Ja	
Langzaam gem. verkeer	Ja	Nee	Nee
Snelheidsbep. Maatregelen	Nee	Nee	Plaatselijk middenberm

Tabel 8. P. Potterplein – Fr. Halsstraat – J. de Wittstraat – Pr. Mauritsstraat – Berndijksestraat – Nieuwe Markt.

Criterium	Opmerkingen
Wettelijke max. snelheid	50
Markering in lengterichting	Fietssuggestiestroken
Rijbaanscheiding	Nee
Kruispunten	Voorrang
Rijbaanindeling	Fietsstroken
Erfaansluitingen	Ja
Oversteken	Nee
Openbaar vervoerhalten	Op rijbaan
Parkeren	Buiten weg
Obstakelafstand	--
Fietsers	Op fietsstrook
Bromfietsers op de rijbaan	Ja
Langzaam gem. verkeer	Nee
Snelheidsbep. Maatregelen	ja

Tabel 9. Marktstraat

Criterium	Opmerkingen
Wettelijke max. snelheid	50
Markering in lengterichting	Asmarkering
Rijbaanscheiding	Plaatselijk
Kruispunten	Voorrang
Rijbaanindeling	fietssuggestiestroken
Erfaansluitingen	Ja
Oversteken	Deels bij kruispunten in 2 keer
Openbaar vervoerhalten	Op weg
Parkeren	Buiten weg
Obstakelafstand	--
Fietsers	suggestiestroken
Bromfietsers op de rijbaan	Ja
Langzaam gem. verkeer	Nee
Snelheidsbep. Maatregelen	Ja

Tabel 10. Heikant - Gasthuisstraat

Criterium	Opmerkingen
Wettelijke max. snelheid	50, ter plaatse van de obstakels in de vorm van verhoogde plateaus en chicanes wordt de rijsnelheid teruggebracht naar ca. 30 km/u.
Markering in lengterichting	Alleen t.p.v. chicanes
Rijbaanscheiding	Alleen t.p.v. chicanes
Kruispunten	Voorrang
Rijbaanindeling	Fietsstroken
Erfaansluitingen	Ja
Oversteken	Gedeeltelijk voorzieningen
Openbaar vervoerhalten	Busroute loopt door de Gasthuisstraat. Alle bussen halteren op de rijbaan gedeeltelijk op de fietsstroken
Parkeren	Er zijn relatief weinig parkeerplaatsen, met name in de Gasthuisstraat tussen de Heikant en de Julianastraat. Laden en lossen bij de verschillende winkels (o.a. bakkerszaak) vindt eveneens op de rijbaan plaats.
Obstakelafstand	--
Fietsers	Het gehele tracé is voorzien van aanliggende fietsstroken in rode kleur
Bromfietsers op de rijbaan	Ja
Langzaam gem. verkeer	Nee
Snelheidsbeperkende maatregelen	Op het zijn een aantal obstakels, onder te verdelen in plateaus en chicanes. Beide obstakels zijn vertragend en oncomfortabel voor de reizigers. Vooral de plateaus als 30 km maatregel dient te worden aangepast.

Tabel 11. Leo XIII-sstraat – Loonse Vaart – Vaartstraat.

Criterium	Opmerkingen		
	Leo XIII-sstraat	Loonse Vaart	Vaartstraat
Wettelijke max. snelheid	50	50	50
Markering in lengterichting	Nee	Nee	Nee
Rijbaanscheiding	Nee	Nee	Nee
Kruispunten	Vorrang, soms verhoogde inrit	voorrang	n.v.t.
Rijbaanindeling	Nee	Nee	Nee
Erfaansluitingen	Ja	Ja	Ja
Oversteken	Nee	Nee	Nee
Openbaar vervoerhalten	n.v.t.	Op weg	n.v.t.
Parkeren	Buiten weg	Buiten weg	Buiten weg
Obstakelafstand	--	--	--
Fietzers	Op rijbaan	Op rijbaan	Op rijbaan
Bromfietzers op de rijbaan	Ja	Ja	Ja
Langzaam gem. verkeer	Ja	Ja	Ja
Snelheidsbep. Maatregelen	Nee	Nee	Nee

Tabel 12. Van Heeswijkstraat

Criterium	Opmerkingen
Wettelijke max. snelheid	50
Markering in lengterichting	fietssuggestiestroken
Rijbaanscheiding	Bij asverspringingen
Kruispunten	Vorrang, inritconstructies
Rijbaanindeling	fietsstroken
Erfaansluitingen	ja.
Oversteken	gedeeltelijk
Openbaar vervoerhalten	Op rijbaan
Parkeren	Buiten rijbaan
Obstakelafstand	--
Fietzers	fietsstroken
Bromfietzers op de rijbaan	ja
Langzaam gem. verkeer	nee
Snelheidsbep. Maatregelen	gedeeltelijk

Tabel 13. Hoge Steenweg (tot Van Salm-Salmstraat)

Criterium	Opmerkingen
Wettelijke max. snelheid	50
Markering in lengterichting	fietssuggestiestroken
Rijbaanscheiding	Bij asverspringingen
Kruispunten	Voorrang, inritconstructies
Rijbaanindeling	fietsstroken
Erfaansluitingen	ja.
Oversteken	gedeeltelijk
Openbaar vervoerhalten	Op rijbaan
Parkeren	Buiten rijbaan
Obstakelafstand	--
Fietsers	fietsstroken
Bromfietsers op de rijbaan	ja
Langzaam gem. verkeer	nee
Snelheidsbep. maatregelen	Nee

Tabel 14. verbindingsweg Kasteellaan – Hydra.

Criterium	Opmerkingen
Wettelijke max. snelheid	60
Markering in lengterichting	asmarkering
Rijbaanscheiding	nee
Kruispunten	voorrang
Rijbaanindeling	ja
Erfaansluitingen	beperkt
Oversteken	nee
Openbaar vervoerhalten	nee
Parkeren	nee
Obstakelafstand	--
Fietsers	Vrijliggend fietspad (twee richtingen)
Bromfietsers op de rijbaan	ja
Langzaam gem. verkeer	Nee
Snelheidsbep. maatr.	Nee

Afbeeldingen

gemeente loon op zand

