

Beste leden van het College en Raadsleden van de Gemeente Roosendaal en Griffie;

De uitvoerend projectleider van het in juni 2021 in het Mariadal-overleg toegezegde Quick-Scan onderzoek heeft er voor gekozen om te komen met een apart rapport van het onderzoeksrapport, voordat de conclusies met de deelnemende partijen zijn besproken en een separate beoordeling door deelnemende partijen. 2 Partijen hebben hun beoordeling in de vorm van het invullen van een criteriumtabel in het rapport laten opnemen. De overige 6 bewonersgroepen hebben ervoor gekozen om te komen met een gezamenlijke analyse en een daarvan afgeleide conclusie. In tegenstelling tot het onderzoeksbureau/gemeente hebben wij ervoor gekozen, zoals ook in de tracéstudie van Coffeng-Goudappel, de invloed van de varianten te vergelijken met de huidige situatie (=0-variant). Het kiezen van de basis als referentie blijkt van significante invloed op de conclusie. Wij komen tot de conclusie dat de aanleg van een nieuwe weg achter de Tolbergvijver (doortrekken van de Thorbeckelaan achter de Tolbergvijver) aansluitend op de aan te leggen parallelweg A58 vanaf de omgeving Plantagebaan beter scoort dan de ZOT en als optimale ontsluiting van de wijk (en toegang naar het ziekenhuis) moet worden gezien. We hadden graag vooraf de discussie met het onderzoeksbureau en de gemeente gevoerd om te komen tot een eensluidende conclusie, maar de gemeente heeft hierin anders beslist.

Wij verwachten dat u kennis neemt van de analyse en conclusie in het door ons opgestelde rapport en in uw fractieberaad voor de Raadsvergadering van 21 november as, waar het bestemmingsplan Zuidelijke Ontsluiting Tolberg op de agenda staat, bespreekt. We kunnen ons voorstellen dat het rapport vragen bij u oproept en dat u met ons in gesprek wil gaan over de resultaten. We zijn daartoe altijd bereid.

[@griffie](#) Wilt u deze mail en bijlage opnemen in de bekende dagmail.

Met vriendelijke groet

Namens de 6 bewonersgroepen



De 6 bewonersgroepen zijn:

