

Datum:	27 mei 2025	Zaaknummer: 1392237
Van:	Portefeuillehouder Wethouder Heij	
Aan:	De raad van de gemeente Roosendaal	
Onderwerp:	Raadsmededeling Afdoening Motie 2024-M13 'Verbeteren verkeersverbinding Roosendaal Zuid en Oost (rvS gebiedsvisie De Groene Kamers)'	
Bijlage:	Bijlage 1: Variantenonderzoek verkeersverbinding Roosendaal zuid en -oost, Goudappel	

Kennisnemen van

'Variantenonderzoek voor een verkeersverbinding Roosendaal zuid en -oost' door Goudappel.

Inleiding

Op 16 mei 2024 heeft uw raad een motie aangenomen waarbij zij het college het volgende opdraagt:

- Door het ontbreken van een verbinding tussen twee binnenstedelijke wegen die zijn bedoeld voor de afwikkeling van veel verkeer (Willem Dreesweg en Zundertseweg), er geen volwaardige verkeersontsluiting op een hoofdontsluitingsweg tussen het oosten en zuid(west)en van Roosendaal is.
- Men daardoor genooddaakt is om dwars door een woonwijk te rijden om van A naar B te komen, op wegen die niet zijn ingericht voor dergelijke verkeersintensiteit.
- Inwoners in met name Langdonk problemen ervaren door het sluipverkeer en de daardoor ontstane verkeersdrukke.
- In bestemmingsplan Langdonk een wro-zone is aangeduid voor het doortrekken van de Willem Dreesweg.
- Er tot op heden nog geen finale besluitvorming is geweest over het verbinden van de wijken Langdonk en Kortendijk door middel van een hoofdwegen-structuur.

1. Te inventariseren welke mogelijkheden er zijn om de verkeerskundige verbinding tussen het oosten en zuid(west)en van Roosendaal, met name tussen de wijken Langdonk en Kortendijk, te verbeteren.
2. Deze mogelijke scenario's, met inbegrip van het doortrekken van de Willem Dreesweg, nader verkeerskundig te onderzoeken.
3. Hierbij in ieder geval de onderdelen uitvoerbaarheid, bevordering verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid, landschappelijke- en ruimtelijke inpassing mee te nemen.
4. Een overzicht van globale kostenramingen en potentiële opbrengsten in beeld te brengen (denk hierbij ook aan mogelijkheden voor co-financiering).
5. Dit onderzoek zo veel mogelijk uit te voeren binnen de huidige ambtelijke capaciteit indien mogelijk. Indien niet haalbaar de incidentele kosten hiervoor te dekken uit de algemene reserve met een maximum van € 100.000,- euro.
6. Aan de hand van de onderzoeksresultaten, aan de gemeenteraad uiterlijk in het tweede kwartaal van 2025 een raadsvoorstel ter besluitvorming voor te leggen, met daarin een onderbouwde voorkeursvariant voor het realiseren van de verkeersverbinding tussen Roosendaal oost en zuid(west), inclusief dekkingsvoorstel.

Voor het beantwoorden van de motie is eerst een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is een herijking van verkeerskundige intensiteiten met een vooruitblik naar 2040, dit in lijn van ontwikkelingen gemoeid met RSD40 en Mobiliteitsvisie. Daarnaast zijn in het verkeersonderzoek een drietal varianten onderzocht, waarvan twee genoemd in de motie. Deze varianten bestaan uit ingrepen op het autonetwerk, zoals het doortrekken van de Willem Dreesweg naar Zundertseweg, een volwaardige aansluiting van de Burgemeester Schneiderlaan op de Antwerpseweg en een snelheidsverlaging op de

Burgemeester Schneiderlaan. Met deze varianten wordt inzichtelijk gemaakt wat er gebeurt als het netwerk wordt uitgebreid, hoofdwegen worden geoptimaliseerd of juist afgewaardeerd. Deze effecten zijn vergeleken met een referentiesituatie (geen maatregelen). We gaan daarbij uit van het jaar 2040, waarbij diverse ontwikkelingen uit RSD40 voltooid zijn.

Informatie/kernboodschap

Referentie 2040

Uit het verkeerskundig onderzoek blijkt dat de verkeersintensiteiten in Referentie 2040 op alle wegen in en rondom Langdonk en Kortendijk blijven binnen de marges van verkeersveiligheid en functie van de weg.

Variantenonderzoek

Uit de variantenstudie is te concluderen dat geen van de varianten voor een significante verlichting van de verkeersdruk leidt. Alle onderzochte varianten leiden tot een verplaatsing van verkeersstromen. De effecten zijn het grootst op de hoofdwegen. Op de lokale (wijk)wegen zijn de effecten beperkt of leidt het zelfs tot ongewenste toenames, zoals op de Onyxdijk. Als we de referentiesituatie van 2040 nader bekijken dan zien we geen problemen ontstaan op kruispuntniveau en netwerkniveau.

Dat er geen problemen zijn op netwerkniveau wil niet zeggen dat lokaal geen overlast kan worden ervaren door verkeer. Dit is echter geen capaciteitsprobleem, waarbij ingrepen in het netwerk noodzakelijk zijn. Overlast kan ook het gevolg zijn van bijvoorbeeld gedrag, zoals te hard rijden. Lokale maatregelen zijn dan vaak effectiever in het tegengaan van deze overlast.

Vervolg onderzoek motie:

Uw gemeenteraad heeft in de motie in besluitpunt 4 en 5 aan het college gevraagd:

4. Een overzicht van globale kostenramingen en potentiële opbrengsten in beeld te brengen (denk hierbij ook aan mogelijkheden voor co-financiering).
5. Dit onderzoek zo veel mogelijk uit te voeren binnen de huidige ambtelijke capaciteit indien mogelijk. Indien niet haalbaar de incidentele kosten hiervoor te dekken uit de algemene reserve met een maximum van € 100.000,- euro.

Om uitvoering te geven aan dit deel van de motie moet het college schaarse ambtelijke capaciteit met specifieke kennis inzetten, die momenteel hard nodig is om voortgang te kunnen boeken, op majeure opgaven. Dit op onder meer RSD40, de Spoorzone en de opgaven die voortvloeien uit de Mobiliteitsvisie in de Mobiliteitsagenda.

Mobiliteitsvisie Roosendaal 2040:

Met het vaststellen van de mobiliteitsvisie Roosendaal 2040 zet Roosendaal in op actieve mobiliteit. Door vervoersbewegingen zoveel mogelijk langs het STOMP-principe te faciliteren, zetten wij in op een duurzame mobiliteitstransitie, dragen we bij aan de ambities uit RSD40 én zorgen we voor een effectievere inzet van de bestaande infrastructuur.

Ontwikkeling De Groene Kamers:

De ontwikkeling van De Groene Kamers verhindert een doortrekking van de Willem Dreesweg niet, waarbij rekening wordt gehouden met een ruimtelijke inpassing. Ook na 2040 (of eerder) is er de mogelijkheid om de Willem Dreesweg door te trekken. Hierbij wel een kanttekening dat indien gekozen wordt voor het doortrekken van de Willem Dreesweg, dat deze een eigen separate planologische procedure dient te doorlopen, welke onder bevoegdheid van uw raad valt. Eveneens zal hier vanwege geluid rekening gehouden moeten worden met mitigerende maatregelen.

Conclusie

Uit het verkeerskundig onderzoek blijkt dat er in Referentie 2040 geen knelpunten voordoen op alle wegen in en rondom Langdonk en Kortendijk en geen van de varianten tot een significante verlichting van de verkeersdruk leidt.

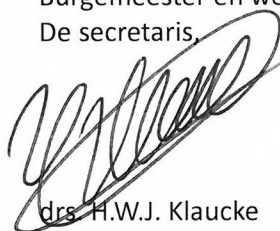
Er is op dit moment geen ambtelijke capaciteit beschikbaar voor verdere uitwerking van de motie en prioriteit geven aan de uitvoering van dit deel van de motie (deels punt 3 en punt 4) leidt tot vertragingen op andere cruciale en majeure projecten. En de ontwikkeling van De Groene Kamers zal ruimtelijk het doortrekken van de Willem Dreesweg in de toekomst niet verhinderen. Het college zal geen verdere uitvoering geven aan deze motie.

