

Datum:	14 Oktober 2024	Zaaknummer: 1085115
Van:	het college van burgemeester en wethouders, portefeuillehouder K. Koenraad	
Aan:	de raad van de gemeente Roosendaal	
Onderwerp:	Stand van zaken Motie Flessenhals + Onderzoek Meervoudige Ontsluiting in verband met de Besluitvorming Vaststelling Bestemmingsplan Verbindingsweg Tolberg	
Bijlage:	1. Rapportage uitwerking Motie Flessenhals 2. Onderzoek Meervoudige ontsluiting Roosendaal (quickscan) 3. Verkeerskundige doorrekeningen per variant	

Geachte leden van de raad,

Middels deze brief informeren wij u over de geplande besluitvorming voor de vaststelling van bestemmingsplan Verbindingsweg Tolberg en de daarbij horende Motie Flessenhals.

Bestemmingsplan Verbindingsweg Tolberg.

Langs deze weg informeren wij u over de procedure om te komen tot de vaststelling van bestemmingsplan Verbindingsweg Tolberg. Op 3 juli '24 heeft de hoorcommissie inclusief inspraak met uw Gemeenteraad plaatsgevonden. Tijdens de inspraak hebben vijf bewoners ingesproken. Het verslag van deze hoorcommissie is een onderdeel van het raadsvoorstel. Het bestemmingsplan Verbindingsweg Tolberg wordt op 21 november aan uw raad ter besluitvorming voorgelegd.

Motie Flessenhals

Op 21 december '23 heeft uw gemeenteraad een motie aangenomen om samen met de 8 bewoners aan de Thorbeckelaan (tussen Willemndreesweg en de Rietgoorsestraat) in gesprek te gaan om:

1. De uitwerking van de verbindingsweg Tolberg met hen te bespreken,
2. Samen met hen te verkennen hoe het verkeerskundig ontwerp van dit weggedeelte kan worden geoptimaliseerd,
3. Het gezamenlijk gedragen resultaat hiervan zoveel mogelijk mee te nemen richting de vaststelling van het bestemmingsplan 'Verbindingsweg Tolberg'.

We hebben met alle bewoners van de acht adressen meerdere keren gesproken. Het ontwerp van december '23 is aangepast op verschillende wensen van bewoners. Er zijn meerdere ontwerpen met een digitale enquête/vragenlijst voorgelegd. Uiteindelijk is, rekening houdend met de bestaande uitgangspunten, over het 2^{de} alternatieve ontwerp met de meeste bewoners overeenstemming bereikt.



Dit ontwerp is planologisch ingepast in het bestemmingsplan wat ter vaststelling aan u wordt voorgelegd. Bijgaand een uitgebreide rapportage over de uitkomsten van de motie.

Onderzoek meervoudige ontsluiting

Het onafhankelijk onderzoek meervoudige ontsluiting van Roosendaal is afgerond en treft u in de bijlage aan.

Afgelopen periode zijn opnieuw alle varianten besproken met de bewonersgroepen. Uiteindelijk zijn deze verkeerskundig doorgerekend en zijn gezamenlijk de beoordelingscriteria bepaald. Alle bewonersgroepen zijn in de gelegenheid gesteld om in de vorm van een interview de varianten te beoordelen. Helaas hebben hier maar 2 bewonersgroepen gebruik van gemaakt. Deze beoordelingen zijn verwerkt in de bijlage van het rapport.

Wij hopen hiermee voldoende duidelijkheid te hebben verschaft over het project Verbindingsweg Tolberg en alles wat daarmee samenhangt.

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

Rapportage

Motie flessenhals Thorbeckelaan

Gemeente Roosendaal

Team Informatie & Data Management

Opdrachtgever

Projectmanager Ruimtelijke Ontwikkeling

Uitvoerder onderzoek

Onderzoeker gemeente Roosendaal

Oktober 2024



*Overname uit dit rapport is toegestaan,
mits de bron duidelijk wordt vermeld.*



Inhoud

Samenvatting	3
Introductie	4
Methode	4
Resultaten eerste vragenlijst	4
(On)tevredenheid verloop gesprekken	4
Aanvaardbaarheid geoptimaliseerd verkeerskundig ontwerp	6
Meegeven aan gemeente	8
Conclusie na eerste vragenlijst	9
Resultaten tweede vragenlijst	10
Aanvaardbaarheid ontwerpen	10
Overige opmerkingen	10
Conclusie na tweede vragenlijst	11
Bijlage 1a: Eerste vragenlijst	12
Bijlage 1b: Tweede Vragenlijst	13
Bijlage 2a: Open antwoorden eerste vragenlijst	14
Huisnummer [REDACTED]	14
Huisnummer [REDACTED]	15
Huisnummer [REDACTED]	16
Huisnummer [REDACTED]	17
Huisnummer [REDACTED]	18
Huisnummer [REDACTED]	18
Huisnummer [REDACTED]	19
Huisnummer [REDACTED]	19
Huisnummer [REDACTED]	20
Bijlage 2b: Aanvullende opmerkingen tweede vragenlijst	22
Bijlage 3: Verkeerskundig ontwerp december '23 = Ontwerp Bestemmingsplan	24
Bijlage 4: 1 ^e Alternatief ontwerp Juli '24	25
Bijlage 5: 2 ^e Alternatief: Ontwerp September '24	26
Bijlage 6: Planologisch ontwerp -> Verbeelding Bestemmingsplan	27



Samenvatting

Op 21 december 2023 heeft de gemeenteraad het ontwerpbestemmingsplan Verbindingsweg Tolberg goedgekeurd. Met name een aantal bewoners aan de Thorbeckelaan (tussen de Rietgoorsestraat en de Willem Dreesweg) waren het niet eens met het voorgestelde ontwerp. De gemeenteraad is van mening geweest om daarom een motie aan te nemen om met de 8 bewoners te kijken naar een optimalisatie van het ontwerp.

Door in gesprek te gaan met de bewoners zijn verbeterpunten en suggesties opgehaald om tot een optimalisatie van het 1^e ontwerp te komen.

Dit heeft geresulteerd in meerdere aanpassingen op het ontwerp, aangezien iedere bewoner een eigen belang heeft. De belangrijkste aanpassingen van het 2^e ontwerp zijn:

- Inpassing van ventweg aan de westzijde, wat betekent dat het tracé naar de oostelijke richting opschuift;
- Vervallen van oostelijk fietspad;
- Betere aansluiting op de nieuwe rotonde;
- Minder benodigde grond van grondeigenaren.

Het ontwerp (1^e alternatief) is in juli 2024 voorgelegd aan elke bewoner met een online enquête. De resultaten hiervan zijn in het rapport te vinden. Het blijkt dat een volledig gedragen ontwerp lastig is.

Naar aanleiding van alle reacties is besloten om nog één laatste optimalisatie voor te leggen, die realistischer is. Hierbij zijn de volgende keuzes gemaakt:

- De ventweg is geschrapt;
- 8 of 9 bomen worden gehandhaafd.
- Het bestaande tracé blijft intact;
- Het oostelijke fietspad is verdwenen;
- Er is minder grond benodigd en de uitritten zijn verbreed;

Ook dit ontwerp is met een vragenlijst voorgelegd aan de bewoners. Hieruit komt dat 75% van de 8 adressen het 3^e ontwerp het meest aanvaardbaar vinden.

Het 2^e alternatief is dan ook de basis geweest voor het bestemmingsplan wat nu ter vaststelling aan de gemeenteraad wordt voorgelegd.

Het rapport geeft een overzicht van het proces, de ontwerpen en de bijbehorende reacties.



Introductie

Op 21 december '23 heeft de gemeenteraad een motie aangenomen om samen met 8 bewoners aan de Thorbeckelaan (tussen Willem Dreesweg en de Rietgoorsestraat) in gesprek te gaan om:

1. De uitwerking van de Verbindingsweg Tolberg met hen te bespreken;
2. Samen met hen te verkennen hoe het verkeerskundig ontwerp van dit weggedeelte kan worden geoptimaliseerd;
3. Het gezamenlijk gedragen resultaat hiervan zoveel mogelijk mee te nemen richting de vaststelling van het bestemmingsplan 'Verbindingsweg Tolberg'.

Methode

Er is de afgelopen maanden aan de keukentafel met 9 bewoners van 8 adressen gesproken in 3 groepen en 2 rondes. Dit waren in totaal 7 verschillende bijeenkomsten.

Tijdens deze gesprekken is kennisgemaakt met de projectmanager, de verkeerskundigen en de project-assistent. Tijdens deze gesprekken is het doel van de motie toegelicht en uitgelegd hoe het proces van de Verbindingsweg loopt. Daarnaast is het huidige ontwerp (december '23) toegelicht.

Bij deze gesprekken zijn verbeterpunten opgehaald. Afgesproken is dat er een aangepast ontwerp gemaakt wordt dat tegemoet komt aan de verbeterpunten van de bewoners. Aangezien er afzonderlijke gesprekken zijn geweest kunnen we aangeven dat eenieder een eigen belangen heeft. We proberen overal rekening mee te houden.

Uiteindelijk is het 2^e ontwerp middels een digitale enquête aan elke bewoner voorgelegd in juni. Vervolgens is er een nieuwe digitale enquête naar de bewoners verstuurd in september. Hierin is uitgevraagd welk ontwerp het meest en welke het minst aanvaardbaar is.

