



gemeente Loon op Zand

Fietsnotitie gemeente Loon op Zand



FIETSNOTITIE
GEMEENTE LOON OP ZAND

Colofon

Opdrachtgever: Gemeente Loon op Zand

Projectnummer: 2012LOO07
Status: definitief

Opgesteld door: R. van der Geld
A. van der Lee

Bestandsnaam: 2012LOO07-RD01

Oirschot, 3 juni 2014

Inhoudsopgave

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Doelstelling	1
1.3	Afbakening	1
1.4	Leeswijzer	1
2	Relevant beleid en (ruimtelijke) ontwikkelingen	2
2.1	Landelijk	2
2.2	Provinciaal	2
2.3	Routebureau Brabant	2
2.4	Regionaal	3
2.5	Lokaal	3
2.6	Relatie ontwikkelingen en projecten	4
3	De fietsnetwerken	5
3.1	Inleiding	5
3.2	De vijf hoofdeisen van een netwerk	5
3.3	Recreatief fietsnetwerk	6
3.4	Routebureau Brabant	6
3.5	Utilitair fietsnetwerk	7
3.6	Fietsbewegwijzering	10
3.7	Toetsing	10
4	Kwaliteitseisen fietsnetwerken	12
4.1	Inleiding	12
4.2	Duurzaam Veilig	12
4.3	Uitgangspunten type fietsvoorziening en kruisingsvorm	13
4.4	Kwaliteitseisen fietsnetwerken	13
4.5	Kwaliteitseisen fietsparkeren	15
5	Verkeersveiligheid	16
6	Maatregelen	17
6.1	Inleiding	17
6.2	Projecten	17
6.3	Financieel	20
6.4	Fietspromotie	21

Bijlagen

1	Wenslijnen utilitair en recreatief fietsnetwerk
2	Recreatief fietsnetwerk
3	Utilitair fietsnetwerk
4	Recreatief en utilitair fietsnetwerk
5	Ambitiekaart
6	Beoogde wegategorisering
7	Kaart regionaal fietsplan
8	Fietsprojecten matrix

Hoofdpunten Fietsnotitie

- Deze fietsnotitie heeft als doel om de ambitie weer te geven die de gemeente Loon op Zand heeft voor fietsen en de fietsinfrastructuur;
- De ambities dienen als input voor het nieuw op te stellen regionaal fietsplan (dit wordt binnen kort opgestart) en voor het nieuwe Verkeersplan Gemeente Loon op Zand (wordt in 2015 opgesteld met een beleidsperiode van 10 jaar);
- De ambities geven inzicht in de wensen en behoeften van de gemeente Loon op Zand op het gebied van fietsen en de bijbehorende infrastructuur;
- Het fietsnetwerk is weergegeven op bijlage 4;
- De kwaliteitseisen voor fietsvoorzieningen zijn opgenomen op pagina 14 in de tabellen 7 en 8;
- De hieruit volgende projecten staan kort beschreven in hoofdstuk 6.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In juli 2009 is het “Verkeersplan gemeente Loon op Zand” (GVVP) vastgesteld. In dit GVVP staat het verkeersbeleid voor de verschillende modaliteiten, waaronder het fietsverkeer, voor de periode 2009 – 2015 beschreven. In deze fietsnotitie is de fietsambitie verder uitgewerkt. Deze dient vervolgens als input voor het nieuw op te stellen regionale fietsplan en het nieuwe Verkeersplan gemeente Loon op Zand.

1.2 Doelstelling

De doelstelling van dit fietsplan is het stimuleren van het fietsgebruik in de gemeente Loon op Zand. Dit willen wij bereiken met het opstellen van een veilig en comfortabel recreatief en utilitair fietsnetwerk dat voldoet aan de landelijke en regionale kwaliteitseisen.

Uit de hoofddoelstelling zijn onderstaande subdoelstellingen afgeleid:

- completeren van een fietsnetwerk van recreatieve- en utilitaire fietspaden;
- verbeteren van de verkeersveiligheid voor de fietser;
- aanbieden van veilige en voldoende fietsparkeerplaatsen op locatie;
- komen tot een fijnmazig en samenhangend netwerk;
- creëren van sociaal veilige fietsvoorzieningen.

1.3 Afbakening

In dit fietsplan staan de uitgangspunten en een weergave van het utilitaire en recreatief fietsnetwerk beschreven, inclusief de gewenste kwaliteitseisen. Naar aanleiding daarvan is ook een aantal projecten beschreven. De uitvoering van die projecten zorgt er voor dat de kwaliteit van de huidige fietsvoorzieningen verbetert en. Tevens is een aantal lobby projecten beschreven.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 staat het relevant beleid en de (ruimtelijke) ontwikkelingen. In hoofdstuk 3 staan de fietsnetwerken beschreven en in hoofdstuk 4 zijn de kwaliteitseisen van deze fietsnetwerken verder uitgewerkt. Vervolgens leest u het wensbeeld met betrekking tot de verkeersveiligheid. In het laatste hoofdstuk zijn de maatregelen en financiën beschreven.

2 Relevant beleid en (ruimtelijke) ontwikkelingen

Het fietsplan van de gemeente Loon op Zand moet afgestemd zijn en passen binnen de kaders van de landelijke- en decentrale overheden. In dit hoofdstuk zijn daarom de belangrijkste beleidskader van de andere overheden beschreven.

2.1 Landelijk

De Nota Mobiliteit (2004) beschrijft het vigerende landelijke verkeers- en vervoerbeleid. In de nota is de ambitie opgenomen om het gebruik van de fiets te stimuleren. Hierbij moet in ieder geval ingezet worden op de volgende onderdelen:

- vormgeven van veilige fietsroutes die samen een logisch netwerk vormen;
- uitbreiden van stallingplaatsen onder andere bij stations;
- aanpak van fietsendiefstal.

De verantwoordelijkheid voor het fietsbeleid ligt volgens de Nota Mobiliteit primair bij de decentrale overheden (gemeentes, provincies en kaderwetgebieden).

2.2 Provinciaal

In 2009 heeft de provincie Noord-Brabant het beleidsplan "fiets in de versnelling" vastgesteld. Volgens onderzoek van het Fietsberaad (2010) worden 21% van alle verplaatsingen met de fiets gedaan. De provincie wil in 2020 de fietsprovincie van Nederland zijn. Circa 28 -30% van alle verplaatsingen moet dan plaatsvinden per fiets. Om deze doelstelling te bereiken voert de provincie Noord-Brabant de volgende drie actielijnen uit:

1. comfort en gemak verhogen (goede infrastructuur is de basis om het fietsgebruik te stimuleren);
2. verleiden mobilist (specifieke doelgroepen zoals forenzen en jeugd worden gestimuleerd om de fiets (vaker) te gebruiken);
3. elkaar versterken (overheden, bedrijfsleven en kennisinstellingen moeten meer samenwerken bij het ontwikkelen van plannen en activiteiten om het fietsgebruik te stimuleren).

2.3 Routebureau Brabant

Het Routebureau Brabant is opgericht om in Noord-Brabant de economische impact van routerecreatie (wandelen, fietsen, paardrijden, mountainbiken en varen) te vergroten en de kwaliteit van de routestructuren te waarborgen. In het Routebureau wordt samengewerkt door de provincie (Vrijetijdshuis Brabant), de regio's en gemeenten. Hiermee wordt kennis en ervaring gebundeld en wordt gezorgd voor afstemming tussen gemeenten en regio's. Ook de communicatie over routenetwerken, routes en routestructuren verloopt via het Routebureau.

Meer informatie over het Routebureau is te vinden op www.routebureaubrabant.nl.

Visie routebureau

Routebureau Brabant realiseert en promoot een vernieuwend maar herkenbaar, onderscheidend en aantrekkelijk, kwalitatief routeaanbod dat bekendheid geniet in heel Nederland. De economische impact van routerecreatie wordt hiermee aantoonbaar vergroot

Routebureau Brabant houdt zich bezig met vier kerntaken:

1. Routeontwikkeling en innovatie
2. Onderhoud en beheer
3. Promotie en communicatie
4. Kennis en monitoring

De ambitie van het Routebureau Brabant met betrekking tot fietsen is als volgt verwoord: "In 2016 staat Brabant in de top 3 van beste recreatieve fietsprovincie van Nederland (nu middenmoot)". Momenteel wordt er vanuit het Routebureau gewerkt aan een marketingplan om het Routebureau meer bekendheid te geven bij de belangenorganisaties en samenwerkingspartners (onder andere overheden). Daarnaast wordt in dit marketingplan ook aandacht besteed aan de bekendheid van het Routebureau onder de gebruikers van de netwerken. Dit richt zich met name op het vinden van de routes en routekaarten en het meldpunt voor klachten en vragen.