Hiermee beschouwen wij de Motie 2024-M13 'Verbeteren verkeersverbinding Roosendaal Zuid en Oost (rvS gebiedsvisie De Groene Kamers)' als afgedaan.

Afsluiting en ondertekening

Wij vertrouwen erop U hiermede voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Roosendaal,
De secretaris, De burgemeester,



drs. H.W.J. Klaucke



M. Buijs

An aerial photograph of the Roosendaal area in the Netherlands. The image shows a dense urban area with many houses and streets, transitioning into green fields and agricultural land towards the bottom. A red line is drawn across the image, starting from the left edge and curving downwards towards the bottom right corner, defining a specific study area. Labels 'Roosendaal', 'OOST', and 'LANGDONK' are visible in the upper part of the image. A small red square with the text 'A58' is located on the left side.

Variantenonderzoek verkeersverbinding Roosendaal zuid en -oost

Definitieve rapportage

Opdrachtgever
Titel rapport

Gemeente Roosendaal
Variantenonderzoek verkeersverbinding
Roosendaal zuid en -oost

Kenmerk
Datum publicatie

018773.20250123.R1.03
22 april 2025

Projectteam Goudappel

Status

Definitief

© Copyright Goudappel BV 22-4-25

Inhoudsopgave

1. Inleiding	4
2. Uitgangspunten	5
2.1 Verkeersmodel	5
2.2 Varianten	5
3. Verkeersverschuivingen	6
3.1 Intensiteiten	6
3.2 Variant 1: Doortrekking Willem Dreesweg	7
3.3 Variant 2 Uitbreiding aansluiting Churchillpoort	8
3.4 Variant 3: Snelheidsverlaging Burgemeester Schneiderlaan en Strausslaan	9
4. Kruispuntberekeningen	10
4.1 Resultaat kruispuntberekeningen	11
4.1.1 KP1: Kruising Churchillpoort (Burgemeester Schneiderlaan – Antwerpseweg)	11
4.1.2 KP2: Kruising Rooseveltpoort (Willem Dreesweg – Antwerpseweg)	12
4.1.3 KP3: VRI Burgemeester Schneiderlaan – Donkenweg	15
4.1.4 KP4: VRI Burgemeester Schneiderlaan – Zundertseweg	16
4.1.5 KP 5: Rotonde Zundertseweg – Onyxdijk (- Willem Dreesweg)	16
5. Afweging varianten	19

1. Inleiding

Door de Raad (d.d. 14-05-2024) is het College gevraagd om de meest optimale oplossing te onderzoeken voor een verkeerskundige verbinding tussen de wijken in het oosten en zuid(westen) van Roosendaal (te weten: Tolberg, Groot-Kroeven, Langdonk en Kortendijk). Bijzondere aandachtspunten beredeneerd vanuit het infrastructuurnetwerk betreffen:

- Verbinding tussen Langdonk en Kortendijk;
- Knooppunt N262-Churchillpoort-Burgemeester Schneiderlaan;
- Mogelijk scenario van doortrekken Willem Dreesweg ten zuiden van Langdonk te onderzoeken.

De gemeente Roosendaal heeft Goudappel gevraagd een variantenonderzoek uit te voeren om antwoord te verkrijgen op bovenstaande motie. Voorliggende rapportage beschrijft de doorlopen stappen en de uitkomsten van dit verkeersonderzoek.

SAMENHANG MET SEPARAAT LOPENDE STUDIES

Roosendaal is momenteel volop in beweging. Medio januari is in de gemeenteraad de gemeente brede Kwaliteitssprong (RSD40) vastgesteld. De groeiambitie van Roosendaal naar indicatief 100.000 inwoners is hierbij het uitgangspunt. In regionaal verband wordt een MMMP opgesteld voor de stedelijke regio West-Brabant West (SRWBW). Daarnaast werkt de gemeente aan een nieuwe gemeentelijke Mobiliteitsvisie, en zijn er verschillende ruimtelijke gebiedsontwikkelingen zoals Spoor C, Laan van Brabant, Westrand en Leisurepark Roosendaal.

Al deze ontwikkelingen en onderzoeken hangen met elkaar samen en zijn voor zover mogelijk ook in samenhang met elkaar beschouwd. Zo zijn de werkzaamheden in de verschillende deelprojecten met elkaar verbonden en zijn inzichten en ervaringen uit separaat lopende studies samengebracht.

2. Uitgangspunten

Dit hoofdstuk behandelt de uitgangspunten van dit verkeersonderzoek. De uitgangspunten zijn in samenspraak met de gemeente Roosendaal opgesteld, alvorens is gestart met de verkeersmodelwerkzaamheden.

2.1 Verkeersmodel

Om de verkeersverschuivingen in beeld te brengen is gebruik gemaakt van de BBMA2022. Hierbij is het prognosejaar 2040 gehanteerd, overeenkomstig met de gehanteerde toekomstjaren in de Kwaliteitssprong en Mobiliteitsvisie. Hoewel inmiddels een nieuwer regionaal verkeersmodel beschikbaar is (BBMA2024, opgeleverd december 2024), was dit ten tijde van de start van dit verkeersonderzoek het vigerende verkeersmodel. Bovendien is het verkeersmodel (BBMA2022), in het kader van de Mobiliteitsvisie, in de zomer van 2024 nog geactualiseerd en verfijnd op basis van de Kwaliteitssprong (RSD40). Hierbij zijn de invoergegevens, en met name de ruimtelijke ontwikkelingen, uitgebreid geactualiseerd en afgestemd op de ambities van de gemeente Roosendaal om te groeien naar 100.000 inwoners. Concreet betekent dit dat reeds een referentiesituatie voorhanden was waarbij Roosendaal ca. 100.000 bevat.

Ten behoeve van de mobiliteitsvisie is reeds een doorrekening in het verkeersmodel (BBMA2022) gemaakt waarbij de verkeerssituatie in Roosendaal in beeld is gebracht met 100.000+ inwoners. Daardoor is er al een goede referentiesituatie beschikbaar in het verkeersmodel waarbij voor het prognosejaar 2040 de woningbouwplannen zijn opgenomen, zoals voorzien in de Schaalsprong. Voorafgaand aan de eerste werksessie brengen we de verkeerssituatie in 2040, bij realisatie van de Schaalsprong, beknopt in beeld. Hierbij ligt de nadruk op doorstroming en verkeersveiligheid. Dit geldt als startpunt voor de verkenning van mogelijke oplossingsrichtingen.

2.2 Varianten

In dit verkeersonderzoek is z gezegd gebruik gemaakt van de referentiesituatie 2040, afkomstig uit de separate werkzaamheden voor RSD40 en de Mobiliteitsvisie. In samenspraak met de gemeente Roosendaal zijn in totaal drie planvarianten onderzocht. Dit betrof enkel netwerkaanpassingen (toevoeging wegennet, aanpassing kruispuntvormen, aanpassing snelheden). Oftewel, in de planvarianten is voortgebouwd op de sociaaleconomische gegevens uit de referentiesituatie 2040.