Stichting Natuurlijk Betrokken Tolberg

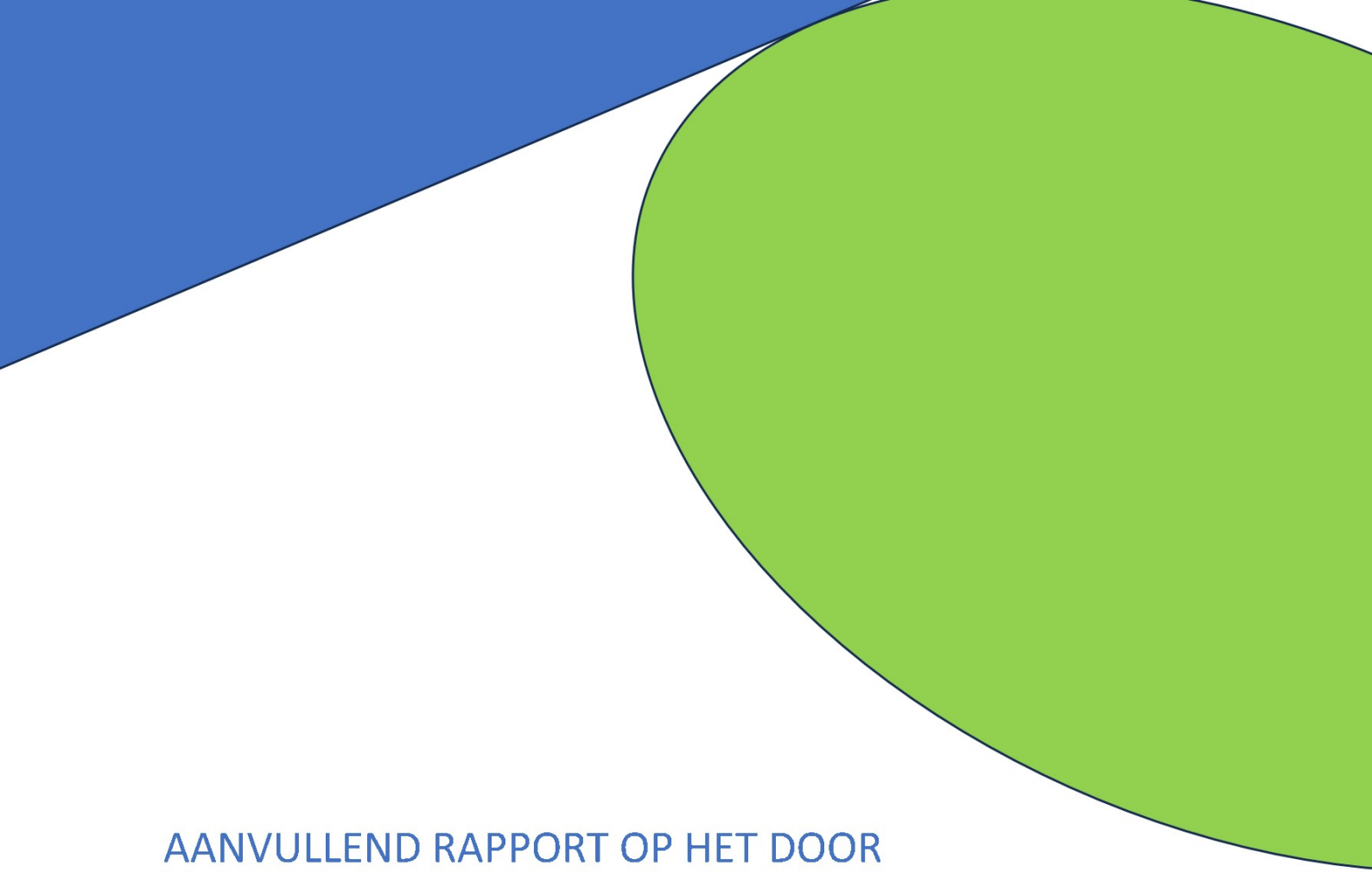
Vrienden van de Bulkenaar

De vergeten bewoners van de Tolberg

Thorbeckelaan Zuid

Amberberg Beter Leven

Bewoners Westelaarsestraat/Den Hi/Plantagebaan in Wouwse Plantage



AANVULLEND RAPPORT OP HET DOOR Royal HaskoningDHV gepubliceerde Rapport MEERVOUDIGE ONTSLUITING ROOSENDAAL

Klant: raadsleden Roosendaal

Uitgevoerd door: Gezamenlijke Bewonersgroepen

Status: Definitief

Datum: 15 november 2024

1. Inleiding

In november 2024 heeft het college van B&W van Roosendaal van de Projectleider het in opdracht van de gemeente Roosendaal en 6 bewonersgroepen het door Royal HaskoningDHV (RHDHV) opgestelde rapport “Meervoudige Ontsluiting van Roosendaal” ontvangen. In een aantal moeizame bijeenkomsten met bewonersgroepen, de gemeente en onderzoekers is er een onderzoeksvraag geformuleerd, die vervolgens is uitgewerkt. De werknaam van het onderzoek was “Quickscan”, maar na een moeizaam traject van bijna 3 jaar dekt die naam niet de lading, waarbij moet worden geconstateerd dat er geen overeenstemming is bereikt over de onderzoeksvragen. Wel is overeenstemming bereikt over de te onderzoeken varianten. Er is afgesproken om ook de gevolgen voor de verkeersstromen zonder de ZOT op te nemen.

Voor de bewonersgroepen kwam het aangeboden rapport als een verrassing. Het doel van het onderzoek is het opstellen van een onafhankelijk onderzoek. Voor de bewonersgroepen is het door hen opgestelde rapport “Het Moet en Kan Beter (HMEKB)” van 31 januari 2021 het uitgangspunt voor het onderzoek. Dat uitgangspunt is door de Gemeente niet gehanteerd

Normaal gesproken worden de conclusies gedeeld met partijen die aan het onderzoek meewerken en besproken voordat de conclusies in een rapport worden opgenomen. Deze werkwijze is door de gemeente als coördinator niet gevolgd. De gemeente heeft gekozen voor verschillende conclusies. In de laatste algemene bijeenkomst kregen bewonersgroepen de mogelijkheid om op basis van de aangedragen data (verkeersstromen, kosten, technische en ruimtelijke haalbaarheid) zelf te komen tot voorkeursvarianten. De resultaten zouden als bijlage in het rapport worden opgenomen. Een tweetal bewonersgroepen heeft dat gedaan en is gekomen met een verder niet onderbouwde tabel. De vraag is wat de waarde is van deze exercitie. Op 6 november 2024 hebben we als bewonersgroepen een bijeenkomst gehad met de projectleider en verkeerskundige om over de conclusies te spreken. Op die bijeenkomst hebben we een aantal vragen gesteld over de inhoud van het rapport om duidelijkheid te krijgen over de analyse en de conclusie. De verkeerskundige kon ons informatie geven over de categorisering van wegen en het idee dat als er knelpunten zijn je die met verkeersmaatregelen zoveel mogelijk probeert op te lossen. Deze maatregelen zijn niet in het rapport opgenomen. Inhoudelijke vragen over de inhoud van het rapport konden door de projectleider niet worden beantwoord. Zijn advies was om de vragen schriftelijk in te dienen. Hij zou ze doorzetten naar het bureau. We hebben hierop niet willen wachten en hebben ervoor gekozen om zelf met een onderbouwde analyse op basis van de aangeleverde dataset te komen met een eigen aanvullend rapport.

Datum: 15-11-2024

Deelnemende Bewonersgroepen(G6):

- Stichting Natuurlijk Betrokken Tolberg
- Vrienden van de Bulkenaar
- De vergeten bewoners van de Tolberg
- Thorbeckelaan Zuid
- Amberberg Beter Leven
- Bewoners Westelaarsestraat/Den Hil/Plantagebaan in Wouwse Plantage

Inhoud

1.	Inleiding	1
2.	Management Samenvatting en Conclusies	4
3.	Ingevulde tabel	6
4.	Onderbouwing van de beoordeling resulterend in een score	7
	Variant 0 Huidige situatie	7
	Variant 1 Verplaatsen van het Ziekenhuis zonder aanpassingen	7
	Variant 2 Verplaatsen Ziekenhuis en aanleggen ZOT tov Huidige situatie	8
	Variant 3 Verplaatsen ziekenhuis en Aansluiting Weihoek door het doortrekken van de Heerma van Vosstraat tov Huidige situatie.....	9
	Variant 5 Verplaatsen ziekenhuis en Aansluiting Weihoek door het doortrekken van de Thorbeckelaan achter de Thorbeckevijver tov Huidige situatie	10
	Variant 8 Verplaatsen ziekenhuis en Aansluiting Weihoek door het doortrekken van de Thorbeckelaan tov Huidige situatie	12
5.	Onderliggende verkeersstromen per variant.	13

2. Management Samenvatting en Conclusies

In het Mariadal-overleg (juni 2021) naar aanleiding van de Gebiedsvisie de Bulkenaar en het door de G6 ingediende rapport “het moet en kan beter” en uitgangspunt voor de bewonersgroepen, is door de toenmalige wethouder toegezegd een Quick Scan onderzoek naar een meervoudige ontsluiting van Roosendaal op basis van in de door de bewonersgroepen beschreven varianten te doen. Het gezamenlijk formuleren van de onderzoeksvragen was onderdeel van de daar gemaakte afspraak.