2.4 Regionaal

In 2008 is het "Fietsplan GGA Midden-Brabant" opgesteld door de GGA regio Midden-Brabant. Hiermee is het initiatief genomen om het regionale fietsnetwerk te actualiseren, te verbeteren en een visie voor stimulering en promotie op te stellen. In het "Fietsplan GGA Midden-Brabant" is deze ambitie uitgewerkt in de volgende acties:

- het oplossen van knelpunten in het bestaande fietsnetwerk;
- het opstellen van een actueel fietsnetwerk met onderscheid naar regionale, lokale- en recreatieve fietsroutes (zie kaart in bijlage 7);
- het opstellen van kwaliteitscriteria voor de regionale routes en lokale hoofdfietsroutes van het fietsnetwerk;
- het uitvoeren van een toets op het regionale fietsnetwerk op basis van onderlinge relaties (schakels) en de kwaliteitscriteria;
- het opstellen van een overzicht van infrastructurele en mensgerichte maatregelen die het gebruik van de fiets binnen de regio kunnen stimuleren;
- het opstellen van een notitie waarin richting wordt gegeven hoe om te gaan met de evaluatie dan wel monitoren van het fietsbeleid.

Het "Fietsplan GGA Midden-Brabant" wordt in 2014 geactualiseerd. Medio 2014 wordt daar een start mee gemaakt. Deze fietsnotitie vormt vanuit de gemeente Loon op Zand de basis voor deze actualisatie.

2.5 Lokaal

In juli 2009 is de beleidsnota "Verkeersplan Gemeente Loon op Zand" vastgesteld. In deze beleidsnotitie is de huidige en toekomstige verkeerssituatie beschreven tot 2015. De speerpunten uit het GVVP zijn:

- bereikbaarheid;
- leefbaarheid;
- veiligheid.

Recreatie en toerisme zijn speerpunten van de gemeente Loon op Zand. Fietsen is daar een belangrijk onderdeel van. De provincie Noord-Brabant heeft tot doel om 28 tot 30% van alle verplaatsingen per fiets te laten gebeuren. In onderstaande tabel zijn het aantal verplaatsingen per fiets in de gemeente van de regio Hart van Brabant weergegeven (bron: Fietsberaad 2010). Hieruit blijkt dat de gemeente Loon op Zand ver onder het gemiddelde ligt. Dit is vermoedelijk te wijten aan het feit dat de grote recreatieve trekkers (Efteling en Loonse en Drunenseduinen) een regionale en landelijke functie hebben en veelal met de auto worden bezocht. Het aandeel van autoverkeer naar de Efteling heeft grote invloed op het totaal en daarmee het fietsaandeel.

Gemeente	Aandeel			Categorie	Aandeel		Categorie Provincies
	fiets	Minimaal	Maximaal		<7,5 km	>7,5 km	
Goirle	29%	24%	33%	hoog	39%	hoog	Noord-Brabant
Hilvarenbeek	23%	18%	28%	gemiddeld	37%	gemiddeld	Noord-Brabant
Oisterwijk	23%	19%	27%	gemiddeld	33%	gemiddeld	Noord-Brabant
Gilze en Rijen	23%	19%	27%	gemiddeld	36%	gemiddeld	Noord-Brabant
Dongen	23%	19%	27%	gemiddeld	36%	gemiddeld	Noord-Brabant
Tilburg	22%	20%	24%	gemiddeld	32%	gemiddeld	Noord-Brabant
Waalwijk	18%	16%	21%	laag	26%	laag	Noord-Brabant
Loon op Zand	14%	11%	17%	zeer laag	19%	zeer laag	Noord-Brabant

Op basis van de fietsaandelen zijn de gemeenten ingedeeld in de categorieën zeer laag (< 15%), laag (15-20%), gemiddeld (20-25%), hoog (25-30%) en zeer hoog (>30%). Voor de korte afstanden is de categorie-indeling als volgt: zeer laag (< 22%), laag (22-30%), gemiddeld (30-38%), hoog (38-46%) en zeer hoog (>46%). De categorie-indeling is van toepassing voor de Nederlandse situatie. In

internationaal perspectief is het fietsgebruik in alle gemeenten (zeer) hoog. Opvallend is wel dat het gemiddelde van alle gemeenten (22,6%) lager is dan het fietsaandeel van alle verplaatsingen in Nederland (ca 26%). Dit heeft te maken met het feit dat verplaatsingen die een gemeentegrens overschrijden in twee gemeenten meetellen. Aangezien dit vaak langere afstanden betreft, wordt voor dergelijke verplaatsingen minder vaak de fiets gebruikt.

2.6 Relatie ontwikkelingen en projecten

Naast beleidsvelden spelen ook ontwikkelingen en projecten binnen de gemeente een belangrijke rol voor het fietsbeleid. De huidige ontwikkelingen hebben te maken met de toekomstige aansluiting van Molenwijk-zuid, de herziening van de wegcategorysering in de kern Loon op Zand, de ontwikkelingen rondom de fietssnelweg Tilburg Waalwijk en de opmars van de elektrische fiets.

Gemeente Loon op Zand is toeristisch recreatieve gemeente

In de Structuurvisie gemeente Loon op Zand 2030 is één van de opgenomen hoofddambities 'het versterken van onze positie als topgemeente op het gebied van recreatie en toerisme, in combinatie met de instandhouding van een goede bereikbaarheid van de kernen'. Een goede fietsinfrastructuur maakt daar een belangrijk onderdeel van uit.

Ontsluitingsweg Molenwijk-zuid

De gemeente Loon op Zand heeft in 2013 een nieuwe verbindingsweg tussen de Kasteellaan en de Gildeweg gerealiseerd. Deze verbinding heeft tot doel om zoveel mogelijk verkeer uit het centrum van Loon op Zand te weren. De weg verhoogt de leefbaarheid en verkeersveiligheid in en rondom het dorp Loon op Zand. Bijkomend voordeel is dat ook de N261 tussen 2013 en 2015 wordt omgebouwd tot een autoweg met twee rijstroken zonder verkeerslichten. Het dorp Loon op Zand krijgt een nieuwe aansluiting op de autoweg ter hoogte van sportpark de Klokkenberg. De verbindingsweg naar Molenwijk-Zuid heeft vrijliggende fietspaden en sluit hier op aan.

Herziening wegcategorysering kern Loon op Zand

Na de ombouw van de N261 tot een autoweg met twee rijstroken zonder verkeerslichten en de realisatie van de nieuwe verbindingsweg naar Molenwijk-Zuid verandert de verkeerscirculatie in de kern Loon op Zand. Op een aantal wegen gaat de verkeersintensiteit omhoog en bij een aantal wegen gaat deze omlaag. Om te blijven voldoen aan de landelijke richtlijnen wordt de wegcategorysering aangepast en een aantal wegen heringericht. De wijzigingen in de wegcategorysering hebben ook gevolgen voor het type fietsvoorzieningen op de wegen in de kern Loon op Zand. Omdat de voorbereidingen voor deze projecten al zijn gestart, zijn deze niet opgenomen in dit fietsplan.

Fietssnelweg Tilburg - Waalwijk

In 2012 heeft de fietsersbond Waalwijk tijdens een landelijke bijeenkomst het idee gelanceerd voor een fietssnelweg tussen Tilburg en Waalwijk. Een fietssnelweg is een zo recht mogelijk fietspad, zonder belemmeringen, moeilijke bochten of obstakels en is bij voorkeur uitgevoerd in asfalt. In 2013 is door het Fietsforum Tilburg een regionale visie op fietssnelwegen ontwikkeld en deze wordt begin 2014 aangeboden aan de provincie. In deze visie staat ook de fietssnelweg Tilburg – Waalwijk vermeld.

Elektrische fiets

De laatste 5 jaar is de elektrische fiets in Nederland sterk in opkomst. Door de elektrische fiets wordt de actieradius van de fietser vergoot en zal het fietsgebruik in Nederland waarschijnlijk met 3 tot 5% toenemen. Specifiek voor het woon-werkverkeer is de verwachte stijging hoger, namelijk tussen de 4 en 9%, en in de groep ouderen zal deze 3 á 4% zijn. Met deze verwachte groei worden nog niet de doelstelling voor het aantal verplaatsingen per fiets bereikt. Extra inspanning is daarvoor noodzakelijk.

Naast de toename van de actieradius en het fietsgebruik, stelt de hogere snelheid van elektrische fietsen ook nadrukkelijk andere eisen aan het fietsnetwerk en de kwaliteitseisen dan die voor regulier fietsverkeer. Met het bepalen van de netwerk en kwaliteitseisen in dit fietsplan is hiermee rekening gehouden.

3 De fietsnetwerken

3.1 Inleiding

Een belangrijke voorwaarde om mensen te stimuleren meer gebruik te maken van de fiets is het aanbieden van goed fietsnetwerk dat aansluit op de wensen en behoeften van de fietser. Een goed fietsnetwerk bestaat daarom uit directe en aantrekkelijke fietsverbindingen tussen de belangrijke herkomst- en bestemminggebieden. Bovendien moeten die veilig en comfortabel zijn. Een netwerk van directe en aantrekkelijke fietsverbindingen versterkt de bereikbaarheid voor het fietsverkeer en stimuleert het fietsgebruik.

Er worden twee soorten fietsers onderscheiden:

1. utilitaire fietsers;
2. recreatieve fietsers.

Utilitaire fietser

Het utilitair fietsverkeer bestaat voornamelijk uit de dagelijkse fietsers. Dit zijn onder andere de mensen die de fiets pakken om naar hun werk te fietsen, naar school te gaan of het doen van boodschappen. Het gebruik van de fiets is voor sommigen een gewoonte. Uit onderzoek is gebleken dat de utilitaire fietser ook regelmatig recreatief fietst.

