gemeente Loon op Zand

Oktober 2025



Groen bewegen

Mobiliteitsvisie 2040 gemeente Loon op Zand



Deze mobiliteitsvisie is in opdracht van de gemeente Loon op Zand opgesteld door Haskoning.

Otkober 2025

Inhoudsopgave

Proces tot de Mobiliteitsvisie 4

Gezamenlijke doelen voor 2040 5

Mobiliteit van de toekomst 6

Beleidskaders 8
- Gemeentelijk beleid 8
- Ruimtelijke ontwikkelingen binnen de gemeente 9
- Mobiliteitsbeleid overheden 10

Gezond & vitaal 12
- Ruimte voor voetgangers 12
- Stimuleren van fietsen 13
- Bewegen in de natuur 13

Verbonden & inclusief 14
- Aantrekkelijk Openbaar Vervoer 14
- Hubs en deelmobiliteit 15
- Gedeeld vervoer op maat 15

Veilig & toekomstbestendig 16
- Verkeersveiligheid 16
- Geschikte wegcategorisering 17
- Duurzaam rijden 17

Leefbaar & aantrekkelijk 18
- Groene en levendige openbare ruimte 18
- Autoluwe dorpsharten 19
- Bereikbare bedrijven 19

Hoe regelen we dat? 20

Proces tot de Mobiliteitsvisie

De wereld om ons heen verandert in hoog tempo, en mobiliteit speelt daarin een cruciale rol. We zien tal van maatschappelijke en technologische ontwikkelingen die onze mobiliteit beïnvloeden. Denk aan veranderende reispatronen, de opkomst van nieuwe voertuigen of de groeiende aandacht voor duurzaamheid. Tegelijkertijd zijn de meeste projecten uit onze huidige “Verkeersvisie 2025” succesvol afgerond. Om in te spelen op deze ontwikkelingen, is een nieuw Mobiliteitsprogramma noodzakelijk. Daarom hebben we besloten om onze Verkeersvisie 2025, opgesteld in 2017 te herzien en een nieuwe gemeentelijke Mobiliteitsvisie voor 2040 op te stellen.

Deze visie is tot stand gekomen na een evaluatie van het huidige beleid, analyse van ontwikkelingen en beleidskaders en gesprekken met diverse belangenpartijen.

- Middels een inventarisatiekaart konden bewoners, ondernemers en bezoekers de knelpunten die zij ervaren op het gebied van mobiliteit delen. Deze inventarisatie heeft 214 reacties opgeleverd op specifieke locaties. Deze inbreng wordt later in het proces ook nog gebruikt voor de ruimtelijke uitwerking van de mobiliteitsvisie.
- Tijdens een interactief *mobiliteitscafé* konden maatschappelijke organisaties hun visie delen op mobiliteit in Loon op Zand in 2040.
- Met de ambtelijke organisatie hebben diverse bijeenkomsten plaatsgevonden om de visie integraal af te stemmen.
- De gemeenteraad heeft tijdens een beeldvormende sessie inbreng geleverd op de Mobiliteitsvisie, deze is vervolgens verder uitgewerkt tot Mobiliteitsprogramma.



Gezamenlijke doelen voor 2040

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

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

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

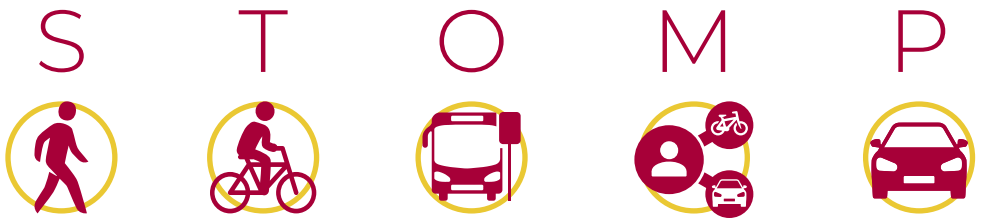
Voor elk van deze doelen zijn een aantal thema's van belang. Aan de hand van deze thema's wordt een totaalbeeld van de mobiliteit in 2040 vormgegeven. Bepaalde projecten kunnen onder meerdere thema's vallen, maar worden benoemd waar deze het meest relevant zijn.