Als doelstelling van het onderzoek is de volgende doelstelling geformuleerd:

“het doel van het onderzoek naar de meervoudige ontsluiting van Roosendaal is het in kaart brengen en beoordelen van de impact van verschillende ontsluitingsvarianten op de verkeersstromen in Roosendaal”.

De inpasbaarheid, kosten, technische haalbaarheid zijn onder andere als criteria benoemd voor de beoordeling van de varianten. Als bewonersgroepen hebben we meermalen aangegeven dat ook de criteria “gezondheid” en “milieu” in de beoordeling een plaats moeten krijgen. De gemeente in de vorm van de projectleider heeft deze criteria niet willen opnemen en gekozen voor een ongedefinieerd criterium als “leefbaarheid”. Daarnaast zijn de kosten niet als criterium in het onderzoek van de Gemeente/RHDHV opgenomen.

Het onderzoek is gestart met het in samenspraak vaststellen van mogelijke ontsluitingsvarianten en de daarbij bijhorende de verkeersbewegingen. Dit levert een basisdatabank op, die in dit aanvullende rapport als basis is gebruikt (bijlage 3 in het rapport van RoyalHashoningDHV (RHDHV)). Opvallend is dat het aantal motorvoertuigen per etmaal sterk afwijken van de uitgevoerde tracéstudie van Coffeng. RHDHV heeft ervoor gekozen om de impact van de varianten te beoordelen door de verkeersbewegingen en de overige criteria te vergelijken met variant 1, het verplaatsen van het ziekenhuis. Deze methode is volgens ons onjuist. Als je eerst de verkeerssituatie verslechtert en je gaat dan de impact van deze varianten beoordelen ten opzichte van deze verslechterde situatie dan krijg je een verkeerd beeld. Zo zie je bijvoorbeeld dat de verplaatsing van het ziekenhuis een extra druk (+2.300 vt) op de Rietgoorsestraat geeft. Als je daarna de gevolgen van het aanleggen van de ZOT op deze situatie beoordeeld dan wordt de druk op de Rietgoorsestraat lager (-3.000 vt). Dat lijkt een heel goed effect, maar als je dat afzet tegen de huidige situatie dan betekent het aanleggen van de ZOT per saldo een vermindering van 700 mvt op de Rietgoorsestraat, waardoor de totale verkeersdruk op de Rietgoorsestraat ook na realisatie van de ZOT te hoog blijft. De conclusie van het bureau dat het realiseren van de ZOT de beste variant is, is derhalve gebaseerd op een vergelijking met de verkeerde basisvariant en onvolledige criteria.

In het onderzoek zijn de verkeersstromen in de 0-variant, de huidige verkeersstromen, waarbij het ziekenhuis op de huidige locatie is gesitueerd, in kaart gebracht. Vervolgens is de impact van het verplaatsen van het ziekenhuis (variant 1) en de overige varianten geïnventariseerd. In dit rapport is de analyse gedaan door de impact van de verkeersstromen in de verschillende varianten op de huidige situatie te bepalen. Het verschil met de opzet van RHDHV is dat het verplaatsen van het ziekenhuis in de beoordeling van de varianten wordt meegenomen. In de opzet van RHDHV worden de wijzigingen in de verkeersstroom die gerelateerd zijn aan de verplaatsing van het ziekenhuis niet meegenomen. Zoals aangegeven betekent onze opzet dat een mutatie van een verkeersstroom gerelateerd aan de 0-situatie anders wordt beoordeeld dan de mutatie van een verkeersstroom gerelateerd aan variant 1. In het onderzoek ontbreekt tevens de impact van de verkeersstromen, leefbaarheid en risico's in de omgeving van de Westelaarsestraat/Den Hil/Plantagebaan in Wouwse Plantage. Daarmee is het onderzoek niet compleet.

Om de vergelijkbaar met de resultaten van RHDHV te borgen hebben we dezelfde criteria voor de beoordeling van de varianten genomen. Dit betekent dat door de verkeersstromen, leefbaarheid, verkeersrisico's, technische haalbaarheid, ruimtelijke haalbaarheid en oplossend vermogen van de varianten te vergelijken met de 0-variant wij tot de volgende conclusies komen: (zie voor de onderbouwing hoofdstuk 3)

- Om het overzichtelijk te houden zijn de varianten 1, 2, 3, 5 en 8 onderzocht en vergeleken met variant 0
- **Variant 5**, het doortrekken van de Thorbeckelaan achter de Tolbergvijver blijkt uit de onderzochte varianten **de beste variant** te zijn. Het verkeer van de Weihoek en Tolberg-Noord kan snel de wijk verlaten en hoeft niet door de Tolberg naar het zuiden. De verkeersveiligheid neemt toe. De aan te leggen weg kent geen kruisingen en de verkeersdruk in het zuiden van de Tolberg neemt af. De leefbaarheid in de Weihoek en Tolberg-Noord blijft hetzelfde; in Tolberg Zuid neemt de leefbaarheid toe. De kosten van deze variant zijn het laagste en technisch is de variant aan te leggen. Het oplossend vermogen van deze variant is hoog. Het ziekenhuis krijgt naast een zuidelijke een noordelijke verbinding met de stad.
- Alle bestudeerde varianten lossen het verkeersprobleem in Roosendaal niet op:
 - In alle varianten blijft de verkeersdruk op de Sportstraat en Hulsdonksestraat gelet op het karakter van de weg te hoog. In die zin leidt geen van de onderzochte varianten tot een acceptabele ontsluiting van Roosendaal.
 - In alle varianten blijft de verkeersdruk op de Rietgoorsestraat te hoog en zijn er verkeersmaatregelen nodig zoals aangegeven in de tracé-studie van Cofeng .
 - Alleen in variant 5 neemt het verkeer op het wegdeel Thorbeckelaan (WillemDreesweg-Rietgoorsestraat) af. Deze afname is onvoldoende om het genoemde wegdeel zonder aanpassingen verkeersveilig te maken zoals aangegeven in de tracé-studie van Coffeng. In de beoordeling van de ZOT is de veiligheid van dit wegdeel onvoldoende meegenomen. De breedte van het bestaande wegdeel is te smal om aan alle verkeersfuncties te voldoen. Dat betekent dat de kosten van de ZOT te laag zijn ingeschat, omdat ook in deze variant het tracé door bestaande bebouwing moet worden gepland.