Recreatieve fietser

Het recreatief fietsverkeer bestaat hoofdzakelijk uit bewoners uit de regio die 's avonds of op vrije dagen gaan fietsen in de regio. Daarnaast bestaat deze doelgroep ook uit dagtoeristen en verblijfstoeristen die ter ontspanning de omgeving gaan verkennen.

De utilitaire- en recreatieve fietsers maken regelmatig gebruik van hetzelfde fietsnetwerk, maar hebben ieder hun eigen kwaliteit- en netwerkeisen. In dit hoofdstuk is daarom onderscheid gemaakt in een recreatief- en utilitair fietsnetwerk.

3.2 De vijf hoofdeisen van een fietsnetwerk

Alle eisen en wensen van fietsers ten aanzien van een fietsnetwerk en verbinding zijn ondergebracht in vijf (landelijke) hoofdeisen.

Hoofdeisen fietsnetwerk		
Netwerkeisen	Samenhang	Fietsvoorzieningen vormen een samenhangend geheel en sluiten aan op belangrijke herkomst en bestemming locaties van fietsers.
	Directheid	Fietsvoorzieningen vormen een snelle en makkelijke verbinding tussen alle herkomst en bestemming locaties van fietsers.
Kwaliteitseisen	Aantrekkelijkheid	Fietsvoorzieningen zijn zodanig vormgegeven en in de omgeving ingepast dat fietsen aantrekkelijk is.
	Veiligheid	Fietsvoorzieningen waarborgen de verkeersveiligheid van fietsers en overige weggebruikers.
	Comfort	Fietsvoorzieningen maken een vlotte en comfortabele doorstroming van het fietsverkeer mogelijk

(tabel 1: vijf hoofdeisen van een fietsnetwerk)

De eerste twee hoofdeisen hebben betrekking op netwerk niveau en zijn daarom van belang bij de opzet van het fietsnetwerk en komen hierna verder aan de orde. De laatste drie hoofdeisen hebben vooral betrekking op de (technische) kwaliteitseisen van het netwerk en komen in hoofdstuk 4 aan bod.

3.3 Recreatief fietsnetwerk

Het recreatief fietsnetwerk is in beeld gebracht aan de hand van de volgende vier werkstappen:

- stap 1: opstellen uitgangspunten;
- stap 2: bepalen herkomst en bestemmingsgebieden;
- stap 3: vertalen relaties tussen gebieden naar wenslijnen;
- stap 4: vertalen wenslijnen naar routes.

Stap 1: uitgangspunten recreatief fietsnetwerk

Voor het recreatieve fietsnetwerk zijn de volgende uitgangspunten geformuleerd:

1. het recreatieve fietsnetwerk moet samenhang bevatten en gebaseerd zijn op de relaties tussen belangrijke herkomst en toeristische bestemmingen binnen en buiten de gemeente Loon op Zand
2. het recreatieve fietsnetwerk moet aangesloten worden op de aanwezige recreatieve fietsnetwerken in de omliggende gemeenten;
3. het vertalen van wenslijnen tussen naar routes gebeurt op basis van de recreatieve aantrekkelijkheid van een route.

Stap 2: herkomst en bestemmingsgebieden recreatief netwerk

Herkomstgebieden

De herkomst locaties van het recreatieve netwerk zijn de verschillende dorpskernen binnen de gemeente Loon op Zand en de belangrijke grote kernen buiten de gemeentegrens.

Bestemminggebieden

De recreatieve bestemmingen in de gemeente Loon op Zand bestaan uit de toeristische bestemmingen zoals de Efteling, natuurgebieden, campings, horeca, sportparken en de dorpskernen. Op netwerkniveau wordt uitgegaan van de recreatieve bestemmingen met een regionale aantrekkingskracht. Daarnaast worden er als recreatieve tijdsbesteding ook rondes gefietst zonder specifieke bestemming. Deze zijn verder niet meegenomen in het onderzoek naar het bepalen van het fietsnetwerk. Voor deze groep fietsers is de afstand om ergens te komen vaak geen discussie.

In onderstaande tabel staan de recreatieve herkomst- en bestemmingsgebieden met een regionale aantrekkingskracht weergegeven. Bestemmingsgebieden zijn altijd gelegen in de gemeente Loon op Zand. Een aantal herkomstgebieden kunnen ook een bestemming zijn. Afhankelijk van waar het zwaartepunt bij deze gebieden ligt, is een keuze gemaakt tussen een herkomst- of bestemmingsgebied. In de praktijk zijn de 'herkomsten' en 'bestemmingen' uitwisselbaar.

Herkomsten	Bestemmingen
Kaatsheuvel	Efteling
Loon op Zand	Blauwe meer
De Moer	Duinen Noord
Sprang - Capelle	Duinen Zuid
Dongen	Sportpark Eikendijk
Waalwijk	Sportpark Klokkenberg
Tilburg	Huis ter Heide

(tabel 2: herkomst- en bestemminggebieden recreatief fietsnetwerk)

Huis ter Heide is opgenomen als recreatieve bestemming, maar heeft geen publieksaantrekkende horeca bij de ingangen zoals de Loonse en Drunense Duinen. Vandaar dat bij het bepalen van het recreatieve netwerk de kern De Moer en het Blauwe Meer zijn opgenomen als bestemming voor Huis ter Heide.

Stap 3: vertalen relaties tussen gebieden naar wenslijnen

Iedere herkomst en bestemming heeft een zwaartepunt waarvandaan de route wordt uitgestippeld. Het gaat hier niet om de exacte route maar over de verplaatsingen tussen herkomst en bestemming. De relaties tussen alle herkomst- en bestemmingsgebieden vormen een abstracte presentatie ("een spinnenweb") van het verplaatsingsmodel.

In bijlage 1 is een afbeelding van de wenslijnen van het utilitair en recreatief fietsnetwerk opgenomen.

Stap 4: vertalen wenslijnen naar routes

Op basis van de wenslijnen tussen herkomst en toeristische bestemmingen (stap 3) en de huidige verkeerssituatie als ondergrond, is het recreatief fietsnetwerk bepaald. Bij het opstellen van het netwerk is vooral gekeken naar de aantrekkelijkheid en comfort en in mindere mate naar de directheid van de routes. De afstand en reistijd zijn voor recreatieve fietsers namelijk minder van belang. De hieruit verkregen routes zijn vervolgens aangevuld met de twee bestaande recreatieve fietsnetwerken in de gemeente Loon op Zand:

1. de Eftelingroute;
2. het fietsknooppuntennetwerk.

Eftelingroute

Deze veertien kilometer lange route loopt van het Tilburgse centraal station naar de Efteling. De route werd in 1994 ingesteld als alternatief voor de auto en als promotie om voor een tocht naar de Efteling de fiets te gebruiken. Een flink aantal bezoekers aan de Efteling komt uit de regio en slechts een klein deel daarvan gebruikt de fiets. De markering van de route bestaat uit speciale bordjes, zestig grote keien en tien zevenmijlsaarzen. De keien symboliseren de kiezelsteentjes die Klein Duimpje strooide om de weg terug naar huis te vinden.

Fietsknooppuntennetwerk

In de gehele gemeente Loon op Zand ligt een fietsknooppuntennetwerk. Dit netwerk verbindt recreatieve fietsroutes en –paden aan elkaar met zogeheten knooppunten. Het netwerk is aangelegd in samenwerking met de gemeenten in de regio Hart van Brabant. Het netwerk sluit aan op de netwerken in de omliggende gemeenten.

Het fietsknooppuntennetwerk ligt inmiddels in de hele provincie Noord-Brabant. Hierbij is ook aansluiting gezocht op de netwerken van de omliggende provincies en landen. De recreatieve fietser kan via dit netwerk fietsen door de hele provincie en zelfs daarbuiten. De publicatie en communicatie over de routenetwerken verloopt via het Routebureau Brabant.

Momenteel neemt de gemeente Loon op Zand deel aan een regionaal project voor de vervanging van de centrumverbindingen in acht gemeenten. Onderdeel van dit project is het toevoegen van twee knooppunten in Kaatsheuvel waardoor de Bernsehoef en Marktstraat worden opgenomen in het recreatieve fietsnetwerk. De besluitvorming over de exacte locaties van de knooppunten vindt plaats in 2014.

In bijlage 2 is een afbeelding van het recreatieve fietsnetwerk opgenomen.

3.4 Utilitair fietsnetwerk

Het utilitair fietsnetwerk is in beeld gebracht aan de hand van de volgende vijf werkstappen:

- stap 1: opstellen van uitgangspunten;
- stap 2: bepalen herkomst en bestemmingsgebieden;
- stap 3: vertalen relaties tussen gebieden naar wenslijnen;
- stap 4: vertalen wenslijnen naar routes;
- stap 5: aanvullen netwerk met ondersteunende fietsverbindingen.

Stap 1: uitgangspunten utilitair fietsnetwerk

Voor het utilitair netwerk zijn de volgende uitgangspunten geformuleerd:

1. het netwerk dient samenhang te bevatten en gebaseerd te zijn op de relaties tussen belangrijke herkomst en bestemminglocaties van fietsverkeer;
2. alle kernen dienen (in)direct verbonden te worden met elkaar;
3. belangrijke herkomst en bestemming locaties binnen en buiten de gemeente Loon op Zand dienen aangesloten te zijn op het fietsnetwerk;
4. het vertalen van wenslijnen naar routes gebeurt op basis van directheid (een zo laag mogelijke omrijdfactor);
5. het netwerk dient te bestaan uit begrijpelijke en logische routes.