Mobiliteit van de toekomst

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

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



- **Mobiliteit als een dienst** of **MaaS** (*Mobility as a Service*) is een concept waarin meerdere vervoersdiensten (digitaal) worden geïntegreerd zodat de juiste vorm van mobiliteit op het juiste moment beschikbaar is. Op deze manier kunnen efficiënte **multimodale verplaatsingen** worden gemaakt. Dit houdt in dat verschillende modaliteiten (vervoerswijzen) in combinatie met elkaar worden gebruikt om zo de voordelen van elk vervoermiddel te benutten.

- **Deelmobiliteit** gaat hierin een steeds grotere rol spelen. Het gebruik van deelauto's, deel(bak)fietsen, deelscooters of deelscootmobielen neemt toe, en aanbieders van deelmobiliteit bieden nieuwe mogelijkheden voor efficiënte en duurzame verplaatsingen. Dankzij betere technologie en meer data kunnen we op een nog slimmere manier reizen.

- De **technologie in voertuigen** blijft zich ontwikkelen, met toepassingen zoals adaptive cruise control (ACC), Intelligente Snelheidsassistent (ISA) of precrash-systemen. Daarnaast kunnen voertuigen steeds meer met de infrastructuur communiceren, bijvoorbeeld met intelligente verkeerslichten (iVRI's). Als randvoorwaarde voor dergelijke technologische ontwikkelingen is het belangrijk om de fysieke en digitale infrastructuur goed op orde te houden.

- De **energietransitie** zorgt voor een toename van het gebruik van alternatieven voor fossiele brandstoffen. Hierdoor neemt het aantal elektrische voertuigen en laadpalen in Loon op Zand toe. Deze trend zal naar verwachting doorzetten, waarbij de elektrische auto de komende jaren steeds prominenter aanwezig zal zijn.

- De introductie van **nieuwe voertuigen** zoals e-bikes, fatbikes, speed pedelecs en bakfietsen heeft geleid tot een grotere variatie op het fietspad. Dit brengt veiligheidsrisico's met zich mee vanwege de verschillen in grootte, snelheid en gewicht van de voertuigen.

- Een andere recente ontwikkeling op het gebied van verkeersveiligheid is de uitwerking van de wegcategorie **gebiedsontsluitingsweg 30 km/h**. Dit is een nieuwe wegcategorie die is ingevoerd om de verkeersveiligheid binnen de bebouwde kom te verbeteren. Deze wegen hebben zowel een verkeersfunctie voor doorgaand verkeer als een verblijfsfunctie voor lokale toegang. In de praktijk betekent dit dat de maximumsnelheid op dergelijke wegen wordt verlaagd van 50 km/h naar 30 km/h. Door de snelheid te verlagen, wordt het risico op ernstige ongevallen verminderd en wordt de verkeersomgeving veiliger voor iedereen.

- De bevolking van de gemeente Loon op Zand wordt ouder, wat betekent dat het aantal ouderen in de **bevolkingssamenstelling** toeneemt. Deze groep wordt ook steeds mobieler. Daarom is het belangrijk met deze steeds groter wordende doelgroep rekening te houden in het vormgeven van het mobiliteitssysteem.

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



Beleidskaders

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



Gemeentelijk beleid

Verkeersvisie Loon op Zand 2025

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

Omgevingsvisie Loon op Zand 2040

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

Parkeerbeleid Loon op Zand

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

Uitvoeringsprogramma Strategisch Plan Verkeersveiligheid

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

Duurzaamheidsprogramma Loon op Zand 2023-2033
Als raakvlak met mobiliteit richt het programma zich op het ondersteunen van elektrisch rijden, aangezien openbare oplaadpunten steeds drukker bezet raken. Daarnaast wordt ingezet op betere luchtkwaliteit en gezondheid door het stimuleren van openbaar vervoer en fietsen naar toeristische attracties binnen de gemeente.

Economische en toeristisch-recreatieve visie Loon op Zand 2030
De visie stelt o.a. dat de (her)inrichting van centra aansluit bij de wensen van winkeliers en bewoners. De visie hecht waarde aan wandel- en fietsroutestructuren en het beweegvriendelijker maken van de openbare ruimte om actieve vormen van verplaatsen, spelen en sportieve vormen van recreatie te stimuleren.

In de buurt/Aan de buurt: Visie op het Sociaal Domein 2022-2027
De visie zet in op het versterken van de gemeenschap en het vergroten van zelfred- en samenredzaamheid. Het benadrukt de noodzaak van toegankelijke voorzieningen, waarbij mobiliteit een rol speelt in het bevorderen van ontmoetingen en sociale cohesie. Dit vraagt om goede mobiliteitsverbindingen, een groene, prettige leefomgeving en laagdrempelige toegang tot vervoer.