3. Inge vulde Criteriumtabel

Alhoewel de bewonersgroepen vooraf andere criteria hebben geformuleerd hebben we, om de onderzoeksresultaten in dit aanvullende rapport te kunnen vergelijken met het rapport van het bureau, dezelfde methodiek gevolgd. Daarbij maken we de aantekening dat de aspecten milieu en gezondheid onvoldoende aan bod komen. De kosten hebben we in tegenstelling tot RHDHV wel in beschouwing genomen. Na analyse van de data komen wij tot de volgende invulling van de tabel:

Criteria	Variant 0	Variant 1	Variant 2	Variant 3	Variant 5	Variant 8
		Verplaatsen ziekenhuis	ZOT	Doortrekken HVVosstraat	Doortrekken Thorbeckelaan achter vijver	Aansluiting Rosada
Verkeersstromen Tolberg Relatief	referentie/variant model	1	1	2	3	2
Verkeersstromen Weihoek relatief		3	3	2	2	2
Verkeersstromen Bulkenaar relatief		3	3	3	3	3
Verkeersstromen Tolberg absoluut		1	1	2	2	2
Tolberg Weihoek absoluut		1	1	1	1	1
Tolberg Bulkenaar Absoluut		3	3	3	3	3
Risico's Verkeersveiligheid		1	1	2	2	2
Leefbaarheid		2	1	2	2	2
Kosten		3	1	2	3	1
Technische Haalbaarheid		3	3	2	3	3
Ruimtelijke Haalbaarheid		3	2	2	2	2
Oplossend Vermogen		2	2	2	2	2
Totaal		26	23	25	28	25
Rangschikking		2	5	3	1	3

4. Onderbouwing van de beoordeling resulterend in een score

Variant 0 Huidige situatie

Verkeersstromen Absoluut

De projectie laat zien dat er sprake is van een verkeersdruk rond de Weihoek en de Hulsdonksestraat. De verkeersdrukte op de Sportstraat en de Hulsdonksestraat is te hoog. De Heerma van Vosstraat zit op de grens (uitgaande van maximaal 5.000 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm) op basis van gescheiden fietspaden.

De verkeersstromen in de Tolberg Noord (omgeving overgang WDW in Thorbeckelaan), Tolberg Midden en Tolberg Zuid kunnen de verkeersstromen opvangen. Er is wel een probleem (uitgaande van max 3.000 mvt per etmaal) op de Rietgoorsestraat.

Verkeersveiligheid

Er zijn al problemen bij de Rietgoorsestraat, Sportstraat en de Thorbeckelaan Zuid (flessenhals vanwege relatief groot aantal uitritten, busstations op de weg, landbouwverkeer volgens Tracéstudie Cofeng). De Rotondes, verkeerslichten en de spoorwegovergangen in de Weihoek en Tolberg Noord zorgen voor een veilige afhandeling van het verkeer. De spoorwegovergangen WdW-Noord en WdW-Zuid kunnen leiden tot verkeersveiligheidsproblemen als de spoorwegovergangen door een storing te lang dicht blijven.

Leefbaarheid

Leefbaarheid Sportstraat en Hulsdonksestraat lijkt niet goed. Op de overige plaatsen is de leefbaarheid acceptabel, ook al omdat mensen aan de situatie gewend zijn. Door de verzakking van de geluidswal aan de WdW-zuid zijn er ook leefbaarheidsproblemen voor bewoners wiens huizen grenzen aan de WdW-zuid

Conclusie: De huidige situatie geeft knelpunten in de omgeving van de Sportstraat, de verbinding WdW/Thorbeckelaan en de Rietgoorsestraat. Bij hapering van de spoorwegovergangen WdW-Noord en WdW-Zuid ontstaan veiligheidsproblemen omdat mensen toch de spoorwegovergang overgaan.

Variant 1 Verplaatsen van het Ziekenhuis zonder aanpassingen

Verkeersstromen

De verplaatsing van het ziekenhuis leidt tot een vermindering van de verkeersdruk op de Hulsdonksestraat. De verkeersdruk op de Heerma van Vosstraat komt onder de 5.000 vr per dag, daarmee kan de weg het aan. De Sportstraat blijft met meer dan 6.000 voertuigen te druk. Het verkeer in de Weihoek neemt af. Het verkeer richting ziekenhuis lijkt over de snelweg te gaan. Wel wordt het onevenredig drukker in de Tolberg Zuid, richting de Rietgoorsestraat. Het lijkt erop dat mensen door de Tolberg gaan rijden.

Risico's Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid in de Weihoek en Tolberg Noord neemt toe. In de Tolberg Zuid wordt het zonder aanpassingen niet veilig, mn de druk op de Rietgoorsestraat in is de huidige situatie al te hoog en wordt zonder aanpassingen van de straat nog hoger.