Stap 2: bepalen herkomst en bestemmingsgebieden

Herkomstgebieden

De herkomstgebieden bestaan uit de volgende woongebieden:

- de kern Kaatsheuvel (opgedeeld in 7 deelgebieden/wijken);
- de kern Loon op Zand (opgedeeld in 3 deelgebieden/wijken);
- de kern De Moer;
- gemeente Tilburg (opgedeeld in 3 deelgebieden/wijken);
- de (grote) kernen buiten de gemeente.

De bovenstaande gebieden zijn voor fietsers aantrekkelijk en moeten daarom aangesloten worden op het utilitaire fietsnetwerk.

Bestemminggebieden

In de bestemmingsgebieden bevinden zich concentraties van functies (werk, onderwijs, sport & recreatie en winkelen). De bestemmingsgebieden zijn gebouwen, voorzieningen of terreinen die fietsers aantrekken. Het centrum van Kaatsheuvel en Loon op Zand zijn als winkelgebied opgenomen als bestemming. Op het gebied van werken is het centrum van Kaatsheuvel ook een belangrijke bestemming evenals de Efteling. Daarnaast zijn de bedrijventerreinen De Hoogt, Berkhaag en het Bedrijvenpark Kaatsheuvel meegenomen. Onder het motief onderwijs valt een grote onderwijsinstelling, het Van Haestrechtcollege in Kaatsheuvel.

In de onderstaande tabel staan de herkomst- en bestemmingsgebieden van het utilitaire fietsnetwerk vermeld. Bestemmingsgebieden zijn altijd gelegen in de gemeente Loon op Zand. Een aantal herkomstgebieden kunnen ook een bestemming zijn. Afhankelijk van waar het zwaartepunt bij deze gebieden ligt, is een keuze gemaakt tussen een herkomst- of bestemmingsgebied.

Herkomsten		Bestemmingen
Kaatsheuvel	Centrum	Centrum Kaatsheuvel
Kaatsheuvel	Oost	Centrum Loon op Zand
Kaatsheuvel	Zuid-oost	Efteling
Kaatsheuvel	Zuid	Bedrijventerrein De Hoogt
Kaatsheuvel	Zuid-west	Bedrijvenpark Kaatsheuvel
Kaatsheuvel	West	Bedrijvenpark Berkhaag
Kaatsheuvel	Lage Zandschel	Van Haestrechtcollege
Loon op Zand	Oud Loon	
Loon op Zand	Molenwijk	
De Moer		
Tilburg	Centrum	
Tilburg	Reeshof	
Tilburg	Udenhout	
Dongen	Centrum	
Waalwijk	Centrum	
Waalwijk	W. van Oranje college	

(tabel 3: herkomst- en bestemminggebieden utilitair fietsnetwerk)

Stap 3: vertalen relaties tussen gebieden naar wenslijnen en routes

wenslijnen

Iedere herkomst en bestemming heeft een zwaartepunt waarvandaan de route wordt uitgestippeld. Het gaat hier niet om de exacte route maar over de relatie tussen herkomst en bestemming. De relaties tussen alle herkomst- en bestemmingsgebieden vormen een abstracte presentatie (“een spinnenweb”).

In bijlage 1 is een afbeelding van de wenslijnen van het utilitair en recreatief fietsnetwerk opgenomen.

Routes

Op basis van de wenslijnen en een ondergrond van de gemeente zijn de routes die samen het utilitaire fietsnetwerk vormen opgesteld. Directheid van het utilitaire netwerk is een belangrijk uitgangspunt. Een acceptabele omrijdfactor bedraagt maximaal 1,25. Wanneer tussen herkomst- en bestemmingsgebieden meerdere routes mogelijk zijn, is in principe de route met de kortste omrijdfactor toegevoegd aan het utilitaire fietsnetwerk.

De omrijdfactor brengt de verhouding in beeld tussen het verschil in lengte van de hemelsbrede afstand en de werkelijke afstand over infrastructuur. Bij een omrijdfactor van 1,25 is de hemelsbrede afstand bijvoorbeeld 10 kilometer. De afstand over bestaande paden en wegen is dan 12,5 kilometer. Wordt de omrijdfactor groter dan 1,25 is de kans aanzienlijk dat men een ander vervoermiddel kiest dan de fiets.

De afstanden die men moet fietsen vanuit de omliggende kernen (binnen en buiten de gemeente Loon op Zand) wordt vergeleken met de afstand hemelsbreed tussen herkomst en bestemming. Voor de kernen wordt een zwaartepunt bepaald (een kruispunt of belangrijk middelpunt van een wijk/kern). Bij de Efteling wordt rekening gehouden met de ingang bij het dienstencentrum.

In de onderstaande matrix staan de herkomst en zes belangrijkste bestemmingen, inclusief de omrijdfactoren vermeld.

Omrijdfactoren herkomst/bestemming		BESTEMMING						Gemiddeld per herkomst
		Centrum Kaatsheuvel	Van Haestrechtcollege	Duinen Noord	Duinen Zuid	Blauwe Meer	Efteling	
HERKOMST	Kaatsheuvel-Centrum	1,00	1,20	1,23	1,15	1,19	1,22	1,17
	Kaatsheuvel-Oost	1,15	1,01	1,24	1,21	1,11	1,22	1,16
	Kaatsheuvel-Zuidoost	1,23	1,21	1,20	1,19	1,18	1,21	1,20
	Kaatsheuvel-Zuid	1,16	1,23	1,22	1,18	1,10	1,25	1,19
	Kaatsheuvel-Zuidwest	1,17	1,23	1,28	1,16	1,17	1,21	1,20
	Kaatsheuvel-West	1,21	1,19	1,17	1,19	1,13	1,24	1,19
	Kaatsheuvel-Lage Zandschel	1,16	1,19	1,07	1,13	1,16	1,21	1,15
	Loon op Zand-Oud Loon	1,21	1,21	1,50	1,11	1,54	1,19	1,29
	Loon op Zand-Molenwijk	1,17	1,17	1,56	1,14	1,83	1,15	1,34
	De Moer	1,11	1,12	1,43	1,04	1,10	1,39	1,20
	Tilburg-Centrum	1,15	1,15	1,23	1,16	1,23	1,15	1,18
	Tilburg-Reeshof	1,29	1,30	1,48	1,31	1,40	1,45	1,37
	Tilburg-Udenhout	1,16	1,17	1,49	1,12	1,72	1,19	1,31
	Dongen	1,16	1,19	1,18	1,11	1,11	1,16	1,15
	Waalwijk-Centrum	1,22	1,24	1,08	1,24	1,22	1,23	1,20
	Waalwijk-Sprang-Capelle	1,19	1,19	1,18	1,18	1,13	1,24	1,19
Gemiddeld per bestemming		1,18	1,19	1,28	1,16	1,27	1,23	1,22

Stap 5: aanvullen netwerk met ondersteunende fietsverbindingen

Naast het aansluiten van herkomst en bestemmingen is het belangrijk dat het fietsnetwerk sluitend en samenhangend is. In de huidige situatie beschikt de gemeente over verschillende fietsvoorzieningen die ondersteunend zijn aan het utilitaire fietsnetwerk. Deze voorzieningen zijn in beeld gebracht en opgenomen in het utilitaire fietsnetwerk.

In bijlage 3 is een afbeelding van het utilitair fietsnetwerk opgenomen.

3.5 Fietsbewegwijzering

Fietsers moeten de weg kunnen vinden. Op netwerk-niveau is het relevant dat steden, dorpen, wijken, voorzieningen en publieksfuncties zijn opgenomen in een systeem van fietsbewegwijzering. Fietsbewegwijzering versterkt de samenhang van een netwerk en maakt het nog completer.

Wensbeeld

Fietsbewegwijzering kent een eigen systematiek en kleurstelling. De routes die wenselijk zijn voor fietsverkeer verschillen vaak van die van autoverkeer. Bovendien heeft de fietser een andere behoefte voor aanduiding doordat fietsers over kortere afstanden en langzamer verplaatsen. Buiten de bebouwde kom is behoefte voor aanduiding naar steden en dorpen rondom de gemeente. Binnen de bebouwde kom is er vooral behoefte aan een verwijzing naar de kernwinkelgebieden en bepaalde publieke voorzieningen.

De standaard kleurstelling voor fietsbewegwijzering is rode belettering op witte ondergrond. Toeristische bewegwijzering, zoals het knooppuntennetwerk, wordt onderscheiden door de groene opdruk. Daarnaast moet het bewegwijzeringssysteem sluitend zijn, een eenmaal opgenomen bestemming die is verwezen moet op elk volgende bewegwijzer vermeld zijn totdat de bestemming is bereikt.

Fietsers kiezen vaker een snelle route boven een veilige of comfortabele route. De veilige of comfortabele route is slechts een reëel alternatief wanneer die niet meer dan 10% langer is dan de meest directe route.

In de onderstaande tabel staat de gewenste rood-witte fietsbewegwijzering vermeld.