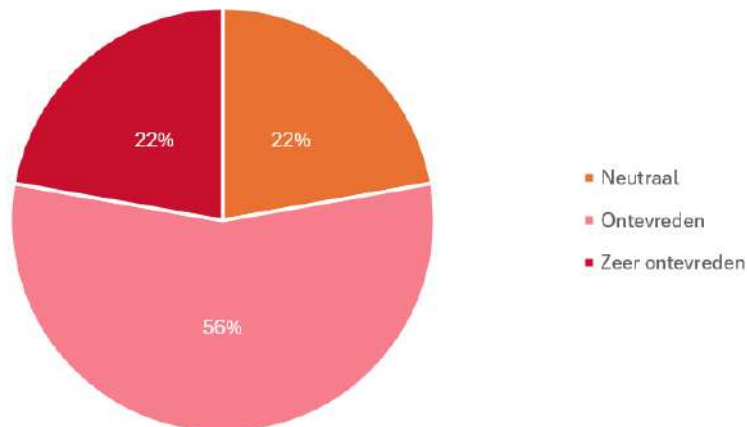
Resultaten eerste vragenlijst

(On)tevredenheid verloop gesprekken

Bij de vraag hoe tevreden de bewoners zijn over het verloop van de gesprekken met betrekking tot de ingediende motie, gaven 2 inwoners aan hier neutraal over te zijn, 5 inwoners ontevreden en 2 inwoners zeer ontevreden. Geen van de inwoners gaf aan (zeer) tevreden te zijn.



Tevredenheid verloop gesprekken m.b.t. motie



Figuur 1. (On)tevredenheid van bewoners over het verloop van de gesprekken met betrekking tot de ingediende motie 'Flessenhals Thorbeckelaan'.

De bewoners zijn ontevreden om verschillende redenen. Allereerst wordt een aantal keer benoemd dat voor hen onduidelijk is waarom er gekozen is voor de Zuidelijke Verbindingsweg Tolberg.

“Alles wordt beloofd maar komen afspraken niet na, onder andere zouden ze terug komen waarom destijds voor dit traject is gekozen (dit is nog steeds niet gedaan).”

Er is meermaals naar de onderbouwing van de variant gevraagd, samen met resultaten van de quickscan die duidelijkheid zou geven over onder andere verkeersstromen en de daar bijkomende (on)veiligheid. Deze onderbouwing en resultaten zijn echter nooit gedeeld met de bewoners, waar zij in deze vragenlijst hun ontevredenheid over uiten.

“Uitkomsten van de quickscan (waardoor er misschien meerdere ontsluitingen mogelijk zijn en de verkeersstromen en aantallen pas echt duidelijk worden) zijn nog steeds niet bekend of gedeeld.”

Daarnaast geven meerdere bewoners aan dat deze Zuidelijke Verbindingsweg Tolberg lijkt op de eerdere afgekeurde variant van Arcadis.

“De gepresenteerde oplossing lijkt op variant 3 van Arcadis en werd destijds afgewezen.”

Een ander punt van ontevredenheid betreft de gesloten af- en opritten van de huizen met nummers ■■■ en ■■■. Bewoners geven aan dat het verminderde gebruik van grond positief is, maar dat zij het nadelig vinden om nu via de burens hun huis te moeten bereiken. Bovendien zien zij niet in dat de weg opgaan nu veiliger of sneller zou zijn.



Een inwoner merkte bovendien op dat bij het laatste gesprek opeens geen verkeersdeskundige meer aanwezig was, wat die vreemd vond en waar geen uitleg voor gegeven is. Inwoners hebben het gevoel niet gehoord te worden.

“Wij worden niet gehoord. Wij proberen al maanden een afspraak te maken maar telkens wordt deze gecancelld.”

Ze vinden dat de bewoners vanaf het begin betrokken hadden moeten worden bij het verkrijgen van inzicht in de huidige situatie.

“Wel heeft het ons verbaasd dat de gemeente naar aanleiding van de motie niet bij de “betrokken” bewoners heeft gevalideerd wat exact speelde.”

Tot slot benadrukken twee bewoners dat wijzigingen aan het bestaande tracé overbodig zijn, omdat er volgens hen de totale verbindingsweg geen probleem was/is.

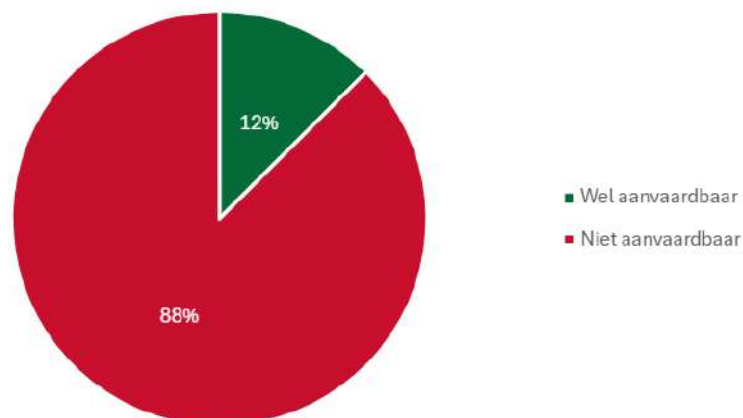
“Wel heeft het ons verbaasd dat de gemeente naar aanleiding van de motie niet bij de “betrokken” bewoners heeft gevalideerd wat exact speelde. Dat had wellicht het hele traject makkelijker gemaakt, omdat wij wel op de hoogte waren van de ontsluitingsfunctie van ons tracé, wat ook zonder de huidige aanpassingen in onze optiek geen probleem was geweest”.

“Het proces is bemoeilijkt omdat men iedereen tevreden wil houden. Voor ons was en is er geen probleem”

Aanvaardbaarheid geoptimaliseerd verkeerskundig ontwerp

Vervolgens is de bewoners gevraagd of het geoptimaliseerde verkeerskundige ontwerp (juli '24) voor het gedeelte tussen de Rietgoorsestraat en Willem Dreesweg aanvaardbaar is voor hen. Hierbij gaf 1 bewoner aan dat dit aanvaardbaar is, waarbij de overige bewoners dit niet vinden.

Aanvaardbaarheid geoptimaliseerd verkeerskundig ontwerp



Figuur 2. Aanvaardbaarheid van het geoptimaliseerd verkeerskundig ontwerp met betrekking tot de ingediende motie 'Flessenhals Thorbeckelaan'.



Van deze 9 bewoners geven er 5 expliciet aan dat dit niet te beoordelen valt zolang de uitkomsten van de quickscan en verkeerstellingen niet duidelijk zijn. Verder wordt ook hier weer benadrukt dat er nog steeds geen onderbouwing is gegeven voor de gekozen variant en dat het ontwerp daarom niet aanvaardbaar is.

“Eerst een onderbouwing van keuzes, waar we al vier jaar om vragen en waar de ombudsman ons gelijk in heeft gegeven [...]. Daarnaast ontbreken de cijfers over de huidige verkeersbewegingen.”

Daarnaast zijn er ook nog zorgen over de verkeersveiligheid bij dit nieuwe ontwerp.

“Het blijft een probleem met de veiligheid voor mij als ouder persoon om op een veilige manier vanaf mijn erf te komen [...].”

“Wij willen geen Ventweg voor onze deur! Het is een veel te gevaarlijke situatie voor het verkeer wat erop moet. Voetgangers, fietsers en dan nog de auto's die bij de burens moeten zijn.”

Bovendien wordt er niet aan alle input van de bewoners de benodigde aandacht besteed in het ontwerp. Zo wordt benoemd dat bewoners aan de Thorbeckelaan gemiddeld 15 minuten per dag moeten wachten voordat zij gebruik kunnen maken van hun oprit. Dit is niet meegenomen in het verkeerskundig ontwerp. Daarnaast wordt door een andere bewoner aangekaart dat de toegezegde bredere opritten op diens percelen niet op de kaart staan. Dit vormt een probleem voor landbouwverkeer dat de achterliggende percelen moet bereiken. Ook is er een vraag vanuit een bewoner over een verwervingsgrens die over diens eigendom gaat en tot ontnemen daarvan zou leiden. Voor die bewoner is niet duidelijk wat de onderbouwing hiervan is. Verder wordt ook hier weer de ontevredenheid geuit over de gesloten af- en opritten van de huizen met nummers ■■■ en ■■■.

“Het ontwerp is onaanvaardbaar zonder rechtstreekse toegang tot de weg vanuit onze oprit [...].”

Ten slotte zijn er ook enkele positieve punten benoemd. Een van de bewoners is tevreden met het gewijzigde verloop en de aansluiting van de weg op de rotonde aan de Rietgoorsestraat. Daarnaast is een andere bewoner blij dat het in een eerder ontwerp geplande (dubbele) fietspad over zijn perceel in het nieuwe ontwerp is komen te vervallen.

Kenmerkend is dat 3 bewoners aangeven dat het bestaande tracé niet moet worden aangepast, daar er geen probleem is. Behoudens het vergroten van bestaande inritten.



Meegeven aan gemeente

Als laatst konden bewoners nog iets aan de gemeente meegeven met betrekking tot deze motie. Het meest benoemde is dat de gemeente afspraken dient na te komen. Hiermee wordt bedoeld op de toelichting over de keuze van het ontwerp en de datum waarop de resultaten waren beloofd.

“Wanneer je belooft een toelichting te geven op de keuze voor dit ontwerp, laat de burgers dan niet 4 jaar wachten.”