De volgende situaties zijn nader beschouwd:

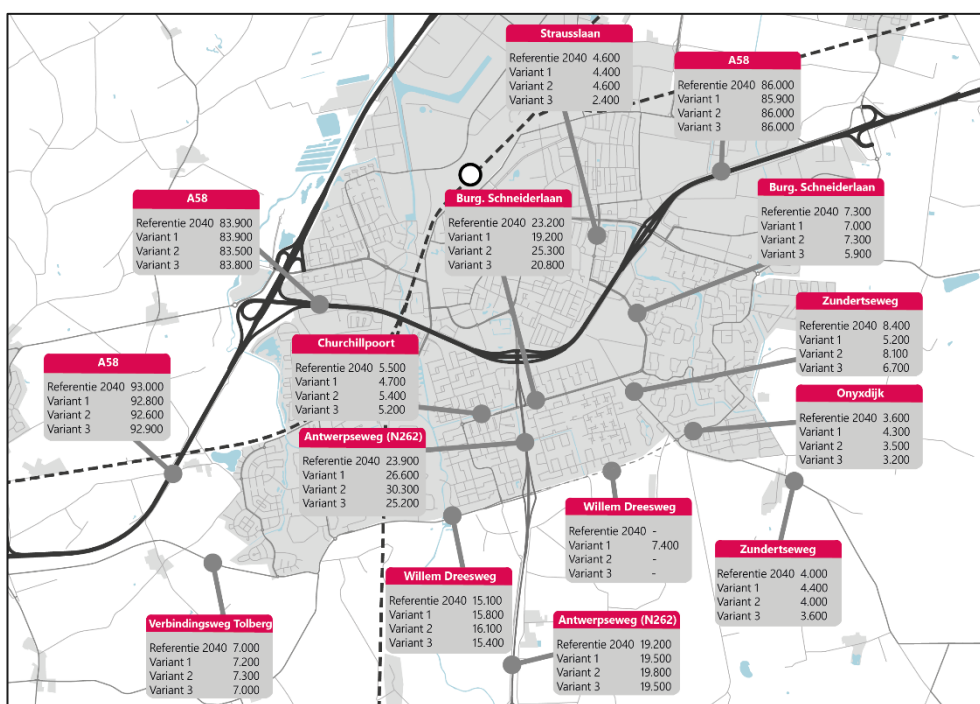
- **Referentiesituatie 2040:** De autonome situatie wanneer Roosendaal groeit naar 100.000 inwoners. Hierin zitten nog geen netwerkaanpassingen.
- **Planvariant 1:** Doortrekking van de Willem Dreesweg
- **Planvariant 2:** Uitbreiding van de aansluiting Churchillpoort
- **Planvariant 3:** Snelheidsverlaging op de Burgemeester Schneiderlaan en Strausslaan naar 30 km/u.

3. Verkeersverschuivingen

In dit hoofdstuk zijn de belangrijkste verkeersverschuivingen als gevolg van de netwerkwijzigingen in beeld gebracht. Het planeffect van de drie planvarianten is inzichtelijk gemaakt door de intensiteiten om en nabij het plangebied op de relevante wegvakken te vergelijken met de intensiteiten in de referentiesituatie 2040.

3.1 Intensiteiten

In figuur 3.1 is voor enkele relevante wegvakken een overzicht gemaakt van de verkeersintensiteiten in de referentiesituatie 2040 (inclusief RSD40/100.00 inwoners) en in de drie planvarianten (incl. netwerkaanpassingen).



Figuur 3.1: Verkeersintensiteiten in de referentiesituatie 2040 en de drie planvarianten (afgerond op 100-tallen).

De verkeersintensiteit op de Antwerpseweg (N262) neemt in varianten 1 en 2 aanzienlijk toe ten zuiden van de Churchillpoort, met een stijging van respectievelijk 11% en 26%. Deze toename wordt voornamelijk veroorzaakt door verkeer dat binnen Roosendaal andere routes kiest en nauwelijks door doorgaand verkeer. De doortrekking van de Willem Dreesweg, zoals beschreven in variant 1, zorgt voor de grootste daling van de verkeersintensiteiten op de Burgemeester Schneiderlaan, al verschilt dit niet veel met de snelheidsverlaging als maatregel. Daarentegen leidt de uitbreiding van de Churchillpoort juist tot een toename van de verkeersintensiteiten op deze weg.

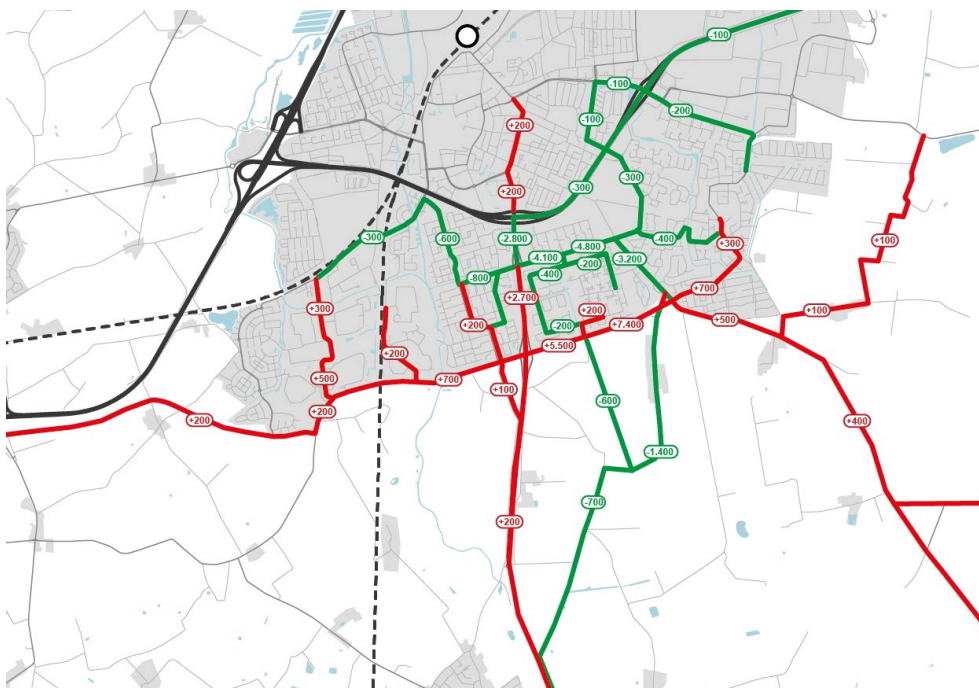
Opvallend is dat in variant 3 het rustiger wordt op de nagenoeg alle wegen door Langdonk, Kroeven (en Kortendijk). Dit is bijvoorbeeld ook het geval op de Zundertseweg. Wel leidt dit tot een toename van verkeer op onder meer de A58 en Antwerpseweg.

3.2 Variant 1: Doortrekking Willem Dreesweg

Figuur 3.2 toont de verkeerseffecten op netwerkniveau bij doortrekking van de Willem Dreesweg ten opzichte van de referentiesituatie 2040. Hierbij is zichtbaar dat de doortrekking van de Willem Dreesweg ca. 7.400 verkeersbewegingen trekt per etmaal. Deze toename van verkeer verspreid zich verder over het netwerk op onder andere de as verbindingsweg Tolberg – Willem Dreesweg – Zundertseweg.

Er is een omslag van met name lokaal verkeer zichtbaar. Verkeer dat in de referentiesituatie over de Burgemeester Schneiderlaan rijdt, kiest bij doortrekking van de Willem Dreesweg voor een meer zuidelijke route. Deze andere routekeuze begint al in de woonwijken, waar verkeer in zuidelijke richting de wijk uitrijdt.

De toenames aan de zuidzijde van Roosendaal leiden tot verkeersafnames in de noordelijke delen van Kroeven, Langdonk en deels Kortendijk. Met name de Burgemeester Schneiderlaan ondergaat een verkeersafname van ca. 4.000 tot 5.000 mvt/etm.