Algemeen	Recreatief
Loon op Zand	Efteling
Kaatsheuvel	Loonse en Drunense duinen (natuurpoorten)
De Moer	Blauwe Meer
Tilburg – centrum	Sportpark Eikendijk
Tilburg – Udenhout	Sportpark Klokkenberg
Tilburg – Reeshof	Huis ter Heide
Dongen	
Waalwijk – centrum	
Waalwijk – Sprang Capelle	
Van Haestrechtcollege	
Bedrijventerrein De Hoogt	
Bedrijvenpark Kaatsheuvel	
Bedrijvenpark Berkhaag	

(tabel 4: fietsbewegwijzering objecten)

Als een bestemming niet staat vermeld in de bovenstaande tabel, wordt er vanuit gegaan dat fietsers gebruik maken van de huidige objectbewegwijzering voor autoverkeer.

3.6 Toetsing

Het fietsnetwerk is opgesteld aan de hand van de aanwezige fietsvoorzieningen. Hierbij is uitgegaan van de zo direct mogelijke route. Op basis van de omrijdfactoren (<1,25) van alle herkomstlocaties met de zes belangrijkste bestemmingen op fietsgebied, zijn vier opvallende situaties aan te wijzen.

De Moer / Efteling & Tilburg-Reeshof / Efteling

De verbindingen vanuit de Moer en Tilburg-Reeshof naar de Efteling hebben een hoge omrijdfactor. Het landgoed Huis ter Heide vormt bij deze verbinding voor de fietsers een barrière. Omdat het landgoed Huis ter Heide niet in eigendom is van de gemeente Loon op Zand en het niet wenselijk is door dit natuurgebied een fietsverbinding aan te leggen, is deze niet meegenomen als verbeterpunt.

Blauwe meer

Het Blauwe meer heeft een slechte verbinding met de wijken Oud Loon en Molenwijck en Tilburg-Udenhout. De gemiddelde omrijdfactor voor deze herkomstlocaties met bestemming het Blauwe

meer is 1,27. Omdat de slechte verbinding wordt veroorzaakt door de N261 en deze omrijdfactor alleen te verkleinen is door de aanleg van een fietstunnel onder de N261, is deze niet meegenomen als verbeterpunt. Met de ombouw van de N261 wordt er ten zuiden van de kerm Loon op Zand een nieuw viaduct aangelegd. Helaas zijn er op dit viaduct geen fietsvoorzieningen aanwezig. De N261 blijft daarmee een barrière.

Duinen-noord

Een hoge omrijdfactor is berekend bij de verbindingen vanuit de Duinen-noord met alle herkomsten ten zuiden hiervan. Het fietsverkeer maakt hierbij gebruik van de Roestelbergseweg. Dit is de enige toegangsweg die aan de noordkant de duinen ontsluit. Een eventuele fietsverbinding tussen de Natuurpoort Roestelberg en Duinlaan is verder uitgewerkt in de alinea "lobby nieuwe infrastructuur".

Tilburg-Reeshof

De vinex-wijk van Tilburg heeft slechts één doorgang richting de gemeente Loon op Zand. De grootste barrière is de Burgemeester Letschertweg, waarbij de aansluiting met de Heibloemstraat de enige doorgang is richting de Moer. Daarnaast is er een doorgang bij de IJpelareweg in Tilburg. Maar deze ligt ver buiten de hemelsbrede lijn tussen De Moer en de Reeshof. De Burgemeester Letschertweg is in eigendom en beheer van de Gemeente Tilburg en daarom is deze niet meegenomen als verbeterpunt.

In bijlage 4 is een afbeelding van het recreatief en utilitair fietsnetwerk opgenomen. Het afgebeelde fietsnetwerk is uitgebreider dan het regionale fietsnetwerk zoals dat is opgenomen in het "Fietsplan GGA Midden-Brabant". Het nieuwe fietsnetwerk van de gemeente Loon op Zand sluit grotendeels wel aan op het huidige regionale fietsnetwerk. Met het opstellen van het nieuwe regionale fietsplan ligt er de kans om het fietsnetwerk van de gemeente Loon op Zand regionaal goed te borgen.

De positie van het fietsverkeer wordt sterker wanneer ontbrekende schakels in het fietsnetwerk zijn aangelegd. Een goed functionerend netwerk voor fietsers kan leiden tot meer gebruik van de fiets. Behalve dat fietsen minder verkeersbelastend is, is het ook beter voor het milieu en de gezondheid.

In de vorige alinea's is aangegeven wat op basis van de criteria de ontbrekende elementen in het fietsnetwerk zijn. Met uitzondering van de Duinen-noord worden deze ontbrekende elementen om uiteenlopende redenen in dit fietsplan niet meegenomen als verbeterpunt. Wel worden ze meegenomen als aandachtspunten voor het opstellen van het nieuwe regionale fietsplan.

4 Kwaliteitseisen fietsnetwerken

4.1 Inleiding

De fietsnetwerken moeten aantrekkelijk zijn, comfort bieden en verkeersveilig zijn. In dit hoofdstuk zijn de inrichtingseisen voor de fietsnetwerken beschreven. Dit is gebeurd aan de hand van uitgangspunten op basis van verkeersveiligheid en kwaliteitseisen die betrekking hebben op de technische eisen van een fietsvoorziening.

4.2 Duurzaam Veilig

De vorm van de fietsvoorziening is sterk afhankelijk van de functie en gebruik van de weg(en) waarover de verbinding loopt. De functies van de wegen worden vastgelegd in het Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan. Dit Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan wordt opgesteld op basis van de principes van Duurzaam Veilig en is gebaseerd op een aantal leidende principes:

- functionaliteit;
- homogeniteit;
- herkenbaarheid;

Functionaliteit

Het uitgangspunt van functionaliteit van wegen is in het Duurzaam Veilig principe is vertaald in een eenduidige categorisering van wegtypen. Er worden drie categorieën wegen onderscheiden met een verschillende functie:

- Stroomwegen;
- Gebiedsontsluitingswegen
- Erftoegangswegen.

Stroomwegen (SW) hebben primair een verkeersfunctie, waarbij de doorstroming centraal staat. Deze wegen zijn niet toegankelijk voor langzaam verkeer.

Gebiedsontsluitingswegen (GOW) zijn wegen die zowel doorstroming als uitwisselen tot doel hebben. Gebiedsontsluitingswegen zorgen ervoor dat woonwijken, bedrijventerreinen en winkelcentrums bereikbaar blijven. Op Gebiedsontsluitingswegen wordt gemotoriseerd- en langzaam verkeer van elkaar gescheiden. Binnen de bebouwde kom door fietsstroken of vrijliggende fietspaden en buiten de bebouwde kom door parallelle fietspaden of erftoegangswegen. Bromfietsverkeer is een aandachtspunt, binnen de bebouwde kom delen ze de weg met het gemotoriseerd verkeer maar buiten de bebouwde kom met het fietsverkeer.

De laatste wegcategorie zijn de erftoegangswegen. Deze zijn bedoeld voor het bereikbaar maken van erven en percelen. Op erftoegangswegen maken alle verkeersdeelnemers gebruik van dezelfde rijbaan. Gescheiden fietsvoorzieningen worden op erftoegangswegen (in principe) niet toegepast. Omdat alle verkeersdeelnemers gebruik maken van dezelfde rijbaan is de snelheid op erftoegangswegen verlaagd naar 30 km/uur binnen de bebouwde kom en 60 km/uur buiten de bebouwde kom.

In bijlage 6 is een afbeelding van de beoogde wegcategorisering opgenomen.

Homogeniteit

Homogeniteit betekent dat de verschillen in massa, richting en snelheid moeten worden beperkt. Bij lage snelheden kunnen auto's en fietsers veilig van dezelfde weg gebruikmaken, maar bij hogere snelheden moet het gemotoriseerd- en langzaam verkeer van elkaar gescheiden worden.

Herkenbaarheid

Het laatste principe is herkenbaarheid, wat inhoudt dat het wegverloop en wegbeeld herkenbaar moet zijn voor de gebruiker. Dit betekent dat het gewenste gedrag van de weggebruikers moet worden ondersteund door het wegontwerp.

4.3 Uitgangspunten type fietsvoorziening en kruisingsvorm

Een toepassing van de Duurzaam Veilig principes met betrekking tot de wegategorisering uit het GVVP leveren de uitgangspunten van het type fietsvoorziening en de soort kruisingsvorm per wegcategorie op. Uitgangspunt vanuit Duurzaam Veilig is om op wegen met veel gemotoriseerd verkeer de kwetsbare verkeersdeelnemers te beschermen. Dit kan door fietsvoorzieningen aan te brengen in die betreffende straat en door fietsers alternatieve routes te laten gebruiken. In de onderstaande tabellen staat het type fietsvoorzieningen en de gewenste kruisingsvorm per wegcategorie vermeld.