Sport- en beweegnota Loon op Zand 2020 – 2030
De gemeente stimuleert sport en beweging door de openbare ruimte zo in te richten dat deze uitnodigt tot actieve recreatie, zoals wandelen, fietsen en skeeleren (sport-inclusief denken).

Toekomstagenda Loon op Zand 2030 (door inwoners)
De onderwerpen die op deze agenda staan zijn bepaald door de inwoners van de gemeente. Er is onder andere behoefte aan nieuwe vormen van publiek vervoer zoals deelfietsen of pendelbusjes. Verder worden genoemd: een integrale visie op het stimuleren van elektrisch rijden door extra laadpalen te plaatsen en een autoluw centrum van Kaatsheuvel met ruimte voor groen en extra laad- en losplekken.

Ruimtelijke ontwikkelingen binnen de gemeente

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

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

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

Mobiliteitsbeleid overheden

Nationaal: Mobiliteitsvisie 2050
Richt zich op het creëren van een duurzaam, veilig en gezond mobiliteitssysteem dat voldoet aan de normen voor bereikbaarheid en leefbaarheid. Het beleid benadrukt de juiste mobiliteit op de juiste tijd en plaats, met een gebiedsgerichte aanpak en samenwerking.

Nationaal: Strategisch plan verkeersveiligheid 2030
Streeft naar een aanzienlijke vermindering van verkeersslachtoffers door een risicogestuurde aanpak. Het plan legt de nadruk op samenwerking tussen overheden, maatschappelijke organisaties en het bedrijfsleven om proactief de belangrijkste risico's in het verkeerssysteem aan te pakken. Daarnaast worden innovatieve technologieën en infrastructuurverbeteringen ingezet om de verkeersveiligheid te verhogen.

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

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

Provinciaal: Ontwikkelperspectief Stedelijk Brabant 2040
Richt zich op duurzame stedelijke ontwikkeling met een nadruk op mobiliteitstransitie en betere integratie van het mobiliteitssysteem met de stedelijke omgeving om de bereikbaarheid en leefbaarheid te verbeteren.

Provinciaal: Beleidskader Mobiliteit Koers 2030
Inzet op ketenverplaatsingen om een volwaardig alternatief voor de auto te creëren en hiermee de mobiliteitstransitie te faciliteren. In het document staan 5 ambities centraal: veilige mobiliteit, een samenhangend mobiliteitssysteem, een robuust en betrouwbaar mobiliteitssysteem, mobiliteit voor iedereen, en schone, stille en gezonde mobiliteit.

Provinciaal: Brabants Verkeersveiligheidsplan 2024-2027
Streeft naar nul verkeersslachtoffers door een gezamenlijke aanpak van gemeenten, provincie, Rijkswaterstaat, politie en het Openbaar Ministerie. Het plan richt zich op een risico- en datagestuurde aanpak om verkeersveiligheid te verbeteren. Daarnaast wordt er veel nadruk gelegd op bewustwording en educatie om veilig gedrag in het verkeer te bevorderen.

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

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

Regionaal: SRBT Woondeal 2022-2030
Richt zich op de bouw van 39.000 nieuwe woningen in de stedelijke regio Breda-Tilburg, met een sterke nadruk op betaalbaarheid en duurzaamheid. Dit beleid stimuleert de ontwikkeling van woon-werkgebieden die goed bereikbaar zijn met openbaar vervoer en fiets.

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

Regionaal: Kernagenda 2023 – 2027 Regio Hart van Brabant
Het document benadrukt samenwerking tussen gemeenten om bestaanszekerheid, kansengelijkheid en gezondheid te bevorderen, evenals energie, klimaatadaptatie en mobiliteit te verbeteren.

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

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

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

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

Regionaal: Regionale visie op laadinfrastructuur
Wordt momenteel uitgewerkt.

Gezond & vitaal

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



Voorbeeldtrip Gezond & vitaal 2040:
Een gepensioneerde inwoner uit Loon op Zand gaat 's ochtends wandelen met de hond door de natuur en daarna op de elektrische fiets winkelen in Tilburg.