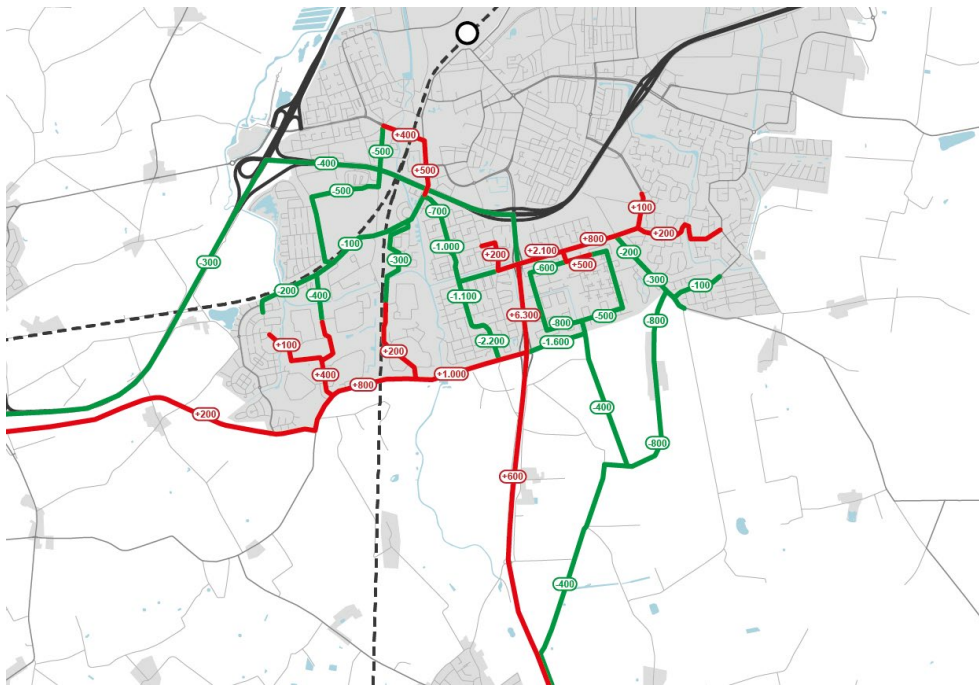


Figuur 3.2: Verkeerstoenames per etmaal in planvariant 1 ten opzichte van de referentiesituatie 2040 (afgerond op 100-tallen met een ondergrens van 50 mvt/etm).

3.3 Variant 2 Uitbreiding aansluiting Churchillpoort

Figuur 3.3 toont de verkeerseffecten op netwerkniveau bij het 'het compleet maken' van de aansluiting Churchillpoort ten opzichte van de referentiesituatie 2040.

De Antwerpseweg (N262) trekt ten zuiden van de Churchillpoort ruim 6.000 extra verkeersbewegingen als gevolg van de volledige aansluiting. Voor met name de wijken ten westen van de Antwerpseweg resulteert de aanpassing aan de Churchillpoort in een afname van het verkeer dat via binnenwegen rijdt. In plaats daarvan wordt dit verkeer afgewikkeld via de Antwerpseweg en de Willem Dreesweg. Tegelijkertijd nemen de verkeersintensiteiten op de Burgemeester Schneiderlaan toe, met een groei van circa 1.000 tot 2.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Vanwege de mogelijkheid om vanaf de Churchillpoort in zuidelijke richting verder te rijden, kiest verkeer van en naar Langdonk en Kortendijk vaker voor de Burgemeester Schneiderlaan in plaats van door de wijk via Langdonk en/of de Zundertseweg.



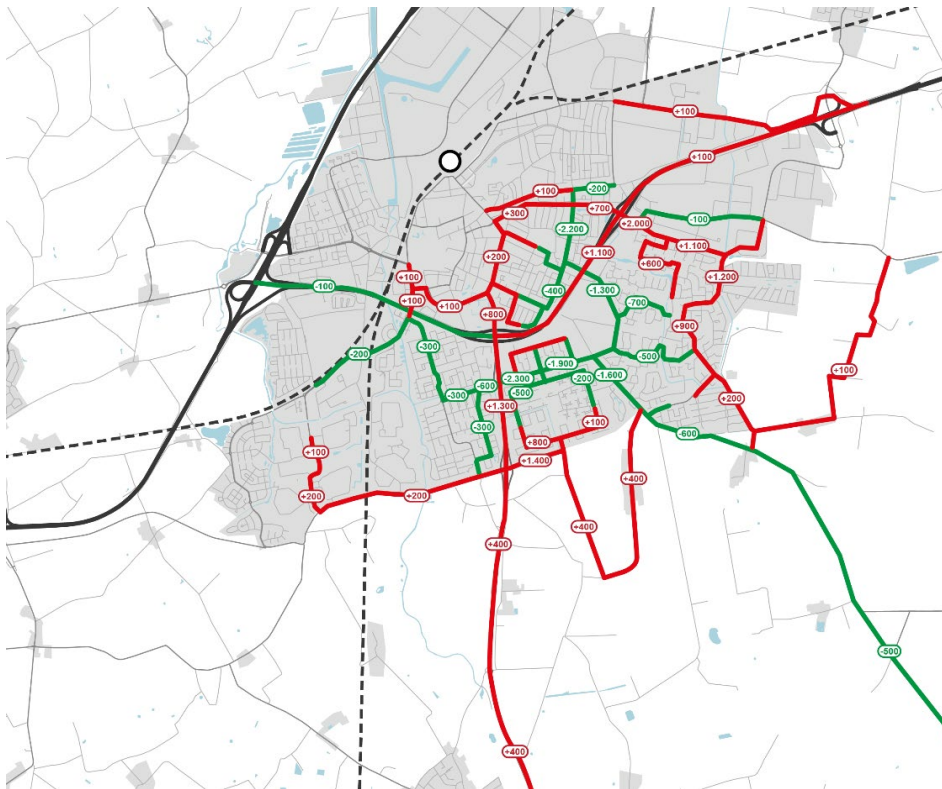
Figuur 3.3: Verkeerstoesnames per etmaal in planvariant 2 ten opzichte van de referentiesituatie 2040 (afgerond op 100-tallen met een ondergrens van 50 mvt/etm).

3.4 Variant 3: Snelheidsverlaging Burgemeester Schneiderlaan en Strausslaan

In figuur 3.4 zijn de verkeersverschuivingen zichtbaar in variant 3 ten opzichte van de referentiesituatie 2040.

De snelheidsverlaging naar 30 km/u op de Burgemeester Schneiderlaan en het noordelijk deel van de Strausslaan sorteert effect op beide wegen. Zo is op de Burgemeester Schneiderlaan een afname zichtbaar van 1.300 tot 2.300 mvt/etm. Deze afname is het grootst ter hoogte van de aansluiting Churchillpoort en zwakt af in verdere noordoostelijke richting. Op de Strausslaan neemt het verkeer met ca. 2.200 mvt/etm af. Ook de Zundertseweg krijgt te maken met een afname van verkeer (tot -1.600) als gevolg van de snelheidsverlaging op de aangrenzende wegen.

De snelheidsverlagingen leiden tot diverse routewijzigingen van verkeer uit de woonwijken. Verkeer kiest immers voor snellere alternatieven, bijvoorbeeld over de Antwerpseweg (+1.300) en Willem Dreesweg (+1.400) in het zuiden, maar ook de Onyxdijk/Flintdijk (tot +1.200) in het oosten en de centrumring en Beethovenlaan in het noorden. Bovendien is een toename van verkeer zichtbaar op de A58, wat voornamelijk komt doordat verkeer bij de aansluiting Van Beethovenlaan de A58 oprijdt richting de Antwerpseweg en vice versa. Hiermee kiest verkeer dus meer voor de stedelijke hoofdstructuur in plaats van de route 'binnendoor' wat positief is.



Figuur 3.4: Verkeerstoenames per etmaal in planvariant 3 ten opzichte van de referentiesituatie 2040 (afgerond op 100-tallen met een ondergrens van 50 mvt/etm).

4. Kruispuntberekeningen

Voor de referentiesituatie en de verschillende planvarianten is voor vijf kruispunten onderzocht of de afwikkeling afdoende is. Figuur 4.1 toont de locaties van de onderzochte kruispunten. Dit betreft de volgende kruispunten:

1. Kruising Churchillpoort (Burgemeester Schneiderlaan – Antwerpseweg)
2. Kruising Rooseveltpoort (Willem Dreesweg – Antwerpseweg)
3. VRI Burgemeester Schneiderlaan – Donkenweg
4. VRI Burgemeester Schneiderlaan – Zundertseweg
5. Rotonde Zundertseweg – Onyxdijk (- Willem Dreesweg)



Figuur 4.1: Locaties van de vijf nader beschouwde kruispunten.

De verkeersafwikkeling op de door VRI geregelde kruispunten is in beeld gebracht met behulp van de simulatiesoftware COCON. Hierbij wordt de verkeersafwikkeling beoordeeld op basis van de cyclustijden conform het beoordelingskader in tabel 4.1. Op voorrangskruispunten en rotondes is de VISSIM Kruispuntverkenner gebruikt om de verkeersafwikkeling in beeld te brengen. Hierbij wordt de verkeersafwikkeling beoordeeld op basis van de gemiddelde verliestijden (in seconden) conform het beoordelingskader in tabel 4.2.