	BINNEN BEBOUWDE KOM			BUITEN BEBOUWDE KOM		
	SW	GOW	ETW	SW	GOW	ETW
maximumsnelheid	nvt	50 km/uur	30 km/uur	100-130 km/uur	80 km/uur	60 km/uur
fietsvoorziening	nvt	Vrijliggend (voorkeur) of Aanliggende Fietsstrook	Op rijbaan	parallelweg	vrijliggend	Op rijbaan evt. aanliggend of vrijliggend

(tabel 5: type fietsvoorzieningen per wegcategorie)

	BINNEN BEBOUWDE KOM			BUITEN BEBOUWDE KOM		
	SW	GOW	ETW	SW	GOW	ETW
Hoofdroute SW	nvt	Rotonde, vri, voorrangskruising	nvt	Ongelijkvloers	Rotonde, vri, voorrangskruising	Nvt
Hoofdroute GOW	nvt	Rotonde, vri, ongelijkvloers kruispunt	Voorrangskruising, inritconstructie	Rotonde, vri, voorgangskruising	Rotonde, vri, voorgangskruising	Voorrangskruising, uitritconstructie
Hoofdroute ETW	nvt	Voorrangskruising, rotonde, vri, ongelijkvloers kruispunt	Gelijkwaardig kruispunt	n.v.t.	Voorrangskruising, rotonde, vri, ongelijkvloers kruispunt	Gelijkwaardig kruispunt
Fietssnelweg	nvt	Voorrangskruising, rotonde, vri, ongelijkvloers kruispunt	Voorrangskruising	Ongelijkvloers kruispunt	Voorrangskruising, rotonde, vri, ongelijkvloers kruispunt	Voorrangskruising, rotonde
Solitair utilitair fietspad	nvt	Voorrangskruising, rotonde, vri, ongelijkvloers kruispunt	Gelijkwaardig kruispunt	Ongelijkvloers kruispunt	Voorrangskruising, rotonde, vri, ongelijkvloers kruispunt	Voorrangskruising, rotonde
Solitair recreatief fietspad	nvt	Voorrangskruising, rotonde, vri, ongelijkvloers kruispunt	Gelijkwaardig kruispunt	Ongelijkvloers kruispunt	Voorrangskruising, rotonde, vri, ongelijkvloers kruispunt	Voorrangskruising, rotonde

(tabel 6: kruisingsvorm per wegcategorie)

4.4 Kwaliteitseisen fietsnetwerken

De kwaliteitseisen van de fietsnetwerken zijn onderverdeeld naar de drie hoofdeisen aantrekkelijkheid, comfort en veiligheid (zie paragraaf 3.2 hoofdeisen fietsnetwerk). Tussen het recreatief- en utilitair netwerk zijn verschillen in kwaliteitseisen (hoger of lager) zichtbaar. Daarnaast hebben beide netwerken ook specifieke eigen kwaliteitseisen.

Recreatief fietsnetwerk

Voor recreatieve netwerken worden doorgaans mindere eisen aan het netwerk gesteld. Gezien het toeristisch karakter en de ambitie van de gemeente Loon op Zand zijn in dit plan voor het recreatief fietsnetwerk hogere eisen toegepast.

Recreatief fietsnetwerk

RECREATIEF FIETSNETWERK		BINNEN BEBOUWDE KOM		BUITEN BEBOUWDE KOM	
		MINIMAAL	OPTIMAAL	MINIMAAL	OPTIMAAL
AANTREKKELIJKHEID & COMFORT	Verharding	halfverharding	asfalt, cement beton	halfverharding	asfalt, cement beton
	Kleur verharding	-	rood	-	rood
	Breedte	eenrichting: 2,00 meter twee richtingen: 3,00 meter fietsstrook 1,50 meter	eenrichting: >2,50 meter twee richtingen: > 3,50 meter fietsstrook: > 2,00 meter	eenrichting: 2,00 meter twee richtingen: 3,00 meter fietsstrook 1,50 meter	eenrichting: >2,50 meter twee richtingen: > 3,50 meter fietsstrook: > 2,00 meter
	Verlichting	geen	(mede) gebruik van bestaande verlichting	geen	(mede) gebruik van bestaande verlichting
	Obstakelvrije zone	-	incidentele obstakels minimaal 30 cm gesloten obstakels minimaal 60 cm	-	incidentele obstakels minimaal 30 cm gesloten obstakels minimaal 60 cm
	Bewegwijzering	knooppuntennetwerk	knooppuntennetwerk en rood-witte fietsbewegwijzering	knooppuntennetwerk	knooppuntennetwerk en rood-witte fietsbewegwijzering
VEILIGHEID	Voorrangsregeling	nee	ja	nee	ja
	Kruispuntoplossing	zie paragraaf 4.3	zie paragraaf 4.3	zie paragraaf 4.3	zie paragraaf 4.3
	Parkeren	langsparkeren (voorziening)	niet parkeren	niet parkeren	niet parkeren

(tabel 7: kwaliteitseisen recreatief netwerk)

Utilitair fietsnetwerk

UTILITAIR FIETSNETWERK		BINNEN BEBOUWDE KOM		BUITEN BEBOUWDE KOM	
		MINIMAAL	OPTIMAAL	MINIMAAL	OPTIMAAL
AANTREKKELIJKHEID & COMFORT	Verharding	tegels	asfalt, cement beton	tegels	asfalt, cement beton
	Kleur verharding	rood	rood	rood	rood
	Breedte	eenrichting: 2,00 meter twee richtingen: 3,00 meter fietsstrook 1,50 meter	eenrichting: >2,50 meter twee richtingen: > 3,50 meter fietsstrook: > 2,00 meter	eenrichting: 2,00 meter twee richtingen: 3,00 meter fietsstrook 1,50 meter	eenrichting: >2,50 meter twee richtingen: > 3,50 meter fietsstrook: > 2,00 meter
	Verlichting	(mede) gebruik van bestaande verlichting	(mede) gebruik van bestaande verlichting	(mede) gebruik van bestaande verlichting verlichting bij oversteeklocaties	aparte verlichting bij fietsvoorziening
	Obstakelvrije zone	incidentele obstakels minimaal 30 cm gesloten obstakels minimaal 60 cm	incidentele obstakels minimaal 30 cm gesloten obstakels minimaal 60 cm	incidentele obstakels minimaal 30 cm gesloten obstakels minimaal 60 cm	incidentele obstakels minimaal 30 cm gesloten obstakels minimaal 60 cm
	Bewegwijzering	rood-witte fietsbewegwijzering (regionaal)	rood-witte fietsbewegwijzering (regionaal + lokaal)	rood-witte fietsbewegwijzering (regionaal)	rood-witte fietsbewegwijzering (regionaal + lokaal)
VEILIGHEID	Voorrangsregeling	nee	Ja	nee	ja
	Kruispuntoplossing	zie paragraaf 4.3	zie paragraaf 4.3	zie paragraaf 4.3	zie paragraaf 4.3
	Parkeren	langsparkeren (voorziening)	niet parkeren	niet parkeren	niet parkeren

(tabel 8: kwaliteitseisen utilitair fietsnetwerk)

4.5 Kwaliteitseisen fietsparkeren

Fietsers hebben naast veilige en goede fietsverbindingen behoefte aan gemakkelijke en veilige stallingen om de fiets te parkeren. De grootste angst onder fietsers is dat bij het parkeren van de fiets deze kan beschadigen of dat deze gestolen wordt.

Uitgangspunten

Aansluitend op het fietsnetwerk dienen rond bestemmingslocaties voldoende en goede fietsparkeervoorzieningen aanwezig te zijn. Om dit te bereiken zijn criteria opgesteld waaraan fietsparkeervoorzieningen moeten voldoen.

CRITERIA FIETSPARKEREN	
Samenhang	Fietsparkeervoorzieningen dienen voldoende capaciteit te bieden.
Aantrekkelijkheid	Fietsparkeervoorzieningen dienen over voldoende openbare verlichting te beschikken.
Veiligheid	Fietsparkeervoorzieningen dienen aan het keurmerk FietsParKeur te voldoen (met uitzondering van aanleunhekjes).

(tabel 9: criteria fietsparkeren)

Capaciteit

Fietsparkeervoorzieningen dienen voldoende capaciteit te bieden. Het aanbieden van voldoende plaatsen is essentieel voor een goed gebruik van fietsparkeervoorzieningen. Het is gebruikelijk om bestemmingslocaties te voorzien van voldoende stallingen met hoge kwaliteit, mede doordat de vraag op deze locaties geconcentreerd is. Er is echter nog veel winst te behalen in het individueel leveren van maatwerk bij de herkomst locaties.

Het aanbieden van voldoende fietsparkeerplaatsen is het hoofddoel. Elke voorziening heeft een eigen aantrekking van fietsverkeer. Het CROW heeft normen opgesteld voor het aantal fietsparkeerplaatsen bij verschillende voorzieningen (publicatie 317 “Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie”).

Fietsparkeervoorzieningen dienen bij voorkeur op eigen terrein te zijn gelegen. Bij nieuw te bouwen voorzieningen dient men rekening te houden met de fietsparkeernormen zoals beschreven in de CROW publicatie 317. Bij OV-haltes en voorzieningen die niet staan vermeld in de CROW publicatie 317 moet de capaciteit worden bepaald door middel van onderzoek.

Verlichting

Naast het beschikken over voldoende fietsparkeerplaatsen is sociale veiligheid een belangrijk aspect. Het gebruik zal toenemen bij een hoge mate van sociale veiligheid. Openbare verlichting zorgt dat gebruikers van de fietsparkeervoorzieningen te allen tijde met een veilig gevoel hiervan gebruik kunnen maken. Iedere fietsparkeervoorziening dient daarom over openbare verlichting te beschikken. In situaties waarbij dit gecombineerd kan worden met straatverlichting is dit ideaal. De overige fietsparkeervoorzieningen dienen voorzien te worden van voldoende openbare verlichting.