Ruimte voor voetgangers

Lopen is een universele vorm van mobiliteit die iedereen beoefent, onafhankelijk van de beschikbaarheid van andere vervoersmiddelen. Onder voetgangers verstaan we iedereen die zich te voet in de openbare ruimte bevindt, al dan niet gebruik makend van hulpmiddelen (zoals een rollator, rolstoel, scootmobiel of blindengeleidestok maar bijvoorbeeld ook met skeelers).

Als voetganger maken mensen het meest bewust gebruik van de openbare ruimte. Een leefbare, groene omgeving stimuleert mensen om te gaan lopen en elkaar te ontmoeten. Daarnaast moeten voetpaden en kruispunten met ander verkeer veilig en comfortabel zijn. Brede, obstakelvrije voetpaden en voldoende rustpunten zorgen ervoor dat ook kinderen, ouderen en mindervaliden zich zelfstandig en veilig door de openbare ruimte kunnen bewegen.

Lopen is de belangrijkste schakel in onze dagelijkse verplaatsingen. Je loopt met verschillende redenen: om te bewegen van A naar B, als voor- en natransport bij reizen met een ander vervoersmiddel, een recreatief rondje wandelen/hardlopen of alleen om te verblijven in de publieke ruimte. Voor al deze uiteenlopende redenen om te lopen is een goed aaneengesloten netwerk van prettige looproutes, verblijfslocaties en rustplekken van belang. Daarnaast streven we bij verschillende soorten bestemmingen naar een passend kwaliteitsniveau van het voetgangersnetwerk. Met bijzondere aandacht voor bestemmingen als scholen, bushaltes, speellocaties, parken en dagelijkse (winkel) voorzieningen. In ons netwerk zorgen we ervoor dat iedereen overal kan lopen, dit kan op een voetpad zijn, maar ook op straat als er weinig gemotoriseerd verkeer aanwezig is.

Stimuleren van fietsen

Naast lopen is ook fietsen een gezonde en duurzame manier van verplaatsen die we willen stimuleren. Binnen de gemeente liggen alle bestemmingen op acceptabele fietsafstand. Sinds de opkomst van de elektrische fiets wordt fietsen voor steeds meer mensen, ook voor langere afstanden, een aantrekkelijker alternatief voor autoritten. Wanneer meer mensen fietsen in plaats van met de auto reizen, draagt dit bij aan duurzaamheidsdoelen en aan de leefbaarheid van de gemeente.

We willen het fietsnetwerk verbeteren. Dit door zowel herinrichting van wegen (in de kernen) als door de aanleg van nieuwe vrijliggende fietsverbindingen. Zo ontstaat een compleet netwerk waarmee voorzieningen, overstappunten, bedrijven en woongebieden gemakkelijk met de fiets bereikbaar zijn. Daarnaast kan uitbreiding en verbetering van fietsenstallingen helpen om het fietsgebruik verder te stimuleren. Zoals bij winkelcentra, natuurgebieden of bushaltes. Een deelfietssysteem bij bushaltes en (toeristische) bestemmingen ondersteunt het gebruik van de fiets als een belangrijke schakel in multimodale verplaatsingen.

De kwaliteit van de fietsinfrastructuur wordt gewaarborgd door regelmatig onderhoud en passende inrichting en materialen die comfort en veiligheid verhoogt. Wanneer doorgaand verkeer (meer) wordt geweerd en er ook plaatselijk eenrichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer wordt ingesteld, ontstaat er meer ruimte voor de fietser. Dit verhoogt het comfort en de veiligheid van fietsroutes. Naast kwaliteit van de fietsinfrastructuur is er ook aandacht voor de belevingswaarde van fietsroutes, wat ervoor zorgt dat mensen vaker een (recreatieve) fietsrit willen maken.

Bewegen in de natuur

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

Verplaatsingen door deze gebieden moeten altijd in harmonie met de natuur plaatsvinden, met speciale aandacht voor flora en fauna. Dit zorgt ervoor dat de natuurlijke omgeving beschermd blijft tijdens alle mobiliteitsactiviteiten.

Het is belangrijk dat het autoverkeer bij het voor- en natransport beperkt wordt en het aantrekkelijker wordt om ook met andere vervoerswijzen bij de natuurgebieden te komen, voorbeelden hiervan zijn: op de (deel)fiets, met het openbaar vervoer of elektrische pendelbus. Rond de natuurgebieden richten we ons op natuurhubs waar fietsen en auto’s geparkeerd kunnen worden. Waar gestart kan worden met een wandeling en waar deelfietsen klaar staan om van de natuur te genieten.