Leefbaarheid

De leefbaarheid in de Weihoek en Tolberg Noord neemt toe ten koste van de leefbaarheid in de Tolberg Zuid. Het aantal bewoners dat te maken krijgt met een verbetering weegt op tegen de bewoners die het slechter krijgen. Het lijkt allemaal in de marge te blijven

Kosten

€ 30 miljoen (verplaatsen Ziekenhuis)

Oplossend Vermogen

De verplaatsing van het ziekenhuis ontlast de Weihoek (wel onvoldoende), Tolberg Noord en belast Tolberg Zuid. Er zijn verkeersmaatregelen op het wegdeel WdW/Thorbeckelaan en Rietgoorsestraat nodig.

Variant 2 Verplaatsen Ziekenhuis en aanleggen ZOT tov Huidige situatie

Verkeersstromen

De verplaatsing van het ziekenhuis en aanleg ZOT leidt tot een vermindering van de verkeersdruk op de Hulsdonksestraat. De verkeersdruk op de Heerma van Vosstraat komt onder de 5.000 vr per dag, daarmee kan de weg het aan. De Sportstraat blijft met meer dan 6.000 voertuigen te druk (tov van variant 1 gaat het om 112 mvt minder, tov de 0-variant 940 mvt minder). Het verkeer in de Weihoek neemt af. Het wordt op alle wegen in de Tolberg drukker. Het wordt aanzienlijk drukker op de kruispunten WdW-Zuid (= rotonde richting A58 dan wel Rietgoorsestraat), mn door verkeer richting de A58. De ZOT heeft het meest effect op het gebruik van de Rietgoorsestraat. De verwachting is dat zonder aanpassingen op de Rietgoorsestraat de weg nog steeds te druk blijft. Tov de huidige situatie betekent de verplaatsing van het ziekenhuis en aanleg ZOT een vermindering van 773 mvt en blijft het met meer dan 3.000 mvt per etmaal te druk voor de huidige weg. Het kruispunt Kroevenlaan/WdW wordt een stuk drukker (ongeveer +10%; blijkbaar gaan meer mensen langs de Kroevenlaan richting het ziekenhuis en de A58. neemt toe.

Risico's Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid in de Weihoek en Tolberg Noord zijn in deze variant nagenoeg hetzelfde als in variant 1 (alleen ziekenhuis verplaatsen).. In de Tolberg Zuid waar de Thorbeckelaan rechtstreeks wordt aangesloten op de ZOT en het stukje Thorbeckelaan tussen WdW en Rietgoorsestraat zijn wijkontsluitingswegen waar erfontsluitingen op uitkomen. De verkeersveiligheid op de Rietgoorsestraat blijft vergelijkbaar met de huidige situatie. Het tracé van de ZOT in de bebouwde kom voldoet onvoldoende aan de veiligheidseisen. Extra maatregelen zijn hier nodig

Leefbaarheid

De leefbaarheid in de Weihoek en Tolberg Noord neemt toe ten koste van de leefbaarheid in de Tolberg Zuid. De verbetering van de Weihoek en en Tolberg Noord weegt niet op tegen de verslechtering van de leefbaarheid in de Tolberg ten zuiden van de aansluiting WdW/Thorbeckelaan. Het wordt mn drukker in de Thorbeckelaan Het aantal bewoners dat te maken krijgt met een verslechtering is hoger dan het aantal bewoners dat te maken krijgt met een verbetering. De wegaanleg betekent dat een aantal bewoners grond moeten inleveren (is aantasting woongenot) en dichter op een drukke weg komen te zitten.

Kosten

€ 65 miljoen (inclusief verplaatsen Ziekenhuis)

Technische Haalbaarheid

De verbindingsweg ZOT is te realiseren zonder bruggen of tunnels. Er is wel voorzien in een aantal rotondes, die veel ruimte in beslag nemen.

Ruimtelijke Haalbaarheid

Het Tracé doorsnijdt een aantal percelen. Het geplande tracé van de ZOT in de bebouwde kom is te smal om zowel de functie van erfontsluiting als wijkontsluiting aan te kunnen. Dat betekent dat het tracé door bestaande bebouwing moet worden aangelegd gelet op Verkeersveiligheid en Leefbaarheid.

Oplossend Vermogen

De verplaatsing van het ziekenhuis ontlast de Weihoek (wel onvoldoende), Tolberg Noord en belast Tolberg Zuid. Het Ziekenhuis krijgt een extra ontsluiting. De afname van het verkeer op de Rietgoorsestraat is in vergelijking met de huidige situatie dusdanig klein dat de verkeersproblemen hier onvoldoende worden opgelost. De toename van het verkeer op de Thorbeckelaan gaat leiden tot overlast en onveilige situatie voor bewoners. De beperkte toename op de WdW richting A58 lijkt geen probleem voor de capaciteit van de weg. Wel zijn extra geluidswerende maatregelen nodig voor bewoners achter de verzakte zandwal. Daarnaast zijn er maatregelen nodig voor bewoners aan het wegdeel Thorbeckelaan (WdW-Rietgoorsestraat). Het aantal verwachte voertuigen nadert de 10.000 voertuigen en dan is een minimale afstand van 25 meter tot de weg (GGD-norm) nodig. Gelet op de huidige plannen is het oplossende vermogen minimaal.