FietsParKeur

De stichting FietsParKeur is in 1999 opgericht om de kwaliteit van fietsparkeervoorzieningen (fietsenrekken, fietsenstallingen etc.) te verbeteren. De stichting FietsParKeur heeft kwaliteitseisen opgesteld die zijn neergelegd in een zogenaamd Normstellend Document. Fabrikanten die voldoen aan de eisen van het Normstellend Document kunnen bij de stichting het zogenaamde FietsParKeurmerk aanvragen.

Met uitzondering van aanleunhekjes, dienen alle voorzieningen die worden getroffen voor fiets parkeren te voldoen aan een keurmerk FietsParKeur. Dit betekent dat een gebruiker makkelijk en snel zijn fiets kan parkeren, waarbij de kans op diefstal of beschadiging zo klein mogelijk is.

5 Verkeersveiligheid

Fietsers zijn kwetsbare verkeersdeelnemers. Juist dat is de reden om extra aandacht te geven aan de veiligheidsaspecten voor fietsverkeer. Dit heeft grotendeels te maken met de beleving van de fietsers. Hierop kan men inspelen met het aanbieden van veilige en goed onderhouden infrastructuur. Door een goede vormgeving van infrastructuur wordt de kans op ongevallen verkleind.

Wensbeeld

Het begrip veiligheid is uitgesplitst in twee delen, te weten subjectieve veiligheid en objectieve veiligheid. Beide aspecten zijn voor alle fietsvoorzieningen van toepassing. De subjectieve veiligheid is het gevoel van (on)veiligheid dan mensen hebben. Onder de objectieve verkeersveiligheid vallen het aantal en de aard van de ongevallen.

Subjectieve veiligheid

Openbare verlichting is een tastbaar aspect van subjectieve veiligheid. Op het fietsnetwerk dient er zowel binnen als buiten de bebouwde kom voldoende openbare verlichting aanwezig te zijn. Het wensbeeld voor openbare verlichting is opgenomen in hoofdstuk 4.

Objectieve veiligheid

Door uitvoering van infrastructurele- en educatieve maatregelen moet het aantal slachtoffers en ongevallen met fietsers in de gemeente Loon op Zand afnemen. Voor objectieve veiligheid is het wensbeeld te streven naar geen ongevallen en slachtoffers. Hiermee wordt aangesloten bij de provinciale campagne "Maak van de nul een punt".

6 Maatregelen

6.1 Inleiding

In de voorgaande hoofdstukken zijn het fietsnetwerk en de kwaliteitseisen bepaald. Om te komen tot het beoogde netwerk met bijbehorende kwaliteit moeten maatregelen getroffen worden. Deze maatregelen zijn beschreven in dit hoofdstuk. Daarnaast wordt beknopt aandacht gegeven aan hoe partners en/of ondernemingen in de gemeente meer mensen weten te bewegen om te gaan fietsen. Want mensen op de fiets krijgen heeft niet alleen met infrastructuur te maken.

6.2 Projecten

Bij het bepalen van de gewenste fietsinfrastructuur is niet alleen gekeken naar de omrijdfactoren tussen de herkomstgebieden en bestemmingen, maar ook naar de ambitie van de gemeente Loon op Zand als recreatieve gemeente, de ervaringen van de fietsersbond en de meldingen uit het fietsmeldpunt. Dit heeft geresulteerd in de onderstaande projecten, waarbij onderscheid is gemaakt tussen het oplossen van 'kleine ongemakken', het verbeteren van de bestaande infrastructuur en lobby trajecten voor nieuwe fietsinfrastructuur. In bijlage 5 is een afbeelding van de (lobby) projecten opgenomen.

Oplossen kleine ongemakken

Via het fietsmeldpunt zijn in twee maanden tijd circa 115 meldingen gedaan door fietsers. Een deel van deze meldingen hebben betrekking op relatief makkelijk op te lossen zaken. Denk hierbij aan paaltjes die niet goed staan en lokale kuilen en/of hobbels in het wegdek. In 2014 worden deze meldingen bekeken, beoordeeld en waar mogelijk opgelost. Hiervoor zijn middelen opgenomen in het 'Actieplan verkeer'.

Verbeteren bestaande voorzieningen

1. Fietsoversteek Bevrijdingsweg naar Dijkstraat
Over deze fietsoversteek ontvangt de gemeente al jaren klachten en is ook meerdere keren genoemd bij het Fietsmeldpunt. Er steken veel groepen scholieren over. Samen met de gemeente Waalwijk is gekeken naar een verbetering van de oversteekvoorziening. Die lijkt mogelijk door de oversteek te verplaatsen richting de Veerweg en de huidige oversteek op te heffen. Globale kosten circa €15.000,-
2. Horst één zijde twee richtingen fietspad
In de praktijk wordt momenteel het westelijke fietspad tussen Kaatsheuvel en Loon op Zand in tweerichtingen bereden. Hiervoor is het fietspad te smal, wat (bijna) ongevallen met zich mee brengt. Daarom willen we het fietspad aan de westzijde voldoende breed maken en ook de rijbaan aanpassen aan erftoegangsweg A (60 km) door de verharding te versmallen en waar nodig snelheidsremmers aan te brengen. Bij het Fietsmeldpunt is dit fietspad/route diverse keren genoemd. Hierbij is aangegeven dat het fietspad te smal is, te donker en dat de verharding slecht is. Globale kosten circa € 670.000,-
3. Van Haestrechtstraat / Wielstraat: verbeteren fietspaden en comfort
Op delen van deze route zijn de fietspaden te smal en tevens worden de 'varkensruggen' als gevaarlijk ervaren. Het comfort en de veiligheid van de fietser kan sterk worden verbeterd. Dit kan door plaatselijk de fietspaden te verbreden en daar waar ze aanliggend zijn te verhogen ten opzichte van de rijbaan. Ook de rijbaan is toe aan een complete vervanging (rehabilitatie). Deze route is meerdere keren genoemd op het Fietsmeldpunt. Globale kosten (inclusief rehabilitatie) circa € 1.000.000,-
4. Roestelbergseweg
Deze weg is een veel gebruikte toeristische fietsverbinding. Als het parkeerprobleem aldaar is opgelost kan de fietsvoorziening aangepast worden. Het is niet mogelijk het te smalle fietspad te verbreden door de aanwezigheid van grote bomen en sloot. Het voorstel is om de weg als fietsstraat in te richten waardoor de huidige fietsvoorziening als wandelroute gebruikt kan

worden. Zowel de breedte als de kwaliteit van de verharding zijn meerdere keren genoemd op het Fietsmeldpunt. Globale kosten circa € 400.000,-

Om dit project uit te kunnen voeren is het noodzakelijk dat lobbyproject B 'Fietspad Duinlaan – Natuurpoort Roestelberg' is uitgevoerd. Dit in verband met bereikbaarheid tijdens de werkzaamheden.

5. Europalaan: fietspad verbreden
Het fietspad tussen de Dreefseweg en Dodenaauweg aan de zuidzijde van de Europalaan mag in twee richtingen bereden worden. Bij de huidige breedte is dat eigenlijk niet verantwoord. Deze situatie is een aantal keer gemeld op het Fietsmeldpunt. Het verbreden van het fietspad kost ongeveer € 30.000,-
6. Zijstraat – Kegelaar
Langs een deel van de Zijstraat is een heel smal fietspad aanwezig. Deze is door de aanwezige bomen in slechte staat. Er is geen ruimte om het fietspad voldoende breed te maken. Het is eenduidiger en mogelijk om op de hele route van De Moer naar Kaatsheuvel rode fietsstroken aan te brengen. Het bestaande fietspad kan dan anders ingericht worden. Bijvoorbeeld als wandelpad, deze route maakt namelijk onderdeel uit van de wandelnetwerk (knooppunten). Globale kosten circa € 175.000,-
7. Dreefseweg – Dongenseweg
Langs deze route liggen zowel aanliggende als vrijliggende fietspaden. Met name de aanliggende fietspaden zijn aan de smalle kant en hebben geen fysieke bescherming voor de fietsers. Het omhoog brengen van deze fietspaden en waar mogelijk de (vrijliggende) fietspaden verbreden zorgt voor veiligheid en comfort. Globale kosten circa € 325.000,-

Lobby nieuwe fietsinfrastructuur

- A) Fietssnelweg Tilburg – Waalwijk
Deze fietssnelweg is een opwaardering van project 2 "Horst één zijde twee richtingen fietspad" en zorgt voor een snelle en veilige verbinding met de buurgemeenten, maar verbind ook de diverse Leisure mogelijkheden in de gemeente Loon op Zand. Globale kosten € 225.000,-, hierbij is geen rekening gehouden met de aanleg van een tunnel onder of brug over de Europalaan.
- B) Fietspad Duinlaan – Natuurpoort Roestelberg
De Roestelbergseweg is de enige toegangsweg die aan de noordkant de duinen ontsluit. Hierdoor ontstaat er een te hoge omrijdfactor tussen de Duinen noord en alle herkomsten ten zuiden hiervan. Een fietspad tussen de Duinlaan en de Natuurpoort Roestelberg zorgt voor een betere fietsverbinding met deze herkomsten. Daarnaast zou dit fietspad door hulpdiensten gebruikt kunnen worden om middels een alternatieve route bij de Natuurpoort en de camping te komen. Globale kosten circa € 250.000,-
- C) Fietsvoorziening Kloosterstraat
Er is momenteel geen fietsvoorziening vanuit de kern Loon op Zand naar de fietspaden in de Loonse en Drunense Duinen (richting Bosch en Duin). Uit de reacties op het fietsmeldpunt blijkt dat deze vanuit de bewoners wel is gewenst. Globale kosten circa € 300.000,-
- D) Bergstraat
Vanaf De Moer, richting Loon op Zand, ligt er aan één zijde een vrijliggend fietspad. Er ontbreekt nabij de kern van Loon op Zand echter een klein gedeelte waardoor fietsers een stukje op de weg moeten fietsen. Er zijn wel rode fietsstroken aanwezig. Een betere fietsvoorziening ook op het laatste stuk naar Loon op Zand is gewenst. Globale kosten circa € 125.000,-