Verbonden & inclusief

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



Voorbeeldtrip Verbonden & inclusief 2040:
Een student gaat met de intercity naar Den Bosch, met de BRT (Bus Rapid Transit) naar de mobiliteitshub in Kaatsheuvel en met een deelfiets naar zijn ouders in De Moer.

Aantrekkelijk Openbaar Vervoer

Het Openbaar Vervoer (OV) moet voor iedereen toegankelijk zijn. Dit realiseren we door in te zetten op een compleet busnetwerk, frequentere dienstregelingen, toegankelijke op- en overstappunten en betaalbaar OV. In de toekomst is er een snel (bus)systeem vanuit mobiliteitshubs/transferia in de kernen naar omliggende steden (Tilburg, Waalwijk en Den Bosch). Maar ook het OV-netwerk binnen de gemeente Loon op Zand zorgt ervoor dat het OV toegankelijk is voor onze inwoners.

Verder pleiten we voor een uitgebreidere dienstregeling, zodat mensen die zich in de vroege of late uren van de dag moeten of willen verplaatsen hier ook de gelegenheid toe hebben. De bereikbaarheid van bushaltes kan verbeterd worden door de directe omgeving van een halte in te richten voor voetgangers en fietsers en het faciliteren van fietsparkeren. Bij enkele haltes kunnen instapzones, rustmogelijkheden en informatieborden nog verder worden geoptimaliseerd (in samenwerking met Arriva).

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

Hubs en deelmobiliteit

Voor een optimale reiservaring kan het prettig zijn voor verschillende delen van je reis gebruik te maken van verschillende vervoersmiddelen. Deze zogeheten ‘multimodale verplaatsingen’ worden steeds gebruikelijker. Het overstappen van het ene naar het andere vervoersmiddel kan via een mobiliteitshub. Bij mobiliteitshubs worden OV, parkeergelegenheid (voor fiets en/of auto) en deelmobiliteit gecentreerd zodat gemakkelijk en comfortabel overgestapt kan worden. Hierbij kan ook gedacht worden aan het parkeren op afstand om met een ander vervoermiddel naar de bestemming te reizen (transferium).

Een mobiliteitshub is er in vele soorten en maten; van een bushalte met fietsenstalling tot een treinstation. Voor verschillende soorten hubs streven we naar passende voorzieningen. Sommige hubs bieden faciliteiten zoals wachtruimtes, fietsenstallingen, oplaadpunten voor elektrische voertuigen of zelfs kleine winkels.

Op bepaalde locaties is het waardevol om deelmobiliteit te integreren in het openbaar vervoersaanbod. Hier kan bijvoorbeeld worden overgestapt op een elektrische deelfiets of deelauto. We centreren deelfietsen en (-scooters) op bepaalde locaties (hubs) om overlast in de openbare ruimte tegen te gaan. Het gebruik van deelauto vermindert de tijd dat auto’s ongebruikt blijven, een private auto staat namelijk gemiddeld 96% van de tijd stil. Gebruik van meer deelauto’s verlaagt de behoefte aan parkeerplaatsen, waardoor openbare ruimte vrijkomt voor bijvoorbeeld meer verblijfsruimte of groen. In de gemeente Loon op Zand zetten we met deelauto’s vooral in ter vervanging van een tweede auto.

Gedeeld vervoer op maat

We hebben aandacht voor specifieke doelgroepen waarvoor het openbaar vervoer en/of deelmobiliteit niet voldoende mogelijkheid biedt om de gewenste bestemming te bereiken. Gedeeltelijk is de extra vervoerservice op afroep vanuit BravoFlex een mogelijkheid als aanvulling op het reguliere OV. Daarnaast zijn dit initiatieven (veelal vanuit de markt of gemeenschap) die een aanvulling bieden buiten de OV-concessie om. Voor specifieke doelgroepen zoals jongeren, ouderen of mensen met een beperking, zetten we in op maatwerkvervoer dat veiligheid en zelfstandigheid bevordert (zoals de hubtaxi of regiovervoer). Door het stimuleren van gedeeld vervoer bieden we alle inwoners van de gemeente de vrijheid om zich op een comfortabele en duurzame manier te verplaatsen.