Verder wordt ook 2 keer benoemd dat het in het vervolg fijn zou zijn als er rekening wordt gehouden met het feit dat veel inwoners werken. Afspraken tijdens kantooruren zijn daarom voor hen niet wenselijk. Ook wordt benoemd dat de bewoners gehoord willen worden.

“Dat we gezien en gehoord worden! Er staan hier maar een paar huizen maar wij willen wel graag veilig de weg op!”

Naast het gehoord willen worden, willen ze ook dat hun veiligheid meer in acht wordt genomen. Dit zou kunnen door nogmaals te kijken naar alternatieve trajecten. Hiervoor is wel goede en duidelijke communicatie nodig, wat tot nu toe heeft ontbroken. Deze betrokkenheid zou alleen moeten gelden voor directe betrokkenen en niet een onnodig groot gebied.

“Overleg en betrokkenheid is goed, maar het kan tegen je keren zoals hier het geval al, dan verzandt men in ellelange procedures en wordt de gemeenschap onnodig op kosten gejaagd.”



Conclusie na eerste vragenlijst

Er bestaat ontevredenheid over het gebrek aan delen van informatie en afspraken die niet worden nagekomen uit het verleden. Doordat dit in de basis niet goed is gegaan volgens bewoners, zijn ze ontevreden over de aanpak en staan zij ook niet achter het geoptimaliseerde verkeerskundige ontwerp, wat volgens een aantal bewoners niet geoptimaliseerd is.

Er bestaan veel vragen over dit ontwerp, met name de onderbouwing voor de keuze hiervan die voortkomen uit het verleden. Daarnaast zijn er ook verschillende metingen en onderzoeken gedaan, waarvan de bewoners naar de resultaten hebben gevraagd. Doordat zij hier tot dusver nog geen antwoord op hebben gekregen, nadat dit beloofd was, voelen zij zich niet gehoord en betrokken bij het gehele proces. Dit lees je terug in hun reacties.

Zij voelen zich ook niet gehoord vanwege het feit dat niet aan alle input van de bewoners de benodigde aandacht is besteed. Dit heeft onder andere betrekking op de wachttijd voordat zij hun oprit kunnen gebruiken. Verder werd ook benoemd dat de toegezegde bredere opritten ontbreken op de kaart. Dit is ondertussen al aangepast. Daarnaast heerst er ontevredenheid vanwege een verwervingsgrens en de gesloten af- en opritten. Verder zijn een aantal bewoners ervan overtuigd dat er geen wijzigingen aan het bestaande tracé nodig zijn. Tot slot maken de bewoners zich ook zorgen over zowel de veiligheid van anderen als van henzelf.

Uit de 1e vragenlijst zijn de volgende resultaten gehaald:

- 37% van de adressen valt terug op het verleden (Waarom moet de verbindingsweg hier? Zijn er geen alternatieven? Hoe zit het met de quickscan?);
- 67% van de 3 adressen wil toch geen ventweg;
- 67% van de adressen vindt het aanpassen van de huidige Thorbeckelaan niet nodig, maar wil wel een goede in- en uitrit;
- 100% is tevreden met het verdwijnen van het oostelijke fietspad en de betere aansluiting op de rotonde.

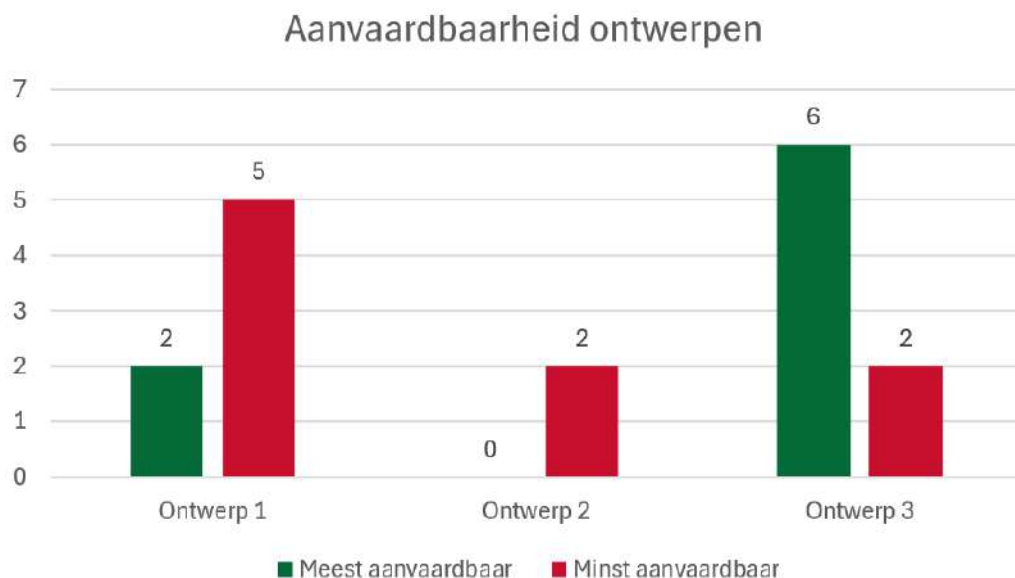


Resultaten tweede vragenlijst

Aanvaardbaarheid ontwerpen

Bewoners konden van de drie ontwerpen aangeven welke zij het meest aanvaardbaar vinden. Hierbij gaven 2 bewoners aan dat dit ontwerp 1 is voor hen en de meerderheid (7 inwoners) gaf aan dat dit ontwerp 3 is. Niemand koos voor ontwerp 2.

Daarnaast werd hen ook gevraagd welk ontwerp zij het minst aanvaardbaar vinden. Hierbij is 5 keer voor ontwerp 1 gekozen en 2 keer voor zowel ontwerp 2 als 3 (zie figuur 3).



Figuur 3. Beoordeling door 9 bewoners van de aanvaardbaarheid van de 3 ontwerpen.

Overige opmerkingen

Deze zijn te vinden in [bijlage 2b](#).



Conclusie na tweede vragenlijst

Naar aanleiding van de resultaten over het 1^e alternatief uit de vragenlijst, zijn we van mening geweest een 2^e alternatief te maken.

Hierbij zijn de volgende keuzes gemaakt:

- De ventweg is geschrapt;
- 8/9 bomen worden gehandhaafd.
- Het bestaande tracé blijft intact;
- Het oostelijke fietspad is verdwenen;
- Er is minder grond benodigd en de uitritten zijn verbreed;

De bewoners hebben van ons opnieuw een vragenlijst ontvangen met hierin de 3 ontwerpen:

1. Het verkeerskundig ontwerp wat ten grondslag lag aan het ontwerp bestemmingsplan December '23;
2. Het geoptimaliseerde ontwerp Juli '24
3. Het nieuwe geoptimaliseerde ontwerp September '24, n.a.v. de reacties.

Uiteindelijk hebben 9 bewoners van 8 adressen gereageerd, waaruit de meeste (75%) van de adressen het derde ontwerp het meest aanvaardbaar vinden.

Dit laatste ontwerp (2^{de} alternatief) is planologisch ingepast in het bestemmingsplan wat ter vaststelling aan u wordt voorgelegd.



Bijlage 1a: Eerste vragenlijst

Motie 'Flessenhals Thorbeckelaan'

Beste bewoner van de Thorbeckelaan. Onlangs hebben we in relatie tot de 'motie flessenhals Thorbeckelaan' Verbindingsweg Tolberg een proces met u doorlopen. We vragen u met enkele korte vragen feedback op het doorlopen proces en het uiteindelijke ontwerp. De rapportage van deze vragenlijst zal meegenomen worden in de terugkoppeling van de uitgevoerde motie richting de Raad. Uiteraard worden persoonsgegevens en adressen geanonimiseerd in het rapport opgenomen.

Alvast bedankt voor de moeite!

1. **Ik ben bewoner van Thorbeckelaan huisnummer:**
 - Open vraag
2. **Hoe tevreden bent u over het verloop van de gesprekken met betrekking tot de ingediende motie 'Flessenhals Thorbeckelaan' die de gemeente Roosendaal heeft gevoerd?**
 - Zeer tevreden
 - Tevreden
 - Neutraal
 - Ontevreden
 - Zeer ontevreden
3. **Kunt u uw (on)tevredenheid toelichten?**
 - Open vraag
4. **Is het geoptimaliseerde verkeerskundige ontwerp voor het gedeelte tussen de Rietgoorsestraat en Willem Dreesweg voor u aanvaardbaar?**
(Dit ontwerp is te vinden de mail waar ook deze vragenlijst met u gedeeld werd)
 - Ja
 - Nee, ik zie de volgende zaken graag anders:
5. **Wilt u de gemeente Roosendaal nog iets meegeven in relatie tot deze motie?**
 - Open vraag



Bijlage 1b: Tweede Vragenlijst

Herziening geoptimaliseerd ontwerp

Uit de reacties van de vorige enquête is gebleken dat er over het algemeen *ontevredenheid* heerst over het geoptimaliseerde ontwerp. Met name de breedte van de uitritten en het toevoegen van de ventweg zijn punten van kritiek. Daarnaast zouden er ongeveer 8 tot 9 extra bomen gekapt moeten worden en zou de Thorbeckelaan met 2 meter verlegd moeten worden.

Daarom is er opnieuw gekeken naar het ontwerp en is er een **aangepast voorstel ontwikkeld**. Hierin blijven de bomenstructuur en het wegtracé behouden, zijn de opritten breder, is de aansluiting op de nieuwe rotonde verbeterd, maar is de ventweg weggehaald. In deze vragenlijst vragen we welke van de onderwerpen u het *meest* en het *minst* aanvaardbaar vindt. Aan het eind kunt u opmerkingen en toelichtingen achterlaten als u dit wilt.