Uitgangspunten COCON (VRI's)

Cyclustijden (s)	3-taks kruispunt	4-taks kruispunt
Goed	< 75 sec	< 90 sec
Redelijk/matig	75 – 90 sec	90 – 120 sec
Slecht	> 90 sec	> 120 sec

Tabel 4.1: Beoordelingskader kruispuntberekeningen VRI's (COCON).

Uitgangspunten VISSIM Kruispuntverkenner (ongeregeld)

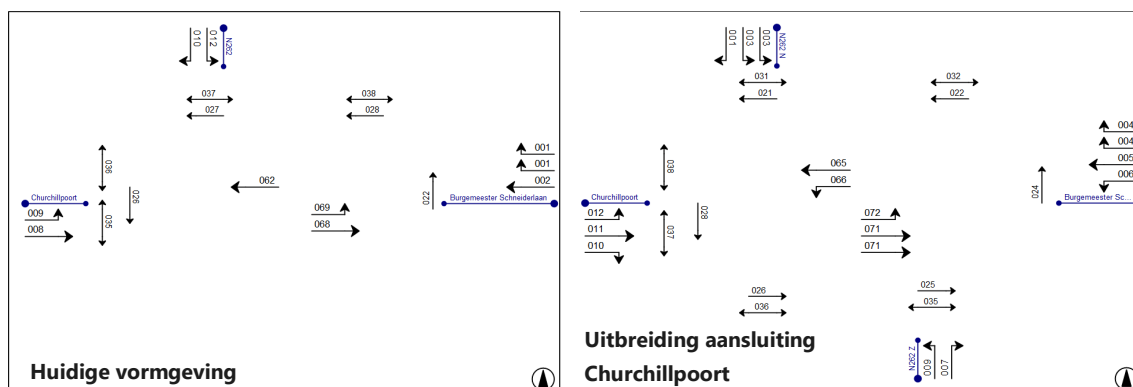
Verliestijden (s)	Hoofdrichting		Zijrichting	
	Motorvoertuigen	Langzaam verkeer	Motorvoertuigen	Langzaam verkeer
Goed	< 25 sec	< 10 sec	< 40 sec	< 20 sec
Redelijk/matig	25 – 45 sec	10 – 20 sec	40 – 60 sec	20 – 40 sec
Slecht	> 45 sec	> 20 sec	> 60 sec	> 40 sec

Tabel 4.2: Beoordelingskader kruispuntberekeningen ongeregelde kruispunten en rotondes (VISSIM Kruispuntverkenner).

4.1 Resultaat kruispuntberekeningen

4.1.1 KP1: Kruising Churchillpoort (Burgemeester Schneiderlaan – Antwerpseweg)

Voor de kruising Burg. Schneiderlaan-Antwerpseweg zijn 2 verschillende vormgevingen getoetst, te weten de huidige vormgeving en een aangepast vormgeving met ook een zuidelijke aansluiting op de Antwerpseweg (het 'compleet maken' van de aansluiting).



Figuur 4.2: De huidige vormgeving en vormgeving van een aangepaste Churchillpoort schematisch weergegeven, inclusief signaalgroepen.

In de aangepaste vormgeving is een andere signaalgroepnummering, conform de aangeleverde schets, dan in de huidige vormgeving. In beide vormgevingen zijn er koppelingen in de regeling aanwezig. In de huidige vormgeving zijn signaalgroep 8 en 12 gekoppeld aan 68, signaalgroep 9 aan 69 en signaalgroep 2 aan 62. In de aangepaste vormgeving zijn de signaalgroepen 3 en 11 gekoppeld aan 71, signaalgroep 12 aan 72, signaalgroepen 5 en 9 aan 65 en signaalgroep 6 aan 66

In tabel 4.3 is het resultaat van de kruispuntberekeningen zichtbaar, weergegeven in cyclustijden (s). De huidige vormgeving kan het verkeer in de drie getoetste varianten goed verwerken. Er ontstaan verder ook geen problemen door te lange wachtrijen. In de aangepaste vormgeving, met de zuidelijke aansluiting op de N262, kan het verkeer ook goed afgewikkeld worden. In deze vormgeving zullen ook geen problemen met wachtrijen ontstaan. De lage cyclustijd in de aangepaste vormgeving zorgt er ook voor dat er ruimte in de regeling is om eventuele blokkades in de pieken te voorkomen door middel van goede lusconfiguratie.

Cyclustijden (s)	Ochtendspits	Avondspits
Referentie	46 sec	60 sec
V1: Doortrekking Willem Dreesweg	43 sec	57 sec
V2: Aanpassing Churchillpoort	51 sec	64 sec
V3: Snelheidsverlaging Burg. Schneiderlaan - Strauslaan	44 sec	50 sec

Tabel 4.3: De cyclustijd (in seconden) van kruispunt 1 voor de referentiesituatie en de drie onderzochte varianten in de ochtend- en avondspits.

4.1.2 KP2: Kruising Rooseveltpoort (Willem Dreesweg – Antwerpseweg)

De kruising Rooseveltpoort betreft een voorrangskruispunt die als het ware uit twee delen bestaat. Één voorrangskruispunt ten oosten van de Antwerpseweg en één voorrangskruispunt ten westen van de Antwerpseweg. Beide delen zijn zodoende los beschouwd, waarbij wel rekening is gehouden met mogelijk blokkades door wachtrijen. Tabellen 4.4 en 4.5 tonen de resultaten hiervan.

Oostzijde

Het oostelijke kruispunt van de Rooseveltpoort kan het verkeer in het referentiescenario en de aanpassing van de Churchillpoort (variant 2) goed verwerken. Het verkeer kan niet goed afgewikkeld worden tijdens de ochtendspits wanneer de Dreesweg is doorgetrokken naar de rotonde met de Onyxdijk. In de variant met de afwaardering naar 30km/u voor de Burgemeester Schneiderlaan en een deel van de Strauslaan kan het verkeer in de ochtendspits goed worden afgewikkeld. In de avondspits neemt de verliestijd voor de afrit van de N262 zuid toe tot 30 seconden wat een redelijke tot matige verkeersafwikkeling is. Er ontstaan echter geen problemen door middel van wachtrijvorming.

2040 Referentie	Hoofdrichting	Hoofdrichting	Hoofdrichting	Hoofdrichting			Hoofdrichting	Hoofdrichting	Hoofdrichting	Hoofdrichting
Ochtendspits	N262 N	Willem Dreesweg O	N262 Z	Willem Dreesweg W		Avondspits	N262 N	Willem Dreesweg O	N262 Z	Willem Dreesweg W
Gem. verliestijd (sec)	0	5	25	10		Gem. verliestijd (sec)	0	5	20	5
Max. wachtrij (meters)	0	5	15	30		Max. wachtrij (meters)	0	5	55	5
Variant 1 Doortrekking Dreesweg	Hoofdrichting	Hoofdrichting	Hoofdrichting	Hoofdrichting			Hoofdrichting	Hoofdrichting	Hoofdrichting	Hoofdrichting
Ochtendspits	N262 N	Willem Dreesweg O	N262 Z	Willem Dreesweg W		Avondspits	N262 N	Willem Dreesweg O	N262 Z	Willem Dreesweg W
Gem. verliestijd (sec)	0	5	55	15		Gem. verliestijd (sec)	0	5	25	5
Max. wachtrij (meters)	0	5	30	50		Max. wachtrij (meters)	0	5	45	10
Variant 2 Aanpassing Churchillpoort	Hoofdrichting	Hoofdrichting	Hoofdrichting	Hoofdrichting			Hoofdrichting	Hoofdrichting	Hoofdrichting	Hoofdrichting
Ochtendspits	N262 N	Willem Dreesweg O	N262 Z	Willem Dreesweg W		Avondspits	N262 N	Willem Dreesweg O	N262 Z	Willem Dreesweg W
Gem. verliestijd (sec)	0	5	25	10		Gem. verliestijd (sec)	0	5	20	5
Max. wachtrij (meters)	0	5	15	35		Max. wachtrij (meters)	0	0	35	5
Variant 3 RSD Burg Schneiderlaan	Hoofdrichting	Hoofdrichting	Hoofdrichting	Hoofdrichting			Hoofdrichting	Hoofdrichting	Hoofdrichting	Hoofdrichting
Ochtendspits	N262 N	Willem Dreesweg O	N262 Z	Willem Dreesweg W		Avondspits	N262 N	Willem Dreesweg O	N262 Z	Willem Dreesweg W
Gem. verliestijd (sec)	0	5	25	10		Gem. verliestijd (sec)	0	5	30	5
Max. wachtrij (meters)	0	5	15	30		Max. wachtrij (meters)	0	5	65	5

Tabel 4.4: De gemiddelde totale verliestijd (in seconden) van kruispunt 2 (oost) voor de referentiesituatie en de drie onderzochte varianten in de ochtend- en avondspits.