Projecten informatieve raadsbijeenkomst

Fietsbrug Europalaan (thv Horst)

De Europalaan wordt, door de grote hoeveelheid verkeer, gezien als een barriere en gevaarlijk voor fietsers. Zonder het fietsverkeer kan het gemotiviseerde verkeer op de Europalaan beter

doorstromen. Een fietsbrug zou daarvoor de oplossing kunnen zijn. Een fietsbrug kost € 2,5 tot € 4 miljoen of een veelvoud daarvan (bron internet, geen kostenraming voor deze locatie). Met het prioriteren van de projecten tijdens de informatieve raadsbijeenkomst kreeg dit project veel rode stickers en heeft daarmee een lagere prioriteit dan de andere projecten. Daarnaast is het een zeer lastige locatie om een fietsbrug in te passen, mede gezien de ongelijkvloerse aansluiting N261-Europalaan. Dit project is derhalve niet opgenomen op de kaart met projecten.

Fietstunnel Kinkenpolder

Op drukke dagen regelt de Efteling met verkeersregelaars het verkeer op de Kinkenpolder. Fietsers en voetgangers moeten dan regelmatig even wachten op het verkeer dat de Kinkenpolder oversteekt om te gaan parkeren. Een fietstunnel kost € 2,7 tot € 7 miljoen (bron internet, geen kostenraming voor deze locatie). Met het prioriteren van de projecten tijdens de informatieve raadsbijeenkomst kreeg dit project veel rode stickers en heeft daarmee een lagere prioriteit dan de andere projecten. Gezien de kosten en de prioritering is dit project verder niet opgenomen op de kaart met projecten.

Verbeteren fietsvoorziening Horst – Van Heeswijkstraat thv bushalte

Dit stuk fietspad wordt als onveilig ervaren. De oorzaken moeten nader onderzocht worden. Deze locatie wordt daarom mee genomen met de meldingen die zijn gedaan via het fietsmeldpunt. Dit project is daarom niet apart opgenomen op de kaart met projecten.

Doortrekken vrijliggend fietspad Capelsestraat

Vanaf de Belgiestraat ligt er aan de westzijde een vrijliggend tweerichtingen fietspad. Vanaf de Ierlandstraat tot aan de Sweensstraat rijden de fietsers op rode fietsstroken. Het is wenselijk om het vrijliggende fietspad door te trekken naar de Sweensstraat. Het is echter niet mogelijk om langs de Sweensstraat een vrijliggend fietspad te maken. Hierdoor zouden de fietsers uit komen op het kruispunt met de Antonuisstraat en daar is geen ruimte om de fietsers van het vrijliggende tweerichtingen fietspad op een veilige manier over te laten steken naar de rode fietsstroken op de Sweensstraat. Ter hoogte van de Ierlandstraat is die ruimte er wel. Daarom is met de aanleg van het fietspad de overgang van vrijliggend fietspad naar fietsstroken daar gerealiseerd.

6.3 Financieel

De voorgestelde projecten kosten tijd en geld. In onderstaande tabel staan per project de investeringskosten. De vier projecten boven de dubbele streep zijn reeds opgenomen in het 'Actieplan Verkeer' 2014-2018.

project	Investerings-kosten (bruto)
Fietsoversteek Bevrijdingsweg naar Dijkstraat (actieplan 2014/2015)	€ 15.000
Europalaan (actieplan 2014/2015)	€ 30.000
Zijstraat – Kegelaar (actieplan 2016/2018)	€ 175.000
Dreefseweg – Dongenseweg (actieplan 2016/2018)	€ 325.000
Horst één zijde twee richtingen fietspad	€ 670.000
Van Haestrechtstraat / Wielstraat	€ 1.000.000
Roestelbergseweg	€ 400.000
Fietssnelweg Tilburg – Waalwijk	€ 225.000
Fietspad Duinlaan – Natuurpoort Roestelberg	€ 250.000
Fietsvoorziening Kloosterstraat	€ 300.000
Bergstraat	€ 125.000
Totaal	€ 3.265.000
Totaal exclusief projecten die reeds in Actieplan Verkeer 2014-2018 staan	€ 2.720.000

Het is niet mogelijk om alle projecten te dekken uit het vigerende Verkeersplan gemeente Loon op Zand. Met het huidige Verkeersplan gemeente Loon op Zand kunnen projecten uitgevoerd worden tot een maximale kapitaallast van € 89.503,-. Het Actieplan Verkeer is door de gemeenteraad vastgesteld op 27 februari 2014. Daarin zijn voor de periode 2014 tot en met 2018 verkeersprojecten opgenomen. Dit zijn diverse projecten, waaronder een viertal fietsprojecten.

Om de resterende fietsprojecten uit te kunnen voeren moet het mogelijk zijn om € 178.200,- aan kapitaallasten voor de fietsprojecten te kunnen besteden. In 2015 zal een nieuw Verkeersplan Gemeente Loon op Zand worden opgesteld. Bij dat nieuwe plan hoort ook een nieuwe financiële onderbouwing voor de projecten na 2015. De financiering van de in dit fietsplan opgenomen projecten, alsmede nieuwe ambities met betrekking tot verkeersveiligheid en bereikbaarheid wordt dan meegenomen om de financiële onderbouwing van het nieuwe Verkeersplan.

Niet alle projecten kunnen in één jaar worden uitgevoerd, daarom worden de kosten ook niet in één jaar gemaakt. Hiervoor moet een planning worden gemaakt. De benodigde kapitaallasten voor de fietsprojecten bedragen dan ook niet in één keer € 178.200,-, maar lopen gedurende een bepaalde uitvoeringsperiode op van enkele duizenden euro's tot het plafond van € 178.200,-.

Prioriteitsvolgorde

De projecten zijn op diverse punten met elkaar vergeleken. Denk hierbij aan verkeersveiligheid, maar ook op 'schoon, heel en veilig' van de infrastructuur, het integrale belang met andere beleidsvelden en de bestuurlijke afweging (informatieve raadsbijeenkomst 17 april 2014). In bijlage 8 is de prioriteitsvolgorde van de projecten weergegeven.

6.4 Fietspromotie

Vanuit de hogere overheden wordt op diverse manieren geprobeerd om mensen meer te laten fietsen. Niet alleen recreatief maar ook naar het werk, voor boodschappen, visite enz. Naast met diverse infrastructurele maatregelen wordt dat ook geprobeerd door diverse campagnes en acties.

Denk hierbij aan het voordelig kunnen aanschaffen van een fiets via het werk. Via B-rider kunnen forensen punten sparen om voordelig materialen aan te kunnen schaffen. En met Route Bureau Brabant en de website 'ons brabant fietst' wordt ook op diverse manieren het fietsen gepromoot. Ook worden er mogelijkheden geboden om bijvoorbeeld kaarten met (speciale) fietsroutes te laten maken.

Door dit onderwerp op de kaart te zetten bij diverse vertegenwoordigers van (horeca) ondernemers kunnen er wellicht mooie initiatieven ontstaan. Vertegenwoordigers van de (horeca) ondernemers zijn bijvoorbeeld het de lokale afdeling van Horeca Nederland en Stichting Ondernemend Loon op Zand.

Een voorbeeld waarbij diverse ondernemers samenwerken is de Duinenpas. Wellicht kunnen de lokale (horeca) ondernemers middels die Duinenpas mensen verleiden om te gaan fietsen. Bijvoorbeeld door mensen op de fiets extra voordeel of een extraatje te bieden.

Duinenpas

Met deze pas op zak bezoekt u de mooiste plekjes in en rond Nationaal Park De Loonse en Drunense Duinen met korting. Ook kunt u uw voordeel doen met gratis rondleidingen, excursies en speurtochten voor kinderen (exclusief voor pashouders).



Gemeentewinkel

Bezoekadres
Postadres

Nieuwe Markt 5, Kaatsheuvel
Postbus 7, 5170 AA Kaatsheuvel
Telefoon 0416 - 289111
Fax 0416 - 289289
Website: www.loonopzand.nl
E-mail: info@loonopzand.nl
Open: Maandag, dinsdag, donderdag en vrijdag
van 8.30 - 12.30 uur
en woensdag van 13.30 - 19.30 uur.

Gemeentekantoor

Bezoekadres
Postadres

Modelleur 13, ingang B, Kaatsheuvel
Postbus 7, 5170 AA Kaatsheuvel
Telefoon 0416 - 289111
Fax 0416 - 289289