Variant 3 Verplaatsen ziekenhuis en Aansluiting Weihoek door het doortrekken van de Heerma van Vosstraat tov Huidige situatie

Verkeersstromen

De verplaatsing van het ziekenhuis en aanleg nieuwe ontsluiting leidt tot de grootse vermindering van de verkeersdruk op de Hulsdonksestraat. De verkeersdruk op de Heerma van Vosstraat neemt toe en komt uit op meer dan 6.500 mvt per etmaal. Daarmee kan de weg het zonder verbreding en aanpassing niet aan. De Sportstraat blijft met meer dan 6.000 voertuigen te druk (tov van variant 1 gaat het om 400 auto's meer; tov van de 0-variant een verlichting van 400 vt). Het verkeer in de Weihoek (ten noorden van de Heerma van Vosstraat neemt met 3.800 mvt toe. Aangezien de nieuwe weg het karakter krijgt van wijkontsluiting moet deze weg zodanig worden ontworpen dat de weg en de bewoners de toename van het verkeer aan kan. In de Tolberg-Noord wordt het iets drukker (aanzuigende werking vanuit de stad). In de rest van de Tolberg is het verkeer vergelijkbaar met de situatie voor verplaatsing van het ziekenhuis, waarbij het wel drukker wordt op de Rietgoorsestraat (bijna 5.000 mvt dat 10% meer dan in de huidige situatie)

Risico's Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid in de Weihoek en Tolberg Noord neemt toe, vanwege de aanleg van een verkeersveilige Heerma van Vosstraat en ontsluiting rond de Weihoek. De overige verkeersstromen zijn in deze variant nagenoeg hetzelfde als in variant 1 (alleen ziekenhuis verplaatsen). In de Tolberg Zuid waar de Thorbeckelaan rechtstreeks wordt aangesloten op de ZOT en het stukje Thorbeckelaan tussen WdW en Rietgoorsestraat zijn wijkontsluitingswegen waar erfontsluitingen op uitkomen. De overige knelpunten zijn vergelijkbaar met variant 1 (alleen ziekenhuis verplaatsen), waardoor per saldo de verkeersveiligheid verbetert. Wel zijn er aanpassingen op de Rietgoorsestraat, vergelijkbaar met de noodzakelijke aanpassingen in variant 2 (aanleg ZOT) nodig. De verkeersveiligheid in de

Thorbeckelaan (wijk uit richting Rietgoorsestraat) wordt beter. Er zijn wel aanpassingen nodig op het stukje wegdek Thorbeckelaan (WdW-Rietgoorsestraat), zoals in variant 0 aangegeven.

Leefbaarheid

De leefbaarheid in de Weihoek en Tolberg Noord blijft gelijk behalve voor een beperkt aantal bewoners die in de Heerma van Vosstraat boven de afslag Sportstraat wonen. Het aantal verkeersbewegingen van ongeveer 4.000 mvt per etmaal blijft ruimschoots binnen de norm na aanpassing van dat stukje Heerma van Vosstraat. Aangezien het wat drukker wordt in de Tolberg verslechtert de leefbaarheid in de Tolberg, behalve in de Thorbeckelaan richting Rietgoorsestraat. Ook de leefbaarheid Thorbeckelaan (WdW-Rietgoorsestraat) wordt iets slechter (ongeveer 8% meer auto's). Met de verspreiding van het verkeer over de hele wijk Tolberg lijkt de leefbaarheid vergelijkbaar met de huidige situatie.

Kosten

€ 53 miljoen (inclusief verplaatsen Ziekenhuis)

Technische Haalbaarheid

Het tracé van de nieuwe weg is voorzien tussen de A58 en de geluidswal achter de Mosberg. De geluidswal moet worden aangepast. Is constructief een uitdaging maar wel te doen. Er is een nieuwe aansluiting op het kruispunt op de Heerma van Vosstraat nodig. Dat is lastig in de passen.

Ruimtelijke Haalbaarheid

Het Tracé van de nieuwe weg doorsnijdt bestaande bebouwing. Vergelijkbaar met aanleg ZOT.

Oplossend Vermogen

De verplaatsing van het ziekenhuis ontlast de Weihoek (wel onvoldoende), Tolberg Noord en belast Tolberg Zuid. Het Ziekenhuis krijgt een extra ontsluiting. De afname van het verkeer op de Rietgoorsestraat in vergelijking met de huidige situatie is dusdanig dat de verkeersproblemen hier onvoldoende worden opgelost. Het oplossend vermogen van deze variant is vergelijkbaar met variant 2 (aanleg ZOT).

[Variant 5 Verplaatsen ziekenhuis en Aansluiting Weihoek door het doortrekken van de Thorbeckelaan achter de Thorbeckevijver tov Huidige situatie](#)

Verkeersstromen

De verplaatsing van het ziekenhuis en aanleg nieuwe ontsluiting leidt tot een vermindering van de verkeersdruk op de Hulsdonksestraat vergelijkbaar met variant 2. De verkeersdruk op de Heerma van Vosstraat blijft nagenoeg gelijk aan de huidige situatie en blijft binnen de norm. De Sportstraat blijft met meer dan 6.000 voertuigen te druk (tov van variant 1 gaat het om 116 auto's meer; tov van de 0-variant een verlichting van 700 vt). Het verkeer in de Weihoek is daarmee vergelijkbaar met de huidige situatie. Het wordt drukker in de Tolberg Noord (aansluiting rotonde WdW-Thorbeckelaan) en Thorbeckelaan Noord (een toename van 50%). Gelet op het karakter van dit wegdeel kan de weg het aan. Het verkeer vanuit de Weihoek en Tolberg Noord kan met deze weg sneller de wijk uit. Het verkeer in de Tolberg Zuid blijft vergelijkbaar met de huidige situatie. Geen significante vermindering of toename. De druk op de Rietgoorsestraat blijft in deze variant te hoog (een vermindering van 600 mvt per etmaal in vergelijking met de huidige situatie; in aantal 3750 mvt boven de norm van 3.000 vt)

Risico's Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid in de Weihoek en Tolberg Noord is vergelijkbaar met de huidige situatie. De rotonde aan de WdW/Thorbeckelaan is breed opgezet. De overige verkeersstromen zijn in deze variant nagenoeg hetzelfde als in variant 1 (alleen ziekenhuis verplaatsen). De overige knelpunten zijn vergelijkbaar met variant 1 (alleen ziekenhuis verplaatsen), waardoor per saldo de verkeersveiligheid verbetert. Wel zijn er aanpassingen op de Rietgoorsestraat, vergelijkbaar met de noodzakelijke aanpassingen in variant 2 (aanleg ZOT) nodig. Er zijn wel aanpassingen nodig op het stukje wegdek Thorbeckelaan (WdW-Rietgoorsestraat), zoals in variant 0 aangegeven.