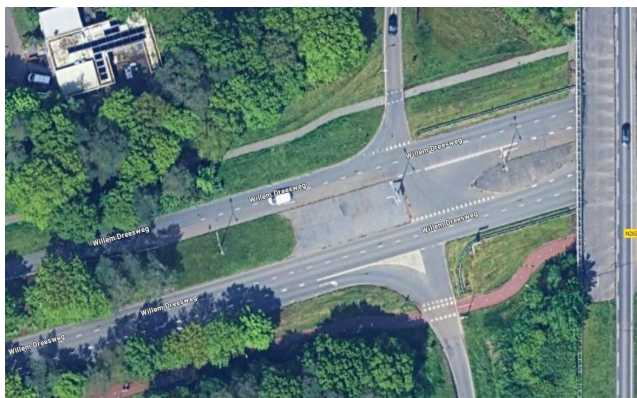


Westzijde

De westelijke aansluiting van de N262 bij de Rooseveltpoort kan het verkeer in alle varianten goed afwikkelen. De gemiddelde totale verliestijden blijft op alle takken onder de 25 seconden en is daarmee te classificeren als goed. We verwachten geen doorstromingsknelpunten; ook niet als gevolg van een verminderde doorstroming aan de oostzijde van het kruispunt.

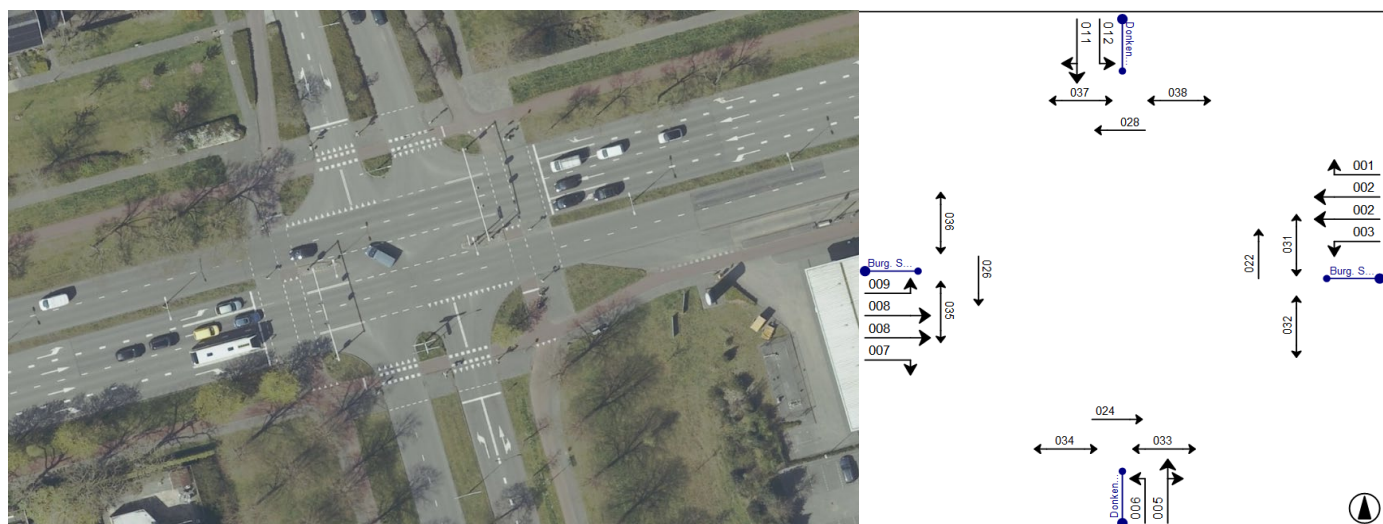
2040 Referentie	Hoofdrichting	Hoofdrichting	Hoofdrichting	Hoofdrichting			Hoofdrichting	Hoofdrichting	Hoofdrichting	Hoofdrichting	
Ochtendspits	N262 N	Willem Dreesweg O	N262 Z	Willem Dreesweg W			Avondspits	N262 N	Willem Dreesweg O	N262 Z	Willem Dreesweg W
Gem. verliestijd (sec)	10	5	0	5			Gem. verliestijd (sec)	15	5	0	5
Max. wachtrij (meters)	15	5	0	5			Max. wachtrij (meters)	60	0	0	5
Variant 1 Doortrekking Dreesweg	Hoofdrichting	Hoofdrichting	Hoofdrichting	Hoofdrichting			Hoofdrichting	Hoofdrichting	Hoofdrichting	Hoofdrichting	
Ochtendspits	N262 N	Willem Dreesweg O	N262 Z	Willem Dreesweg W			Avondspits	N262 N	Willem Dreesweg O	N262 Z	Willem Dreesweg W
Gem. verliestijd (sec)	20	5	0	5			Gem. verliestijd (sec)	20	5	0	5
Max. wachtrij (meters)	35	10	0	5			Max. wachtrij (meters)	65	5	0	5
Variant 2 Aanpassing Churchillpoort	Hoofdrichting	Hoofdrichting	Hoofdrichting	Hoofdrichting			Hoofdrichting	Hoofdrichting	Hoofdrichting	Hoofdrichting	
Ochtendspits	N262 N	Willem Dreesweg O	N262 Z	Willem Dreesweg W			Avondspits	N262 N	Willem Dreesweg O	N262 Z	Willem Dreesweg W
Gem. verliestijd (sec)	10	5	0	5			Gem. verliestijd (sec)	20	5	0	5
Max. wachtrij (meters)	10	5	0	5			Max. wachtrij (meters)	75	0	0	0
Variant 3 RSD Burg Schneiderlaan	Hoofdrichting	Hoofdrichting	Hoofdrichting	Hoofdrichting			Hoofdrichting	Hoofdrichting	Hoofdrichting	Hoofdrichting	
Ochtendspits	N262 N	Willem Dreesweg O	N262 Z	Willem Dreesweg W			Avondspits	N262 N	Willem Dreesweg O	N262 Z	Willem Dreesweg W
Gem. verliestijd (sec)	10	5	0	5			Gem. verliestijd (sec)	20	5	0	5
Max. wachtrij (meters)	15	10	0	5			Max. wachtrij (meters)	75	0	0	0

Tabel 4.5: De gemiddelde totale verliestijd (in seconden) van kruispunt 2 (west) voor de referentiesituatie en de drie onderzochte varianten in de ochtend- en avondspits.



4.1.3 KP3: VRI Burgemeester Schneiderlaan – Donkenweg

De kruising op de Burgemeester Schneiderlaan met de Donkenweg is vormgegeven als een geregeld kruispunt door middel van een VRI. Figuur 4.3 toont schematisch de configuratie van het kruispunt.



Figuur 4.3: De huidige vormgeving van kruispunt 3 schematisch weergegeven, inclusief signaalgroepen.