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

Veilig & toekomstbestendig

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



Voorbeeldtrip Veilig & toekomstbestendig 2040:
Een basisschoolleerling uit Kaatsheuvel kan zelfstandig veilig naar school fietsen, hoeft niet meer gebracht te worden en ouders gaan via een logische route vanaf de laadpaal in hun straat met de elektrische auto naar het werk.

Verkeersveiligheid

Sinds de introductie van het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) is de aanpak van verkeersveiligheid verschoven van een reactieve benadering naar een risicogestuurde aanpak. Dit houdt in dat er naast de locaties waar ongevallen plaatsvinden, ook focus ligt op locaties waar potentieel ongevallen plaats kunnen vinden op basis van de weginrichting, het gebruik (o.a. intensiteit) en gedrag (o.a. snelheid). Zo streven we in het wegontwerp naar wegen die passend zijn bij de maximumsnelheid, zodat snelheidslimieten intuïtief worden nageleefd. Ook dient er aandacht te zijn voor veilige voetganger- en fietsoversteken in de kernen.

Daarnaast zetten we in op het gedrag van verkeersdeelnemers via campagnes gericht op het informeren van inwoners over veilig rijgedrag. Het opstarten en verspreiden van deze campagnes gebeurt in samenwerking met scholen, (lokale) media en evenementen. Ook is handhaving van de verkeersveiligheid en verkeersregels een belangrijk aandachtspunt. Er gaat speciale aandacht uit naar schoolzones. Deze zullen duidelijk gemarkeerd zijn en voorzien van veilige oversteekplaatsen en snelheidsbeperkingen om de veiligheid van onze jongste inwoners te garanderen. Daarnaast is het belangrijk om veilige en passende ruimte voor halen en brengen te realiseren. We kijken naar routes voor landbouwverkeer om zo de verkeersveiligheid en doorstroming te verbeteren. Als laatste hebben we aandacht voor innovatieve ontwikkelingen in bijvoorbeeld auto's, zoals de herkenning van verkeersborden door auto's.

Geschikte wegcategorisering

De auto blijft een belangrijk vervoersmiddel voor onze inwoners. Het is daarom van belang dat bereikbaarheid van bestemmingen voor gemotoriseerd verkeer in en rondom de gemeente op orde is. We bekijken hoe het netwerk voor gemotoriseerd verkeer zou moeten functioneren en waar welke intensiteiten en snelheden gewenst zijn. Door deze netwerkbenadering kan worden beoordeeld of voor bepaalde wegen een herwaardering van de maximumsnelheid (met bijpassende weginrichting) gewenst is.
Voor gebiedsontsluitingswegen met zowel een verkeersfunctie voor doorgaand verkeer als een verblijfsfunctie voor lokale toegang, is een landelijk een nieuwe wegcategorie opgesteld, de Gebiedsontsluitingsweg 30 km/h. Verschillende wegen in de kern van Kaatsheuvel voldoen aan deze criteria en komen daarom in aanmerking voor een herwaardering van de maximumsnelheid van 50 km/h naar 30 km/h. Een lagere snelheid van het gemotoriseerd verkeer biedt naast een verbeterde verkeersveiligheid ook voordelen voor de leefbaarheid en stimuleert lopen en fietsen. Daarbij is in de kernen zo veel mogelijk 30 km/h gewenst, met uitzondering van de Europalaan, Horst, Bevrijdingsweg en Belgiëstraat in Kaatsheuvel. Bij het afwaarderen van wegen wordt nadrukkelijk rekening gehouden met de bereikbaarheid en doorstroming voor hulpdiensten en openbaar vervoer.
In het buitengebied geldt een maximumsnelheid van 60 km/h.
In het bepalen van het toekomstige wegcategoriseringsnetwerk wordt zo veel mogelijk geprobeerd sluipverkeer te voorkomen.
Waar knelpunten (lijken) te ontstaan in verkeersveiligheid of verkeersafwikkeling dienen maatregelen getroffen te worden.
Het wegennet rondom de Efteling wordt toekomstbestendig ingericht om doorstroming te verbeteren en verkeersveiligheid en leefbaarheid te verbeteren.