Leefbaarheid

De leefbaarheid in de Weihoek blijft gelijk. Het aantal verkeersbewegingen van ongeveer 3.800 mvt per etmaal over een nieuw aan te leggen weg blijft ruimschoots binnen de norm. De weg komt tussen het spoor en panden aan de Thorbeckelaan te liggen. Er zijn geen erfontsluitingen op de nieuw aan te leggen weg. Er kan geluidshinder optreden die op te lossen is met een geluidscherm. In Tolberg-Noord is er sprake van een verslechtering van de leefbaarheid omdat de verkeersbewegingen op de rotonde daar toenemen (vooral doorgaand verkeer). De afstand van de woningen tot de rotonde voldoet aan de norm van de GGD (meer dan 25 meter. In de Tolberg-Zuid neemt de verkeersoverlast af. Het aantal bewoners dat te maken krijgt met een verslechtering is vergelijkbaar met het aantal bewoners dat te maken krijgt met een verbetering. Met de verspreiding van het verkeer over de hele wijk Tolberg lijkt de leefbaarheid vergelijkbaar met de huidige situatie.

Kosten

€ 40 miljoen (inclusief verplaatsen Ziekenhuis)

Technische Haalbaarheid

Het tracé van de nieuwe weg is voorzien tussen het spoor en de woningen aan de Thorbeckelaan en gaat achter de Tolbergvijver (geen woningen). De geluidswal moet worden aangepast en is technisch haalbaar. Het doortrekken van de Thorbeckelaan is technisch goed haalbaar.

Ruimtelijke Haalbaarheid

Het Tracé van de nieuwe weg doorsnijdt bestaande bebouwing. Vergelijkbaar met aanleg ZOT.

Oplossend Vermogen

Het Ziekenhuis krijgt een extra ontsluiting. Het noordelijke verkeer in de Tolberg kan nu rechtstreeks de wijk uit op een weg zonder erfontsluitingen. De kans bestaat dat zonder extra verkeersmaatregelen in de Bulkenarsestraat deze straat te veel wordt belast (denk aan versmalling van de weg, waardoor de doorstroming uit de weg wordt gehaald en bewoners de nieuwe weg kiezen in plaats van de Bulkenarsestraat. De afname van het verkeer op de Rietgoorsestraat in vergelijking met de huidige situatie is dusdanig dat de verkeersproblemen hier onvoldoende worden opgelost. Het oplossend vermogen van deze variant is vergelijkbaar met variant 2 (aanleg ZOT).

Variant 8 Verplaatsen ziekenhuis en Aansluiting Weihoek door het doortrekken van de Thorbeckelaan tov Huidige situatie

Verkeersstromen

De verplaatsing van het ziekenhuis en aanleg nieuwe ontsluiting leidt tot een vermindering van de verkeersdruk op de Hulsdonksestraat, wel iets slechter in vergelijking met variant 2. De verkeersintensiteit in de Weihoek en de Tolberg zijn vergelijkbaar met de huidige situatie en veranderen dus nauwelijks. De verkeersdruk op de Heerma van Vosstraat (-300) en de Sportstaat (-200) neemt af. Daarmee blijft de Sportstraat een knelpunt. Ook de Thorbeckelaan (WdW-Rietgoorsestraat) en de Rietgoorsestraat worden drukker.

Risico's Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid in de Weihoek en Tolberg Noord is vergelijkbaar met de huidige situatie. De overige verkeersstromen zijn in deze variant nagenoeg hetzelfde als in variant 1 (alleen ziekenhuis verplaatsen). De overige knelpunten zijn vergelijkbaar met variant 1 (alleen ziekenhuis verplaatsen), waardoor per saldo de verkeersveiligheid verbetert. Wel zijn er aanpassingen op de Rietgoorsestraat, vergelijkbaar met de noodzakelijke aanpassingen in variant 2 (aanleg ZOT) nodig en op het stukje wegdek Thorbeckelaan (WdW-Rietgoorsestraat), zoals in variant 0 aangegeven. De huidige inrichting en capaciteit van de weg is niet voldoende voor de extra verkeersdrukte (Flessenhals + 1.500 mvt en Rietgoorsestraat +2.000 vt).

Leefbaarheid

De leefbaarheid is op enige afstand van Roosendaal voorzien, waardoor de kans bestaat dat er een aantal bewoners in het buitengebied extra last ervaren. Gezien de ligging (naast de snelweg A58) kan het zijn dat de extra 5.500 mvt in vergelijking met de 90.000 mvt op de 58 nauwelijks worden opgemerkt.

€ 67 miljoen (inclusief verplaatsen Ziekenhuis)

Technische Haalbaarheid

Voor de nieuwe weg moet een ongelijkvloerse oplossing gevonden worden voor het kruisen van de spoorlijn Roosendaal-BoZ. Ook moet er een viaduct over de snelweg worden aangelegd. Technisch geeft dit geen problemen en is goed te doen. Er talud beschikbaar.