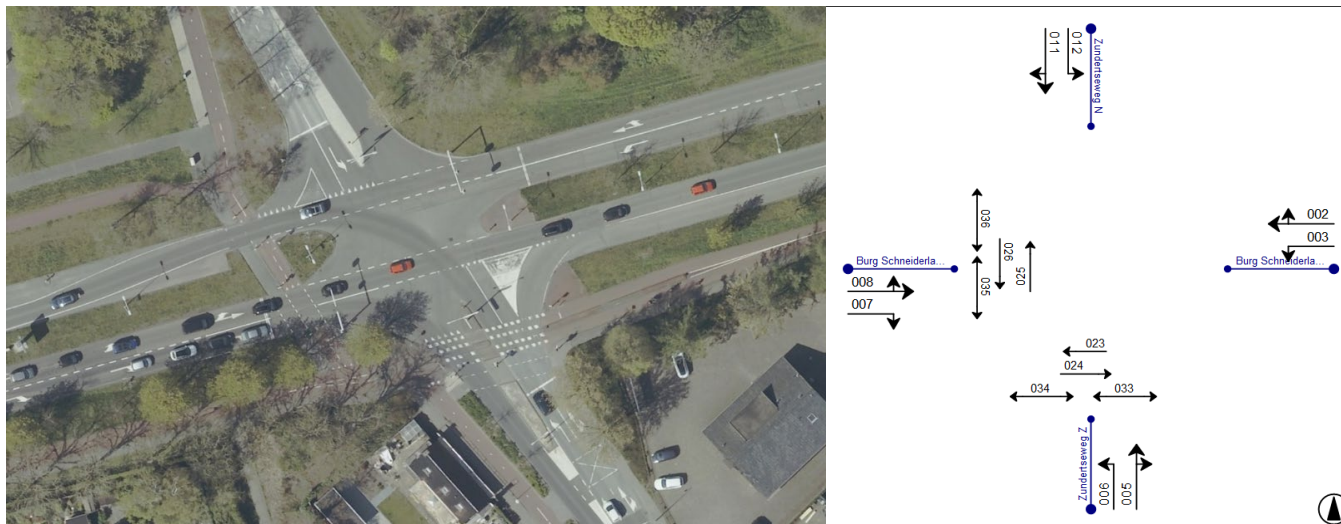
Het verkeerslicht op de Burgemeester Schneiderlaan en Donkenweg kan het verkeer in de referentiesituatie, de variant met de doortrekking van de Dreesweg en de variant met de afwaardering naar 30km/u voor de Burgemeester Schneiderlaan en een deel van de Strausslaan in een goede cyclustijd afwikkelen. In de variant met de aanpassing van de Churchillpoort neemt de cyclustijd iets toe, maar deze is nog steeds acceptabel. De wachtrijlengte van signaalgroep 9 is in alle varianten tijdens de avondspits langer dan de beschikbare opstellengte, waardoor hierbij interactie met de 2e rijstrook van signaalgroep 8 ontstaan. Op dit kruispunt is een duidelijk effect te zien van de ongeregelde invoegers van de Bovendonk, waardoor duidelijke verschillen in cyclustijd te zien zijn tussen de ochtend en avondspits. Ook verklaart dit waarom signaalgroep 9 tijdens de avondspits voor mogelijke problemen zorgt en er geen problemen ontstaan met lange wachtrijen op signaalgroep 10, 11 en 12 tijdens de ochtendspits.

Cyclustijden (s)	Ochtendspits	Avondspits
Referentie	76 sec	89 sec
V1: Doortrekking Willem Dreesweg	73 sec	86 sec
V2: Aanpassing Churchillpoort	82 sec	99 sec
V3: Snelheidsverlaging Burg. Schneiderlaan - Strausslaan	67 sec	80 sec

Tabel 4.6: De cyclustijd (in seconden) van kruispunt 3 voor de referentiesituatie en de drie onderzochte varianten in de ochtend- en avondspits.

4.1.4 KP4: VRI Burgemeester Schneiderlaan – Zundertseweg

Het kruispunt op de Burgemeester Schneiderlaan met de Zundertseweg is vormgegeven als een geregeld kruispunt met verkeerslichten. In figuur 4.4 is de luchtfoto met bijbehorende schematische inrichting te zien.



Figuur 4.4: De huidige vormgeving van kruispunt 4 schematisch weergegeven, inclusief signaalgroepen.

Het verkeer op de kruising Burgemeester Schneiderweg en de Zundertseweg kan in alle varianten in een goede cyclustijd afgewikkeld worden. Ook ontstaan er geen problemen door wachtrijvorming. De maximale wachtrij op signaalgroep 11 zal wel de hele beschikbare opstelstrook omvatten, maar door de lage intensiteiten op signaalgroep 12 zal hier geen probleem ontstaan.

Cyclustijden (s)	Ochtendspits	Avondspits
Referentie	66 sec	63 sec
V1: Doortrekking Willem Dreesweg	56 sec	56 sec
V2: Aanpassing Churchillpoort	64 sec	68 sec
V3: Snelheidsverlaging Burg. Schneiderlaan - Strauslaan	59 sec	59 sec

Tabel 4.7: De cyclustijd (in seconden) van kruispunt 4 voor de referentiesituatie en de drie onderzochte varianten in de ochtend- en avondspits.

4.1.5 KP 5: Ronde Zundertseweg – Onyxdijk (- Willem Dreesweg)

Kruispunt 5 betreft de rotonde Zundertseweg – Onyxdijk. In de huidige vormgeving heeft deze rotonde drie takken. In variant 1, waarbij de Willem Dreesweg wordt doorgetrokken, is sprake van een vierde tak op de rotonde.



Figuur 4.5: Huidige vormgeving van de rotonde Zundertseweg - Onyxdijk en schetsmatig een beeld van de inrichting bij doortrekking van de Willem Dreesweg.

De rotonde Zundertseweg - Onyxdijk kan het verkeer goed afwikkelen in alle varianten. Hierbij is uitgegaan van de huidige vormgeving in de referentievariant, de aanpassing Churchillpoort en de variant met de afwaardering naar 30km/u voor de Burgemeester Schneiderlaan en een deel van de Strauslaan. Voor de doortrekking van de Dreesweg is een enkelstrookse rotonde met een vrijliggend fietspad doorgerekend.

2040 Referentie	Hoofdrichting		Hoofdrichting		Hoofdrichting		Zijrichting				Hoofdrichting		Hoofdrichting		Hoofdrichting		Zijrichting			
Ochtendspits	Zundertseweg N		Onyxdijk		Zundertseweg Z		Straat 4				Avondspits		Zundertseweg N		Onyxdijk		Zundertseweg Z		Straat 4	
Gem. verliestijd (sec)	10		5		5						Gem. verliestijd (sec)		10		5		10			
Max. wachtrij (meters)	10		10		15						Max. wachtrij (meters)		15		10		15			
Type kruispunt:		Enkelstrookse rotonde met vrijliggend fietspad																		
Variant 1 Doortrekking Dreesweg	Hoofdrichting		Hoofdrichting		Hoofdrichting		Hoofdrichting				Hoofdrichting		Hoofdrichting		Hoofdrichting		Hoofdrichting			
Ochtendspits	Zundertseweg N		Onyxdijk		Zundertseweg Z		Dreesweg				Avondspits		Zundertseweg N		Onyxdijk		Zundertseweg Z		Dreesweg	
Gem. verliestijd (sec)	5		5		5		5				Gem. verliestijd (sec)		10		10		10		10	
Max. wachtrij (meters)	10		15		15		15				Max. wachtrij (meters)		15		20		25		20	
Type kruispunt:		Enkelstrookse rotonde met aanliggend fietspad																		
Variant 2 Aanpassing Churchillpoort	Hoofdrichting		Hoofdrichting		Hoofdrichting		Zijrichting				Hoofdrichting		Hoofdrichting		Hoofdrichting		Zijrichting			
Ochtendspits	Zundertseweg N		Onyxdijk		Zundertseweg Z		Straat 4				Avondspits		Zundertseweg N		Onyxdijk		Zundertseweg Z		Straat 4	
Gem. verliestijd (sec)	10		5		5						Gem. verliestijd (sec)		10		5		10			
Max. wachtrij (meters)	10		10		10						Max. wachtrij (meters)		15		10		15			
Type kruispunt:		Enkelstrookse rotonde met aanliggend fietspad																		
Variant 3 RSD Burg Schneiderlaan	Hoofdrichting		Hoofdrichting		Hoofdrichting		Zijrichting				Hoofdrichting		Hoofdrichting		Hoofdrichting		Zijrichting			
Ochtendspits	Zundertseweg N		Onyxdijk		Zundertseweg Z		Straat 4				Avondspits		Zundertseweg N		Onyxdijk		Zundertseweg Z		Straat 4	
Gem. verliestijd (sec)	5		5		5						Gem. verliestijd (sec)		10		5		5			
Max. wachtrij (meters)	10		10		10						Max. wachtrij (meters)		10		10		10			

Tabel 4.8 De gemiddelde totale verliestijd (in seconden) van kruispunt 5 voor de referentiesituatie en de drie onderzochte varianten in de ochtend- en avondspits.