Alvast bedankt voor de moeite!

1. Ik ben bewoner van Thorbeckelaan huisnummer:

- Open vraag

Drie ontwerpen

Er zijn nu in totaal drie ontwerpen voor de Thorbeckelaan, waarvan u er al twee heeft gezien. Het eerste ontwerp is het **verkeerskundige ontwerp** van december 2023. Het tweede is het **geoptimaliseerde ontwerp**, dat in juni 2024 met u werd gedeeld naar aanleiding van de vorige vragenlijst.

Tot slot is er een nieuw **alternatief ontwerp** opgesteld, gebaseerd op de feedback die werd gegeven op het tweede geoptimaliseerde ontwerp. De afbeeldingen van de ontwerpen zijn gepresenteerd in de enquête en apart toegezonden.

2. Welk ontwerp is voor u het meest aanvaardbaar?

- Ontwerp 1: verkeerskundig ontwerp december 2023
- Ontwerp 2: geoptimaliseerd ontwerp juni 2024
- Ontwerp 3: alternatief ontwerp september 2024

3. Welk ontwerp is voor u het minst aanvaardbaar?

- Ontwerp 1: verkeerskundig ontwerp december 2023
- Ontwerp 2: geoptimaliseerd ontwerp juni 2024
- Ontwerp 3: alternatief ontwerp september 2024

4. Heeft u nog eventuele op- of aanmerkingen?

- Open vraag



Bijlage 2a: Open antwoorden eerste vragenlijst

Huisnummer [REDACTED]

Hoe tevreden bent u over het verloop van de gesprekken met betrekking tot de ingediende motie 'Flessenhals Thorbeckelaan' die de gemeente Roosendaal heeft gevoerd?

Ontevreden

Kunt u uw (on)tevredenheid toelichten?

Zoals ik meerdere malen heb aangegeven ben ik van mening dat de verkeerssituatie pas echt goed kan worden beoordeeld wanneer de bredere context en het grotere geheel duidelijk zijn. Verder is het antwoord op de toegezegde onderbouwing (mei 2020!) van de keuze voor de Zuidelijke variant nog steeds niet gegeven. Uitkomsten van de quickscan (waardoor er misschien meerdere ontsluitingen mogelijk zijn en de verkeersstromen en aantallen pas echt duidelijk worden) zijn nog steeds niet bekend of gedeeld. Dat laatste geldt ook voor de verkeerstellingen op het traject Thorbeckelaan tussen de rotonde W.Dreesweg en Rietgoorsestraat.

Is het geoptimaliseerde verkeerskundige ontwerp voor het gedeelte tussen de Rietgoorsestraat en Willem Dreesweg voor u aanvaardbaar? (Dit ontwerp is te vinden de mail waar ook deze vragenlijst met u gedeeld werd)

Nee, ik zie de volgende zaken graag anders: Zoals ik meerdere malen heb aangegeven ben ik van mening dat de verkeerssituatie pas echt goed kan worden beoordeeld wanneer de bredere context en het grotere geheel duidelijk zijn. Verder is het antwoord op de toegezegde onderbouwing (mei 2020!) van de keuze voor de Zuidelijke variant nog steeds niet gegeven. Uitkomsten van de quickscan (waardoor er misschien meerdere ontsluitingen mogelijk zijn en de verkeersstromen en aantallen pas echt duidelijk worden) zijn nog steeds niet bekend of gedeeld. Dat laatste geldt ook voor de verkeerstellingen op het traject Thorbeckelaan tussen de rotonde W.Dreesweg en Rietgoorsestraat.

Wilt u de gemeente Roosendaal nog iets meegeven in relatie tot deze motie?

-



Huisnummer [REDACTED]

- **Hoe tevreden bent u over het verloop van de gesprekken met betrekking tot de ingediende motie 'Flessenhals Thorbeckelaan' die de gemeente Roosendaal heeft gevoerd?**

Ontevreden

- **Kunt u uw (on)tevredenheid toelichten?**

Ja. De gepresenteerde oplossing lijkt op variant 3 van Arcadis en werd destijds afgewezen. Iedereen kon zijn wensen aangeven, maar de werkelijke situatie (te veel verkeer op een te smalle weg) werd niet opgelost. De oplossing is een verbreed fietspad als "ventweg" voor [REDACTED] en [REDACTED] en een verschuiving van de aansluiting op de rotonde. Minder benodigde grond is positief, maar we protesteren tegen het afsluiten van onze oprit [REDACTED]. We moeten nu 15 meter verderop aansluiten voor de deur van een ander. Dit is een verschuiving geen oplossing. Een onderbouwing waarom het nieuwe plan voor ons beter is ontbreekt.

De flessenhals is nog steeds dezelfde flessenhals, het resultaat lijkt zoals die bij de derde bijeenkomst van arcades was. Er kan geen antwoord gegeven worden op de vraag wat het resultaat verkeerstechnisch oplevert voor de verkeersveiligheid. De oversteek blijft even gevaarlijk. Onze oprit is als enige van de straat afgesloten dus die zou ik ook open willen hebben. Bij de burens de weg opgaan is op geen enkele manier veiliger of sneller. Er zijn metingen gedaan waar we geen cijfers van hebben gezien.

- **Is het geoptimaliseerde verkeerskundige ontwerp voor het gedeelte tussen de Rietgoorsestraat en Willem Dreesweg voor u aanvaardbaar? (Dit ontwerp is te vinden de mail waar ook deze vragenlijst met u gedeeld werd)**

Nee, ik zie de volgende zaken graag anders: De gepresenteerde oplossing lijkt op variant 3 van Arcadis en werd destijds afgewezen. Iedereen kon zijn wensen aangeven, maar de werkelijke situatie (te veel verkeer op een te smalle weg) werd niet opgelost. De oplossing is een verbreed fietspad als "ventweg" voor [REDACTED] en [REDACTED] en een verschuiving van de aansluiting op de rotonde. Minder benodigde grond is positief, maar we protesteren tegen het afsluiten van onze oprit [REDACTED]. We moeten nu 15 meter verderop aansluiten voor de deur van een ander. Dit is een verschuiving geen oplossing. Een onderbouwing waarom het nieuwe plan voor ons beter is ontbreekt. De flessenhals is nog steeds dezelfde flessenhals, het resultaat lijkt zoals die bij de derde bijeenkomst van arcades was. Er kan geen antwoord gegeven worden op de vraag wat het resultaat verkeerstechnisch oplevert voor de verkeersveiligheid. De oversteek blijft even gevaarlijk. Onze oprit is als enige van de straat afgesloten dus die zou ik ook open willen hebben.

Bij de burens de weg opgaan is op geen enkele manier veiliger of sneller. Er zijn metingen gedaan waar we geen cijfers van hebben gezien. Ik sta helemaal achter de overige antwoorden van [REDACTED]



- **Wilt u de gemeente Roosendaal nog iets meegeven in relatie tot deze motie?**

Deel gegevens, kom afspraken na, zorg dat de uitgangspunten gedeeld worden. De motie staat niet los van alles wat daarvoor is gebeurd. Zonde van de tijd. Een flessenhals blijft een flessenhals als de hals even smal blijft. Onmogelijke opdracht door kaders ongewijzigd te laten. Daarnaast worden afspraken tijdens kantooruren gemaakt, waardoor mensen die werken er niet bij kunnen zijn. Conclusie: uitvoering motie mislukt. Nog steeds geen optimalisatie. We kunnen er straks nog steeds niet uit.

Huisnummer [REDACTED]

- **Hoe tevreden bent u over het verloop van de gesprekken met betrekking tot de ingediende motie 'Flessenhals Thorbeckelaan' die de gemeente Roosendaal heeft gevoerd?**

Zeer ontevreden

- **Kunt u uw (on)tevredenheid toelichten?**

Terecht wordt gesproken over de flessenhals. In het laatste ontwerp (de door ons al afgekeurde variant 3 van Arcadis) is er nog steeds sprake van een flessenhals. Er is geen verbetering m.b.t. de verkeersveiligheid. Wij raken onze afrit kwijt waarvoor we bij de bouw van ons huis in 2006 vergunning hebben gekregen. De oprit zoals getekend enkele meters verderop betekent dat ik het achterop komende verkeer op de weg moeilijker kan zien dan wanneer ik vanuit mijn oprit de weg op rijd. De smalle vluchtheuvel op het midden van de weg is geen verbetering van de veiligheid. De hoofdbaan is met alle verkeer onveilig voor verkeer van/naar Hoekstr. Op de ventweg is eenrichtingsverkeer voor auto's en tweerichtingsverkeer voor voetgangers, fietsers, etc.