Duurzaam rijden

Naast het stimuleren van actieve mobiliteit en openbaar vervoer, willen we de impact van vervoer verlagen door in te zetten op duurzaam rijden. Om een betere luchtkwaliteit te realiseren en gezondheidsschade te verminderen, zetten we in op het faciliteren en ondersteunen van elektrisch rijden. Het plaatsen van laadpalen voor elektrische auto's kan zowel vraaggestuurd als aanbodgestuurd gebeuren. Inwoners of bedrijven kunnen verzoeken indienen voor het plaatsen van een laadpaal in de openbare ruimte. Ook worden er proactief laadpalen geplaatst bij openbare gebouwen, winkelcentra, en woonwijken om de overgang naar elektrisch rijden te ondersteunen.

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

Leefbaar & aantrekkelijk

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



Voorbeeldtrip Leefbaar & aantrekkelijk 2040:
Een Efteling bezoeker uit België wordt op de juiste manier gestuurd naar het park, parkeert na het bezoek de auto buiten het centrum van Kaatsheuvel en gaat in het groene, levendige centrum uit eten.



Groene en levendige openbare ruimte

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

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



Autoluwe dorpsharten

In de toekomst zijn de centra van Kaatsheuvel, Loon op Zand en De Moer levendige multifunctionele dorpsharten, waar winkelen, ontmoeten en vermaak samenkomen. De centra zullen transformeren naar autoluwe zones waar voetgangers en fietsers voorrang krijgen. Dit zal niet alleen de belevingswaarde van de openbare ruimte verhogen, maar ook bijdragen aan een veiligere en gezondere omgeving. Op korte loopafstand van de centra wordt geclusterd geparkeerd, ook deze terreinen worden zo groen mogelijk ingericht. Uiteraard kijken we naar maatwerk voor het parkeren met een gehandicapte parkeerkaart.

Om de leefbaarheid voor inwoners te waarborgen, wordt het recreatieve verkeer zo veel mogelijk gestimuleerd op een duurzame manier naar de gemeente te reizen. Ook kan autoverkeer worden opgevangen aan de randen van de kernen en vervolgens met duurzaam natransport, zoals elektrische pendelbussen, naar hun bestemming gebracht worden.

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



Bereikbare bedrijven

Op bedrijventerreinen is voornamelijk aandacht voor lokale bedrijvigheid. Kleinere en middelgrote bedrijven krijgen hier de ruimte om duurzaam te ondernemen. Net als in de rest van de gemeente is ook op de bedrijventerreinen aandacht voor het stimuleren van actieve en duurzame mobiliteit. Daarnaast wordt er meer groen geplaatst in de openbare ruimte op bedrijventerreinen.

In de (winkel)centra wordt gekeken naar het zo veel mogelijk omleiden van vrachtverkeer. Daarnaast kan het slim implementeren van laad- en loslocaties en venstertijden een rol spelen om de hinder voor bewoners en bezoekers te minimaliseren. Een voorbeeld van zo'n venstertijd is het vrachtwagenverbod tussen 12:00 en 20:00 uur in het centrum van Kaatsheuvel.

Hoe regelen we dat?

Samen

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

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

Van visie naar uitvoering

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

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

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

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

Financiën

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

- Het slim combineren van plannen en projecten met andere programma's beleidsvelden, niet alleen om werk met werk te maken maar ook de kansen op externe financiering (subsidie) te vergroten.
- De financiering voor de maatregelen wordt uitgewerkt en meegenomen in jaarlijkse MeerJarenUitvoeringsprogramma's, kadernota's en daarop volgende begrotingen.
- Budget voor kleine maatregelen is reeds opgenomen in de begroting 2026.
- De grote investeringen zijn vaak grensoverschrijdend, waardoor sowieso andere partijen er belang bij hebben. Dit vraagt om regionale financiering van maatregelen die bijdragen aan de mobiliteitstransitie in de regio.
- Sommige maatregelen liggen vooral op het bordje van andere overheden. Zo zijn investeringen in het OV, auto- en snelwegen vooral een aangelegenheid van de provincie en Rijk. Deze partijen worden nadrukkelijk gewezen worden op hun verantwoordelijkheid in dezen.
- De financiële (overheids)wereld is vaak grillig. Soms komen middelen beschikbaar die vooraf niet in beeld waren. Om daarop optimaal te kunnen anticiperen worden projecten alvast voorbereid en 'klaar op de plank' gelegd, nog voor dat de financiering geregeld is. Zodra de gelegenheid zich voordoet kan dan snel worden doorgeschakeld naar uitvoering.



gemeente Loon op Zand

Haskoning
Enhancing Society Together