5. Afweging varianten

In dit hoofdstuk worden de varianten nader beschouwd en tegen elkaar afgezet. Hierbij is puur verkeerskundig een afweging gemaakt van de voor- en nadelen per variant. Daarom zijn achtereenvolgend het doelbereik (het verbeteren van de verbinding tussen de woongebieden), de verkeersverschuivingen in relatie tot de omgevingskwaliteit en de effecten op kruispuntafwikkeling en verkeersveiligheid afgewogen. Tabel 5.1, aan het eind van dit hoofdstuk, vat de afweging samen in een overzicht met plussen en minnen per variant.

Een integrale afweging is nodig

Om een politieke/bestuurlijke keuze te maken voor één van de varianten of delen daarvan is uiteraard meer benodigd dan enkel de verkeerskundige effecten. Is een variant bijvoorbeeld wel een kansrijke oplossing wanneer we naar ruimtelijke inpassing kijken? Of staat de variant andere ontwikkelingen in de weg? En hoe uitvoerbaar zijn de maatregelen t.a.v. juridische en planologische haalbaarheid? Deze integrale afweging, waarbij ook andere disciplines aan de orde komen, is noodzakelijk om een gedegen keuze te maken voor de toekomst.

DOEL ONDERZOEK: VERBETEREN VERBINDING WOONGEBIEDEN

De aanleiding van dit onderzoek betrof als een van de voornaamste redenen het verbeteren van de verkeerskundige verbinding tussen de wijken in het oosten en zuid(westen) van Roosendaal (te weten: Tolberg, Groot-Kroeven, Langdonk en Kortendijk). Wanneer we de varianten vergelijken met de referentiesituatie 2040 valt te concluderen dat variant 1 hiervoor de beste oplossing is. Hierbij ontstaat als extra verbinding een directe route tussen de wijken aan de zuidzijde van de stad. Verkeer heeft in deze variant de meeste keuze qua routes en kan, wanneer het aan de zuidzijde van de stad moet zijn, zo direct mogelijk van A naar B. Variant 2, met uitbreiding van de Churchillpoort verbetert de verbinding tussen het oosten en zuid(westen) eveneens, al is deze route meer gebaseerd op de routes die verkeer vandaag de dag al rijdt. De gereden routes van verkeer veranderen aan de oostzijde van de Antwerpseweg niet of nauwelijks, waardoor vooral de bereikbaarheid voor de gebieden ten westen van de Antwerpseweg verbetert.

In variant 3 wordt geen nieuwe infrastructuur aangelegd, maar enkel een snelheidsverlaging ingesteld. Zodoende kan worden gesteld dat de huidige verbinding enkel wordt vertraagd en daarmee de verbinding tussen de wijken verslechterd.

VERKEERSVERSCHUIVINGEN IN RELATIE TOT OMGEVINGSKwaliteit

Bij de beschouwing van de verkeersverschuivingen kijken we naar toe- en afnames van verkeer op wegvakniveau. Hierbij is het belangrijk onderscheid te maken in de verschillende (woon)gebieden waar de effecten optreden. Bijvoorbeeld: een variant kan positieve effecten hebben in Kortendijk, maar tot ongewenste effecten leiden in Kroeven. Daarmee worden mogelijk knelpunten afgeschoven op andere gebieden.

In variant 1 kiest verkeer voor de nieuwe doorgetrokken Willem Dreesweg. De toenames aan de zuidzijde van Roosendaal leiden tot verkeersafnames in de noordelijke delen van Kroeven, Langdonk en in mindere mate delen van Kortendijk. Verkeer clustert zich daarentegen voornamelijk buiten de woonwijken en rijdt bovendien op de wegen van hogere orde (zoals de Antwerpseweg).

In variant 2 neemt het verkeer op de Burgemeester Schneiderlaan juist toe. In de wijk Langdonk en deels Kortendijk zijn zodoende (licht) nadelige effecten zichtbaar. Daarentegen neemt het aantal verkeersbewegingen in de wijk Kroeven af. Op grotere schaal is een verschuiving zichtbaar van verkeer dat niet langer over de A58 rijdt, maar kiest voor o.a. de verbindingsweg Tolberg of Antwerpseweg. Dit is een ongewenste situatie omdat verkeer juist zoveel mogelijk op wegen van de hoogste orde moet rijden en zo min mogelijk via het onderliggend wegennet.

In variant 3 biedt de snelheidsverlaging de nodige verlichting in verkeersstromen voor de wijk Langdonk en ook Kroeven. In Kortendijk verschuift verkeer naar de route 'binnendoor' over de Onyxdijk/Flintdijk wat mogelijk onwenselijk is. Daarnaast ontstaan verdere toenames van verkeer op de centrumring, wat strijdig is met ambities in de mobiliteitsvisie.

KRUISPUNTAFWIKKELING

In variant 1 ontstaat een doorstromingsknelpunt op de Rooseveltpoort (oostzijde) als gevolg van de doortrekking van de Willem Dreesweg. In varianten 2 en 3 is enkel het kruispunt Schneiderlaan – Donkenweg een aandachtspunt waarbij voor één tak bij piekmomenten mogelijk de wachttijd matig kan zijn. Dit is naar verwachting niet problematisch, aangezien voldoende opstelruimte beschikbaar is. Variant 3 verbetert voor de alle overige varianten wel in afwikkeling, voornamelijk vanwege de afnames in verkeer op de onderzochte kruispunten.

VERKEERSVEILIGHEID BURGEMEESTER SCHNEIDERLAAN

Eén van de aanleidingen van dit onderzoek heeft betrekking op de verkeerssituatie op de Burgemeester Schneiderlaan. Deze weg fungeert nu als een belangrijke stedelijke verbindingsweg in het zuiden van Roosendaal, maar is tevens een barrière voor langzaam verkeer. In zowel variant 1 als 3 neemt de verkeersintensiteit op deze weg af, waardoor ook de barrièrewerking afneemt. Hoewel de verkeersintensiteit in beide varianten t.h.v. de Churchillpoort nog altijd ca. 20.000 ritten bedraagt per etmaal, neemt dit wel af verder in noordoostelijke richting. Dit verbetert de verkeersveiligheid, leefbaarheid en omgevingskwaliteit. De verkeerseffecten in variant 2 staan hier haaks op. Het 'compleet maken' van de Churchillpoort resulteert in meer verkeer op de Burgemeester Schneiderlaan, wat de verkeersveiligheid verder onder druk zet.

Criteria	Variant 1 <i>Doortrekking Willem Dreesweg</i>	Variant 2 <i>Uitbreiding Churchillpoort</i>	Variant 3 <i>Snelheidsverlaging Burg. Schneiderlaan en Strausslaan (noordzijde)</i>
Verbinding woongebieden			
Verbetering verbinding Kroeven – Langdonk - Kortendijk	++	+	-
Verkeersverschuivingen i.r.t. omgevingskwaliteit			
Kroeven	+	+	+
Langdonk	+	--	++
Kortendijk	+/-	-	--
Overige netwerkeffecten	+	-	-
Kruispuntafwikkeling	--	+/-	+
Verkeersveiligheid Burgemeester Schneiderlaan	+	-	+

Tabel 5.1: Samenvattend overzicht plussen en minnen per variant.



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32