- **Is het geoptimaliseerde verkeerskundige ontwerp voor het gedeelte tussen de Rietgoorsestraat en Willem Dreesweg voor u aanvaardbaar? (Dit ontwerp is te vinden de mail waar ook deze vragenlijst met u gedeeld werd)**

Nee, ik zie de volgende zaken graag anders: In mijn optiek kan hier met de beste wil van de wereld niet gesproken worden van een 'geoptimaliseerd verkeerskundig ontwerp'. Vraag 1 is dan: Waarom is de keuze hiervoor onvermijdelijk. Sinds mei 2020 zouden we daarop een antwoord krijgen van de projectleider. Ondanks de pogingen van Piet de Keijzer die in deze onze woordvoerder is, is er geen toelichting gegeven door de gemeente. Dan is er natuurlijk ook de vraag naar mogelijke alternatieven. Deels zouden die gezocht kunnen worden in het verdelen van de pijn (noordelijke ontsluitingsroute of doortrekken van de weg naar de Antwerpse weg?). Tot op heden is daar m.i. niet serieus naar gekeken. We wachten nog steeds op de resultaten van de zogeheten Quick scan, die medio september 2023 met ons gedeeld zouden worden. Mogelijk dat van hieruit verbeteringen aangegeven kunnen worden. Tot slot, in mei jl. zijn in onze straat metingen verricht. Zijn de resultaten daarvan bekend en geven deze andere inzichten? Kortom we kennen veel gegevens niet en worden nu opgezadeld met een geoptimaliseerd ontwerp dat dit predicaat met de beste wil van de wereld niet kan dragen. Wanneer een ontwerp tot stand dient te komen door middel van 'participatie' dan wel van 'co-creatie' van de bewoners, dienen alle ter zake dienende overwegingen en gegevens gedeeld te worden. Daarvan is geen sprake geweest



- **Wilt u de gemeente Roosendaal nog iets meegeven in relatie tot deze motie?**

Doe wat je belooft en kom je afspraken na. Wanneer je belooft een toelichting te geven op de keuze voor dit ontwerp, laat de burgers dan niet 4 jaar wachten. Wanneer je belooft voor een bepaalde datum met de resultaten van een onderzoek te komen, doe dat dan! Idem wat betreft het zogenaamde geoptimaliseerde verkeerskundig ontwerp (ook een paar weken na de toegezegd levering) En als het niet lukt op tijd te leveren: meldt dat. Tot slot, het zou fijn zijn om bij het maken van afspraken rekening te houden met het feit dat een aantal bewoners verplichtingen hebben voor wat betreft (vrijwilligers)werk.

Huisnummer [REDACTED]

- **Hoe tevreden bent u over het verloop van de gesprekken met betrekking tot de ingediende motie 'Flessenhals Thorbeckelaan' die de gemeente Roosendaal heeft gevoerd?**

Ontevreden

- **Kunt u uw (on)tevredenheid toelichten?**

Ik ben tevreden over het feit dat deze motie er is gekomen en is uitgevoerd. Maar het heeft niets opgeleverd. We hebben nog steeds te maken met te weinig ruimte voor de verwachte ontwikkelingen. Er is geprobeerd het ons naar de zin te maken maar dat heeft geresulteerd in halfslachtige oplossingen. Niet de verkeersveiligheid voor iedereen staat voorop. De halfslachtige parallelweg is mijns inziens niet veilig en geeft vooral verwarring. Het overstekende voetgangers en fietsverkeer blijft bestaan. Fietser en voetgangers komen in twee richtingen over de "parallelweg" en worden dan op een klein stukje verrast door auto's. En wijzelf moeten nog steeds op de weg zien te komen, nu met de aankomende auto's aan de achterkant, dus minder zicht.

- **Is het geoptimaliseerde verkeerskundige ontwerp voor het gedeelte tussen de Rietgoorsestraat en Willem Dreesweg voor u aanvaardbaar? (Dit ontwerp is te vinden de mail waar ook deze vragenlijst met u gedeeld werd)**

Nee, ik zie de volgende zaken graag anders. Fietspad en voetpad aan de overkant en volledige parallelweg met een richtingsverkeer van rotonde naar rotonde aan onze kant. Met oversteekmogelijkheden voor grote/landbouw voertuigen.

- **Wilt u de gemeente Roosendaal nog iets meegeven in relatie tot deze motie?**

De gemeente zou goed voorbereid, dwz met kennis van alle problematische plekken, aan zo'n project moeten beginnen en in nauwe samenwerking met plaatselijke verkeersdeskundigen, die de situaties kennen. Alternatieven moeten van het begin af aan onderzocht worden. Daarna kan het plaatje aan bewoners worden voorgelegd waarbij openheid wordt gegeven over afwegingen. Ook financiële obstakels waardoor de ideale situatie niet bereikt kan worden, moeten openlijk besproken kunnen worden. Bewoners kunnen dan vanuit hun kennis aanvullingen geven. Maar de gemeente heeft de regie.



Huisnummer [REDACTED]

Hoe tevreden bent u over het verloop van de gesprekken met betrekking tot de ingediende motie 'Flessenhals Thorbeckelaan' die de gemeente Roosendaal heeft gevoerd?

Zeer ontevreden

➤ **Kunt u uw (on)tevredenheid toelichten?**

Wij worden niet gehoord. Wij proberen al maanden een afspraak te maken maar telkens wordt deze gecancelled.

➤ **Is het geoptimaliseerde verkeerskundige ontwerp voor het gedeelte tussen de Rietgoorsestraat en Willem Dreesweg voor u aanvaardbaar? (Dit ontwerp is te vinden de mail waar ook deze vragenlijst met u gedeeld werd)**

Nee, ik zie de volgende zaken graag anders: Wij willen geen ventweg voor onze deur! Het is een veel te gevaarlijke situatie voor het verkeer wat erop moet. Voetgangers, fietsers en dan nog de auto's die bij de burens moeten zijn. (denk aan postbezorgers, thuisbezorgers, landbouwvoertuigen) Wij behouden graag onze eigen oprit met onze eigen inrit. En onze inrit zien we graag verbreed zodat wij makkelijker de weg kunnen opdraaien in beide richtingen.

➤ **Wilt u de gemeente Roosendaal nog iets meegeven in relatie tot deze motie?**

Dat we gezien en gehoord worden! Er staan hier maar een paar huizen maar wij willen wel graag veilig de weg op! En dat er nu eens echt een afspraak komt.

Huisnummer [REDACTED]

➤ **Hoe tevreden bent u over het verloop van de gesprekken met betrekking tot de ingediende motie 'Flessenhals Thorbeckelaan' die de gemeente Roosendaal heeft gevoerd?**

Neutraal

➤ **Kunt u uw (on)tevredenheid toelichten?**

De motie van de heer [REDACTED] was ons in eerste instantie onbekend. Dat is de gemeente niet aan te rekenen. Wel heeft het ons verbaasd dat de gemeente naar aanleiding van de motie niet bij de "betrokken" bewoners heeft gevalideerd wat exact speelde. Dat had wellicht het hele traject makkelijker gemaakt, omdat wij wel op de hoogte waren van de ontsluitingsfunctie van ons trace, wat ook zonder de huidige aanpassingen in onze optiek geen probleem was geweest. Toen wij op eigen initiatief met Patrick in contact zijn gekomen, zijn uitstekend door hem geholpen en meegenomen in het traject. Wij blijven echter wel van mening dat wijzigingen aan het bestaande trace overbodig zijn.

➤ **Is het geoptimaliseerde verkeerskundige ontwerp voor het gedeelte tussen de Rietgoorsestraat en Willem Dreesweg voor u aanvaardbaar?**



(Dit ontwerp is te vinden de mail waar ook deze vragenlijst met u gedeeld werd)

Ja

- **Wilt u de gemeente Roosendaal nog iets meegeven in relatie tot deze motie?**

Als iemand pretendeert namens een grotere groep te spreken, ga dat dan even na.

Huisnummer [REDACTED]

- **Hoe tevreden bent u over het verloop van de gesprekken met betrekking tot de ingediende motie 'Flessenhals Thorbeckelaan' die de gemeente Roosendaal heeft gevoerd?**

Ontevreden

- **Kunt u uw (on)tevredenheid toelichten?**

Het proces is bemoeilijkt omdat men iedereen tevreden wil houden. Voor ons was en is er geen probleem. Indien een paar bewoners hard roepen gaat/ moet blijkbaar de geldkraan open en wordt er onnodig geld uitgegeven voor een probleem wat er niet is en ons inziens niet komt. Er wordt beslist voor en door andere bewoners. Nodeloze gesprekken gevoerd, voor andere gedacht en gepraat. Had eerder voor de laatste werkwijze gekozen. Ga in gesprek met betrokken bewoners wat mensen er werkelijk van vinden. Zoveel bewoners wonen er niet. Zonde van het geld en ieder zijn tijd. Dank aan Patrick van de Watering die de trein positief op gang trok! Allen jammer dat de uitvoering niet geheel verwerkt is. Maar mogelijk worden gedane toezeggingen nog ingepast.

- **Is het geoptimaliseerde verkeerskundige ontwerp voor het gedeelte tussen de Rietgoorsestraat en Willem Dreesweg voor u aanvaardbaar? (Dit ontwerp is te vinden de mail waar ook deze vragenlijst met u gedeeld werd)**

Nee, ik zie de volgende zaken graag anders: De toegezegde brede opritten op onze percelen staan niet op de kaart. Landbouwverkeer kan moeilijker naar achterliggend percelen zoals besproken.

- **Wilt u de gemeente Roosendaal nog iets meegeven in relatie tot deze motie?**

Spreek alleen de direct betrokkenen en haal er geen groot gebied bij. De groepsgesprekken bracht ons steeds verder van huis. Overleg en betrokkenheid is goed, maar het kan tegen je keren zoals hier het geval al, dan verzandt men in ellelange procedures en wordt de gemeenschap onnodig op kosten gejaagd.

Huisnummer [REDACTED]

Hoe tevreden bent u over het verloop van de gesprekken met betrekking tot de ingediende motie 'Flessenhals Thorbeckelaan' die de gemeente Roosendaal heeft gevoerd?

Ontevreden



Kunt u uw (on)tevredenheid toelichten?