Ruimtelijke Haalbaarheid

Het is onduidelijk in hoeverre het Tracé van de nieuwe weg bestaande bebouwing doorsnijdt. In bijlage 2 wordt hier in tegenstelling tot variant 3 niets over vermeld.

Oplossend Vermogen

Groot oplossend vermogen. Het verkeer richting ziekenhuis wordt over de snelweg gevoerd. In de wijk zijn er nauwelijks gevolgen van de verplaatsing van het ziekenhuis. Het ziekenhuis krijgt een extra ontsluiting langs de A58 waardoor er al het ware het ziekenhuis in zijn geheel op de A58 (langs noord of zuid) wordt aangesloten.

5. Onderliggende verkeersstromen per variant.

ABSOLUTE VERKEERSSTROMEN	Huidige verkeersstromen	variant 1	variant 2	variant 3	variant 5 aansluiting weihoek langs het spoor	Variant 8 Aansluiting bij Rosada
	Huidige	geen aanpassing	alleen ZOT	aansluiting Weihoek		
Verkeersstromen Weihoek						
Hulsdonksestraat	11000	6354	7045	5948	7045	7686
Frijterslaan	24300	26000	25997	21580	24188	26402
Heerma van Vosstraat (totaal) Erfontsluitingsweg)	5409	4606	4672	6540	5324	5113
Sportstraat (erfontsluitingsweg)	7183	6355	6243	6789	6471	6968
Verkeer verlengde Heerma van Vosstraat (wijkontsluitingsweg)	180	180	180	3992	180	180
Langs nieuwe ontsluitingsweg (wijkontsluitingsweg)				3685		
verkeersstromen Tolberg						
Nieuwe Ontsluitingsweg van punt WDW-Thorbeckelaan (wijkontsluitingsweg)					3799	
Overgang WDW-Thorbeckelaan Thorbeckelaan Noord (Kruispunt naar Thorbeckelaan (rechtdoor)	10340	9833	10097	11154	11867	9812
WDW naar het zuiden	4275	4019	4038	4379	7169	4025
WDW- ZUID Aansluiting WDW richting Rietgoorsestraat of A58	6665	6557	6827	7339	7262	6456
WDW richting A58	8811	9869	10866	9068	9493	9581
Aansluiting President Kennedylaan op WDW	11650	11343	13013	11188	11617	11127
Thorbeckelaan midden (ter hoogte Huijbergseweg) (Erfontsluiting)	5157	5353	5643	5301	5349	5304
Thorbeckelaan Zuid (erfontsluiting)/Kruispunt Rietgoorsestraat of naar ZOT	2876	2149	2229	2111	1699	2053
Thorbeckelaan Flessenhals (wijkontsluiting met erfontsluitingen op de weg)	2688	3294	3480	3028	2932	3356
Verkeer over ZOT na rotonde flessenhals (wijkontsluiting)	6198	7909	9825	6739	5613	7607
			8387			
Verkeersstromen Buitengebied/Bulkenaar						
Rietgoorsestraat	4354	6616	3581	4935	3745	6299
Bulkenaarstraat/Huijbergseweg	1053	niet gemeten	niet gemeten	niet gemeten	niet gemeten	
Haiinksestraat	346	267	335	266	266	266

MUTATIE VERKEERSSTROMEN	Huidige verkeersstromen	variant 1	variant 2	variant 3	variant 5 aansluiting weihoek langs het spoor	Variant 8
	Huidige	geen aanpassing	alleen ZOT	aansluiting Weihoek		Aansluiting bij Rosada
Verkeersstromen Weihoek						
Hulsdonksestraat	11000	-4646	-3955	-5052	-3955	-3314
Frijterslaan	24300	1700	1697	-2720	-112	2102
Heerma van Vosstraat (totaal)						
Erfontsluitingsweg	5409	-803	-737	1131	-85	-296
Sportstraat (erfontsluitingsweg)	7183	-828	-940	-394	-712	-215
Verkeer verlengde Heerma van Vosstraat (wijkontsluitingsweg)	180	0	0	3812	0	0
Langs nieuwe ontsluitingsweg (wijkontsluitingsweg)	0	0	0	3685	0	0
verkeersstromen Tolberg						
Nieuwe Ontsluitingsweg van punt WDW- Thorbeckelaan (wijkontsluitingsweg)		0	0	0	3799	0
Overgang WDW-Thorbeckelaan	10340	-507	-243	814	1527	-528
Thorbeckelaan Noord (Kruispunt naar Thorbeckelaan (recht door)	4275	-256	-237	104	2894	-250
WDW naar het zuiden	6665	-108	162	674	597	-209
WDW- ZUID Aansluiting WDW richting Rietgoorsestraat of A58	8811	1058	2055	257	682	770
WDW richting A58	11650	-307	1363	-462	-33	-523
Aansluiting President Kenedylaan op WDW	5157	196	486	144	192	147
Thorbeckelaan midden (ter hoogte Huijbergseweg) (Erfontsluiting)	2876	-727	-647	-765	-1177	-823
Thorbeckelaan Zuid (erfontsluiting)/Kruispunt						
Rietgoorsestraat of naar ZOT	2688	606	792	340	244	668
Thorbeckelaan Flessenhals (wijkontsluiting met erfontsluitingen op de weg)	6198	1711	3627	541	-585	1409
Verkeer over ZOT na rotonde flessenhals (wijkontsluiting)			8387			
Verkeersstromen Buitengebied/Bulkenaar						
Rietgoorsestraat	4354	2262	-773	581	-609	1945
Bulkenaarsestraat/Huijbergseweg	1053					
Haiinksestraat	346	-79	-11	-80	-80	-80