Alles wordt beloofd maar komen afspraken niet na, oa zouden ze terugkomen waarom destijds voor dit traject is gekozen (dit is nog steeds niet gedaan), en de eerste keren zat er een verkeersdeskundige bij en bij het laatste gesprek was deze er ineens niet meer bij terwijl deze meer duidelijkheid kan geven wat voor consequenties dit plan heeft.

- **Is het geoptimaliseerde verkeerskundige ontwerp voor het gedeelte tussen de Rietgoorsestraat en Willem Dreesweg voor u aanvaardbaar? (Dit ontwerp is te vinden de mail waar ook deze vragenlijst met u gedeeld werd)**

Nee, ik zie de volgende zaken graag anders: Het blijft een probleem met de veiligheid voor mij als ouder persoon om op een veilige manier vanaf mijn erf te komen zowel met de auto als met de fiets.

- **Wilt u de gemeente Roosendaal nog iets meegeven in relatie tot deze motie?**

De veiligheid van de bewoners van dit stukje weg meer in het belang te zetten, en nogmaals te kijken voor alternatieve trajecten. Dit stukje weg blijft te smal voor het verkeer wat er overheen gestuurd gaat worden. Tevens wordt er nergens in de plannen mee genomen wat er eventueel aan consequenties zijn voor de waardevermindering van de woning.

Huisnummer [REDACTED]

- **Hoe tevreden bent u over het verloop van de gesprekken met betrekking tot de ingediende motie 'Flessenhals Thorbeckelaan' die de gemeente Roosendaal heeft gevoerd?**

Neutraal

- **Kunt u uw (on)tevredenheid toelichten?**

Gematigd positief ten aanzien van behandeling motie. Het recente contact met [REDACTED] staat in schril contrast staat met alle eerdere contactmomenten met de Gemeente Roosendaal



- **Is het geoptimaliseerde verkeerskundige ontwerp voor het gedeelte tussen de Rietgoorsestraat en Willem Dreesweg voor u aanvaardbaar? (Dit ontwerp is te vinden de mail waar ook deze vragenlijst met u gedeeld werd)**

Nee, ik zie de volgende zaken graag anders: Ik ben blij te constateren dat het in een eerder ontwerp beoogde (dubbele) fietspad over mijn perceel [...] in het nieuwe ontwerp is komen te vervallen. Die keuze kan ik vanzelfsprekend onderschrijven. Ik kan mij echter vooralsnog niet verenigen met de wijze waarop in de beoogde 'definitieve versie van het ontwerp' de (paars aangeduide) verwervingsgrens is ingetekend over een deel van mijn eigendom. Raadpleging van de door u met mij gedeelde kaart (versie V6 05-07 2024 Aanpassingen n.a.v. opmerkingen no. [REDACTED]) maakt ook niet duidelijk waarom die grens daar loopt. Dit klemmt te meer nu er een noodzaak ten grondslag zou moeten liggen aan het 'wegbestemmen' en daarop volgend verwerven, en zo nodig onteigenen van mijn eigendom. Die noodzaak wordt niet gemotiveerd, en lijkt dus te ontbreken. Ik merk daarbij alvast op dat deze noodzaak naar mijn idee in elk geval niet kan zijn gelegen in de eventuele wensen van andere aanwonenden met het oog op hun ontsluiting richting de openbare weg.

Die ontsluitingen functioneren voor zover mij bekend ook nu al naar behoren, en aanpassing is daarmee niet dermate noodzakelijk dat zij een eigendomsontneming kan rechtvaardigen. Kort en goed kan ik mij dus enkel achter een aangepast ontwerp scharen in geval dit niet leidt tot een (voornemen tot) ontneming van mijn eigendom, nu van de noodzaak van dat laatste vooralsnog op geen enkele wijze is gebleken.

- **Wilt u de gemeente Roosendaal nog iets meegeven in relatie tot deze motie?**

Betere en eerdere communicatie in een proces kan een hoop (juridische) kosten, personele belasting en frustratie bij burgers voorkomen. Met het oog op naderende tekorten zou het voorkomen van verspilling van gemeenschapsgeld een prioriteit moeten zijn en een weg drie meter opschuiven met alle bijbehorende kosten valt daarin niet te rijmen.



Bijlage 2b: Aanvullende opmerkingen tweede vragenlijst

- Aansluiting/verbreding Hoekstraat niet nodig als de spiegel aan de overzijde in stand gehouden blijft;
- Graag geen doorgetrokken streep voor onze opritten
- Voor later in het proces: Graag bestaande breedte voor de opritten van ■■■ behouden (5,5m) En de onderbroken streep voor de opritten behouden.
- Het probleem voor mij blijft hetzelfde het blijft lastig om straks van mijn erf af te komen met de fiets of te voet aangezien ik nu ■■■ jaar oud ben en dit verhaal van de aanpassing van de weg gaat spelen over een aantal jaren dus tel dat op bij mij leeftijd zal de situatie nooit veilig zijn. maakt niet uit welk van deze 3 plannen je dit bekijkt bij geen van allen is hier rekening mee gehouden. Tevens gaat de drukte van het verkeer toe nemen en het is nu al druk om van mij erf af te komen. Dus dit wordt alleen maar erger. Door deze toename zal ook de fijn stof gaan toenemen.
- Wij zijn het niet eens met de ontwerpen. De aangegeven voorkeuren zijn dan ook niet representatief, maar we moeten wat invullen om bij de opmerkingen te komen. De volgorde mag niet in de enquête als zodanig worden gebruikt. De drie alternatieven lossen het probleem van de "flessenhals" niet op. De totale breedte van de beoogde weg voor de drie verkeer functies: ontsluiting, recreatief en werk gerelateerd fiets- en voetgangersverkeer en erftoegangsweg is te klein. Wij pleiten dan ook voor gescheiden functies (een parallelweg als erftoegangsweg). Dat betekent dat je de geplande ruimte voor de weg moet verbreden. Dat kan hier niet, dus is de geplande ZOT geen oplossing, Een noordelijke ontsluiting zoals Quick Scan laat zien, biedt perspectief
- De vraag blijft dat na ruim 4 jaar de toezegde onderbouwing voor deze variant/ontsluiting nog niet is gegeven, ondanks meerdere toezeggingen en bevindingen van de civiele ombudsman (dec 23). De Raad heeft een besluit genomen op basis van bepaalde stukken/informatie. Een noordelijke variant viel indertijd af omdat de weg van 20 meter breed te smal zou zijn. De Thorbeckelaan is hier 13 mtr (of was het 11?) breed. Dus...inderdaad een "Flessenhals". Is dit de beste oplossing voor de ontsluiting van Tolberg/ziekenhuis/Roosendaal? Uitkomsten van bijvoorbeeld de quickscan hebben invloed op de inrichting van de weg. Waarom niet eerst het totaalplaatje duidelijk hebben alvorens te kijken naar de inrichting van de 'Flessenhals'.
- Wij kunnen niet zien of de in/uit rit breder gemaakt zijn. Ligt de verkeersdrempel bij ons voor de deur? Dit gaat lastig worden met het in/uit rijden van de caravan. Deze heeft wel een grote draaicirkel nodig.



Reacties binnengekomen van één adres no. ■■■, na de resultaten van de vragenlijst. Dit is verwerkt in figuur 3 van de rapportage.

- Geen van de geboden opties vind ik aanvaardbaar en op geen enkele wijze tegemoetkomen aan de bezwaren die ik een- en andermaal heb aangegeven. Laatstelijk in de vorige enquête van juli jl. Ik kan en ik wil de vraag 'Welk ontwerp is voor u het meest aanvaardbaar?' niet beantwoorden. Evenmin kan ik deze vraag simpelweg onbeantwoord passeren. Daarom ik kies voor een reactie per mail.
- Ik wil hieraan toevoegen dat alternatieven waarin aan de bezwaren tegemoet gekomen wordt door bijv. alternatieven waarmee 'ons stukje straat' ontlast wordt niet gegeven worden. In dit verband memoreer ik nogmaals de resultaten van de zg. Quick Scan die ik nog niet onder ogen heb gehad.



Bijlage 3: Verkeerskundig ontwerp december '23 = Ontwerp Bestemmingsplan





Bijlage 4: 1^e Alternatief ontwerp Juli '24





Bijlage 5: 2^e Alternatief: Ontwerp September '24





Bijlage 6: Planologisch ontwerp -> Verbeelding Bestemmingsplan;



RAPPORT

Meervoudige ontsluiting Roosendaal

Quickscan ontsluitingsvarianten

Klant: Gemeente Roosendaal

Referentie: BI8465-RHD-RP-0001

Status: Definitief

Datum: 11 oktober 2024

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Larixplein 1
5616 VB Eindhoven
Netherlands
Mobility & Infrastructure
Trade register number: 56515154

Telefoon: +31 88 348 42 50
Email: info@rhdhv.com
Website: royalhaskoningdhv.com

Titel document: Meervoudige ontsluiting Roosendaal
Sub titel: Quickscan ontsluitingsvarianten
Referentie: BI8465-RHD-RP-0001
Uw kenmerk: 12229290
Status: Definitief
Datum: 11 oktober 2024
Projectnaam: Quickscan meervoudige ontsluiting Roosendaal
Projectnummer: BI8465
Auteur(s): Wouter Moerland

Opgesteld door: Wouter Moerland, Jacob Tiellemans

Gecontroleerd door: Jacob Tiellemans

Datum: 11 oktober 2024

Goedgekeurd door: Wouter Moerland

Datum: 11 oktober 2024

Classificatie: Projectgerelateerd

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V.. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderszins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat.

Inhoud

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding onderzoek	1
1.2	Doelstelling	1
1.3	Proces	1
1.4	Leeswijzer	2
2	Uitgangspunten onderzoek	3
2.1	Uitgangspunten verkeersmodel	3
2.2	Uitgangspunten inpasbaarheid en technische haalbaarheid	3
2.3	Uitgangspunten globale kostenraming	3
3	Te onderzoeken varianten	4
3.1	Variant 1 – Ontsluiting ziekenhuis op de A58	4
3.2	Variant 2 – Verbindingsweg Tolberg	5
3.3	Variant 3 – Ontsluiting op Heerma van Vossstraat	6
3.4	Variant 4 – Ontsluiting Heerma van Vossstraat + Verbindingsweg Tolberg	7
3.5	Variant 5 – Ontsluiting bij Tolbergvijver	8
3.6	Variant 6 – Ontsluiting bij Tolbergvijver + Verbindingsweg Tolberg	9
3.7	Variant 7 – Nieuwe verbinding met N262	10
3.8	Variant 8 – Ontsluiting bij Rosada	11
3.9	Variant 9 – Ontsluiting bij Rosada + Verbindingsweg Tolberg	12
4	Onderzoeksresultaten	13
4.1	Resultaten verkeersmodel	13
4.2	Resultaten inpasbaarheid en technische haalbaarheid	21
4.3	Resultaten globale kostenraming	21
5	Beoordeling varianten	22
5.1	Beoordelingscriteria	22
5.2	Beoordeling varianten	22
5.2.1	Variant 2 – Verbindingsweg Tolberg	24
5.2.2	Variant 3 – Ontsluiting op Heerma van Vossstraat	25
5.2.3	Variant 4 – Ontsluiting Heerma van Vossstraat + Verbindingsweg Tolberg	25
5.2.4	Variant 5 – Ontsluiting bij Tolbergvijver	26
5.2.5	Variant 6 – Ontsluiting bij Tolbergvijver + Verbindingsweg Tolberg	27
5.2.6	Variant 7 – Nieuwe verbinding met N262	28
5.2.7	Variant 8 – Ontsluiting bij Rosada	29
5.2.8	Variant 9 – Ontsluiting bij Rosada + Verbindingsweg Tolberg	30

5.3	Eindbeoordeling	31
5.4	Beoordeling door bewonersgroepen	32
6	Conclusies en aanbevelingen	33
6.1	Conclusies	33
6.2	Aanbevelingen	33

Bijlagen

A1	Uitgangspuntennotitie quickscan meervoudige ontsluiting Roosendaal
A2	Onderzoek Meervoudige Ontsluiting Roosendaal
A3	Resultaten verkeersmodel plots
A4	Beoordeling Buren van de Bulkenaar
A5	Beoordeling Bewonersgroep Meeuwberg

1 Inleiding

1.1 Aanleiding onderzoek

Gemeente Roosendaal is bezig met de planvoorbereiding van het nieuw te bouwen Bravis ziekenhuis. Hiervoor is de locatie in “De Bulkenaar” gekozen. Voor de ontsluiting van het nieuwe ziekenhuis zijn in het verleden verschillende verkeerskundige onderzoeken uitgevoerd door onder andere Goudappel Coffeng en Sweco, Arcadis heeft de ontsluitingsroute Verbindingsweg Tolberg ontworpen.

Verschillende bewonersgroepen hebben gezamenlijk een rapport opgesteld “Het moet en kan beter” waarin zij hun zorgen uiten over de impact van de ontsluitingsroutes op de woonomgeving en leefklimaat.

De ontwikkeling van het ziekenhuis is daarmee een niet op zichzelf staand plan maar heeft impact op haar omgeving. Door de verkeersaantrekkende werking van het ziekenhuis zullen er nieuwe en/of andere verkeersstromen gaan ontstaan in Roosendaal. Daarnaast zijn er meer (woning)bouwontwikkelingen voorzien in de stad en zal er een autonome verkeersgroei plaatsvinden. De voorziene locatie in de Bulkenaar dient in ieder geval te worden ontsloten op de snelweg A58 (aansluiting 25 Wouwse Plantage), maar ook een aansluiting richting de kern Roosendaal is gewenst zodat bewoners een rechtstreekse verbinding krijgen met het ziekenhuis. Een goed gekozen route dient tevens als extra ontsluitingsroute van de aanliggende woonwijken.

Een totaalvisie op verkeersbewegingen in en rondom de stad is daarom gewenst. Deze rapportage geeft inzicht op de impact van de verkeersstromen in Roosendaal, inpasbaarheid, kosten en technische haalbaarheid voor verschillende ontsluitingsvarianten van het toekomstige ziekenhuis.

1.2 Doelstelling

Het doel van dit onderzoek is het in beeld brengen en beoordelen van de impact van verschillende ontsluitingsvarianten op de verkeersstromen in Roosendaal. De inpasbaarheid, kosten en technische haalbaarheid worden daarvoor in beeld te brengen.

1.3 Proces

Het onderzoek is uitgevoerd in overleg met de gemeente Roosendaal en verschillende bewonersgroepen in de omgeving Bulkenaar, Tolberg en Weihoek. Tijdens verschillende overlegmomenten waar zowel de gemeente Roosendaal als de verschillende bewonersgroepen bij aanwezig waren, is als eerste de scope van het onderzoek besproken evenals de technische uitgangspunten van het gebruikte verkeersmodel. In een periode van 2 jaar hebben een aantal overleggen plaats gevonden:

Op 23 november 2022 heeft het overleg plaats gevonden over de scope van dit onderzoek en invulling van de te onderzoeken varianten.

Op 21 december 2022 heeft overleg plaats gevonden over de technische uitgangspunten van het verkeersmodel en invulling van de te onderzoeken varianten.

Op 19 april 2023 heeft overleg plaats gevonden over nadere invulling van de te onderzoeken varianten.

Hierin is ook de wens vanuit de bewoners gekomen om de varianten niet alleen verkeerskundig maar ook te onderzoeken op inpassing, kosten en technische haalbaarheid.

Op 25 oktober 2023 heeft overleg plaats gevonden over de resultaten van het onderzoek naar de inpassing, kosten en technische haalbaarheid.

Op 27 mei 2024 heeft overleg plaats gevonden over nadere invulling van de te onderzoeken varianten.

Op 3 september 2024 heeft overleg plaats gevonden over de resultaten van het onderzoek naar de verkeersstromen en beoordeling van de varianten.

Op 10 september 2024 heeft overleg plaats gevonden over de resultaten van het onderzoek naar de verkeersstromen en beoordeling van de varianten.

De verslaglegging van deze overleggen is uitgevoerd door de gemeente Roosendaal en de verslagen zijn gedeeld met de bewonersgroepen.

1.4 Leeswijzer

Deze rapportage beschrijft de uitgevoerde werkzaamheden en uitgangspunten. In hoofdstuk 2 komen achtereenvolgens de uitgangspunten met betrekking tot het verkeersmodel, inpasbaarheid, technische haalbaarheid en kostenraming aan bod. De te onderzoeken varianten worden beschreven in hoofdstuk 3. Hoofdstuk 4 beschrijft de resultaten van de verschillende onderdelen, waarbij de resultaten van het verkeersmodel als eerste worden beschreven, gevolgd door de inpasbaarheid, technische haalbaarheid en tot slot de kostenraming. De beoordeling van de verschillende varianten is beschreven in hoofdstuk 5, waarbij als eerste de beoordelingscriteria worden toegelicht, gevolgd door de daadwerkelijke beoordeling en eindbeoordeling. Het rapport sluit af met de conclusies en aanbevelingen in hoofdstuk 6.

2 Uitgangspunten onderzoek

Dit hoofdstuk beschrijft de gehanteerde uitgangspunten voor dit onderzoek.

2.1 Uitgangspunten verkeersmodel

De verkeersmodelberekeningen zijn uitgevoerd met het regionale verkeersmodel West-Brabant (WEB) van het Brabant Brede Model Aanpak uit 2022 (BBMA2022). Dit verkeersmodel is door de provincie Noord-Brabant uitgeleverd in oktober 2022. Het verkeersmodel heeft als getoetst en gekalibreerd basisjaar 2019 en prognosejaar 2030 en 2040 en beschrijft een jaargemiddelde werkdag. Informatie over het verkeersmodel is te vinden via www.brabant.nl/bbma/verkeersmodellen.

Uitgangspunt voor deze studie is een lange termijn doorkijk, waardoor het prognosejaar 2040 is gehanteerd. In het verkeersmodel zijn ruimtelijke ontwikkelingen en de infrastructuur gecontroleerd op basis van de laatste inzichten. Alle uitgangspunten zijn beschreven in “Uitgangspuntennotitie quickscan meervoudige ontsluiting Roosendaal” met kenmerk BI8465-MI-NT-230131-0932 (Royal HaskoningDHV, 31 januari 2023). Deze notitie is bijgevoegd als bijlage 1.

2.2 Uitgangspunten inpasbaarheid en technische haalbaarheid

De inpasbaarheid en technische haalbaarheid zijn onderzocht door schetsontwerpen van verschillende varianten te maken en daarbij ruimtelijk de inpasbaarheid te onderzoeken en de technische constructies te analyseren. De gehanteerde uitgangspunten bij het opstellen van deze schetsontwerpen zijn beschreven in het rapport “Onderzoek Meervoudige Ontsluiting Roosendaal” met het kenmerk BI8465-RHD-WZ-XX-ME-R-001 (Royal HaskoningDHV, 25 september 2023). Dit rapport is bijgevoegd als bijlage 2.

2.3 Uitgangspunten globale kostenraming

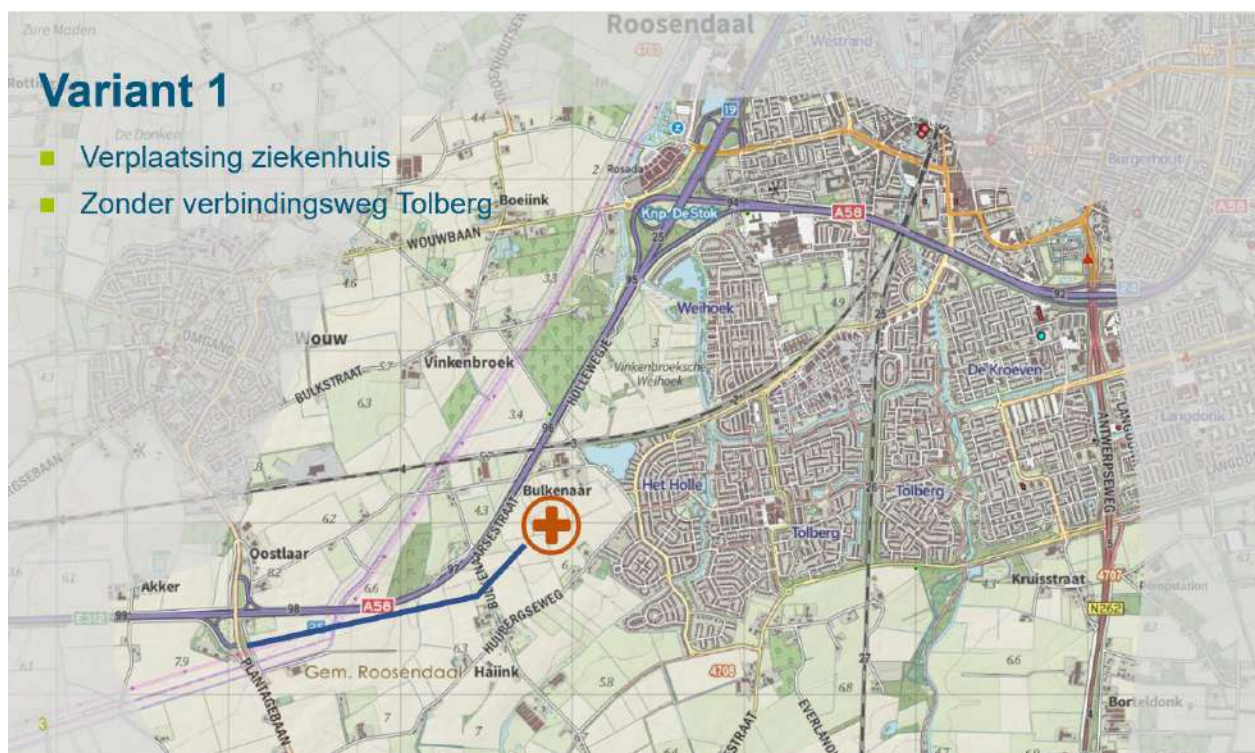
Op basis van de ontwerpen van de verschillende varianten, is een globale kostenraming opgesteld per variant. De kostenramingen zijn opgesteld middels het Standaard Systematiek Kostenramingen (SSK) rekenmodel en specifiek is hiervoor het Rekenmodel SSK2018 versie 2.3 gebruikt. De gehanteerde uitgangspunten bij de kostenraming zijn beschreven in hoofdstuk 5 van het rapport “Onderzoek Meervoudige Ontsluiting Roosendaal” met het kenmerk BI8465-RHD-WZ-XX-ME-R-001 (Royal HaskoningDHV, 25 september 2023). Dit rapport is bijgevoegd als bijlage 2.

3 Te onderzoeken varianten

Tijdens de verschillende overleggen (zie paragraaf 1.3) zijn de te onderzoeken varianten bepaald en vastgesteld. Dit heeft geleid tot in totaal 9 varianten. De onderzochte varianten worden in de volgende paragrafen beschreven.

3.1 Variant 1 – Ontsluiting ziekenhuis op de A58

Variant 1 omvat de verplaatsing van het Bravis ziekenhuis van de huidige locatie naar de locatie Bulkenaar. Het ziekenhuis wordt ontsloten via een nieuwe weg naar de A58 en sluit aan op aansluiting 25 Wouwse Plantage. Het zuidelijk kruispunt bij aansluiting 25 wordt uitgebreid naar een 4-armig kruispunt. In Figuur 3.1 is dit indicatief weergegeven. *Deze verplaatsing en aansluiting zijn een gegeven en als uitgangspunt van deze studie meegenomen.*



Figuur 3.1: Indicatieve weergave variant 1

3.2 Variant 2 – Verbindingsweg Tolberg

Variant 2 betreft ten opzichte van variant 1 de toevoeging van de Verbindingsweg Tolberg. De ontsluitende weg vanaf de A58 naar het ziekenhuis krijgt hierdoor een extra aantakking. De bestaande Thorbeckelaan wordt deels verlegd, zodat deze vanuit de Jagersberg aansluit op de Verbindingsweg Tolberg. De Verbindingsweg Tolberg sluit vervolgens aan op de Thorbeckelaan/ Rietgoorsestraat. De Thorbeckelaan tussen de Jagersberg en Rietgoorsestraat komt daarmee te vervallen voor gemotoriseerd verkeer. In Figuur 3.2 is de variant indicatief weergegeven.



Figuur 3.2: Indicatieve weergave variant 2

3.3 Variant 3 – Ontsluiting op Heerma van Vossstraat

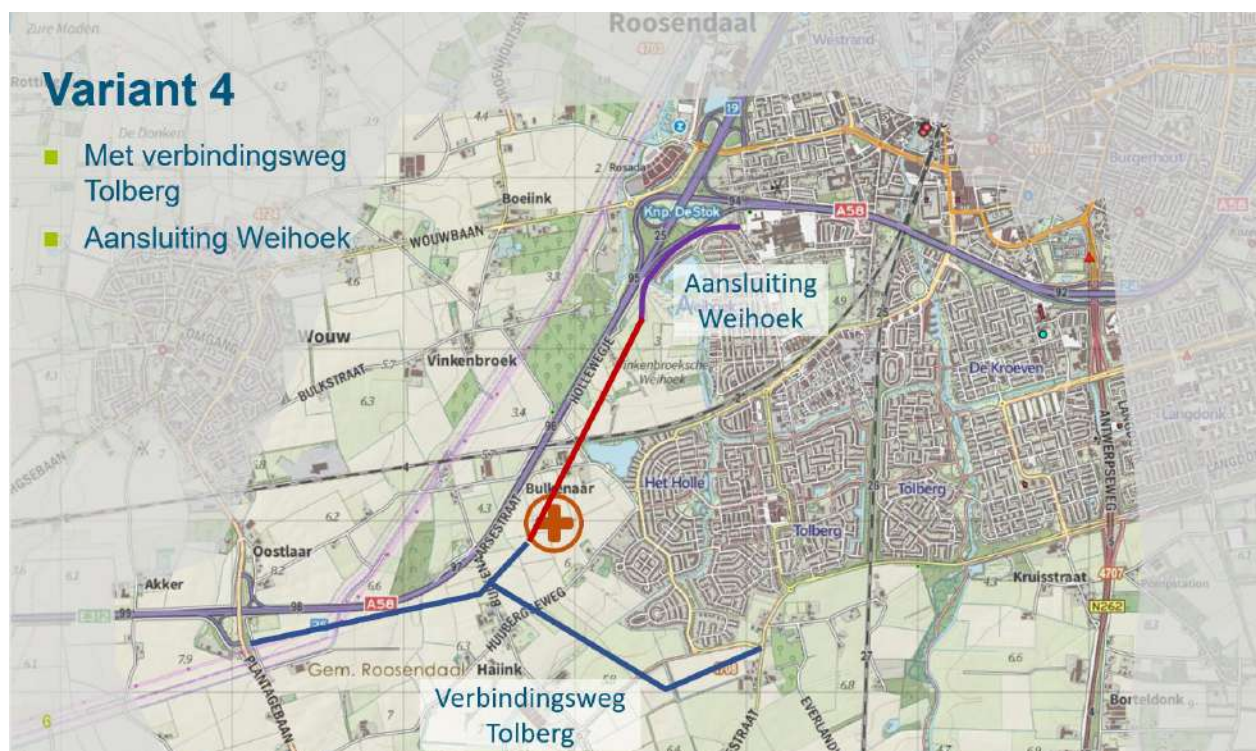
In variant 3 wordt de ontsluitende weg vanaf de A58 aansluiting Wouwse Plantage doorgetrokken tot aan de Heerma van Vossstraat. Ten opzichte van variant 1 komt daarmee ten noorden van het ziekenhuis een nieuwe ontsluitende weg. Deze weg kruist de spoorlijn Roosendaal – Bergen op Zoom met een viaduct en sluit via een nader in te vullen kruispuntvorm aan op de Heerma van Vossstraat. In Figuur 3.3 afbeelding is variant 3 indicatief weergegeven.



Figuur 3.3: Indicatieve weergave variant 3

3.4 Variant 4 – Ontsluiting Heerma van Vossstraat + Verbindingsweg Tolberg

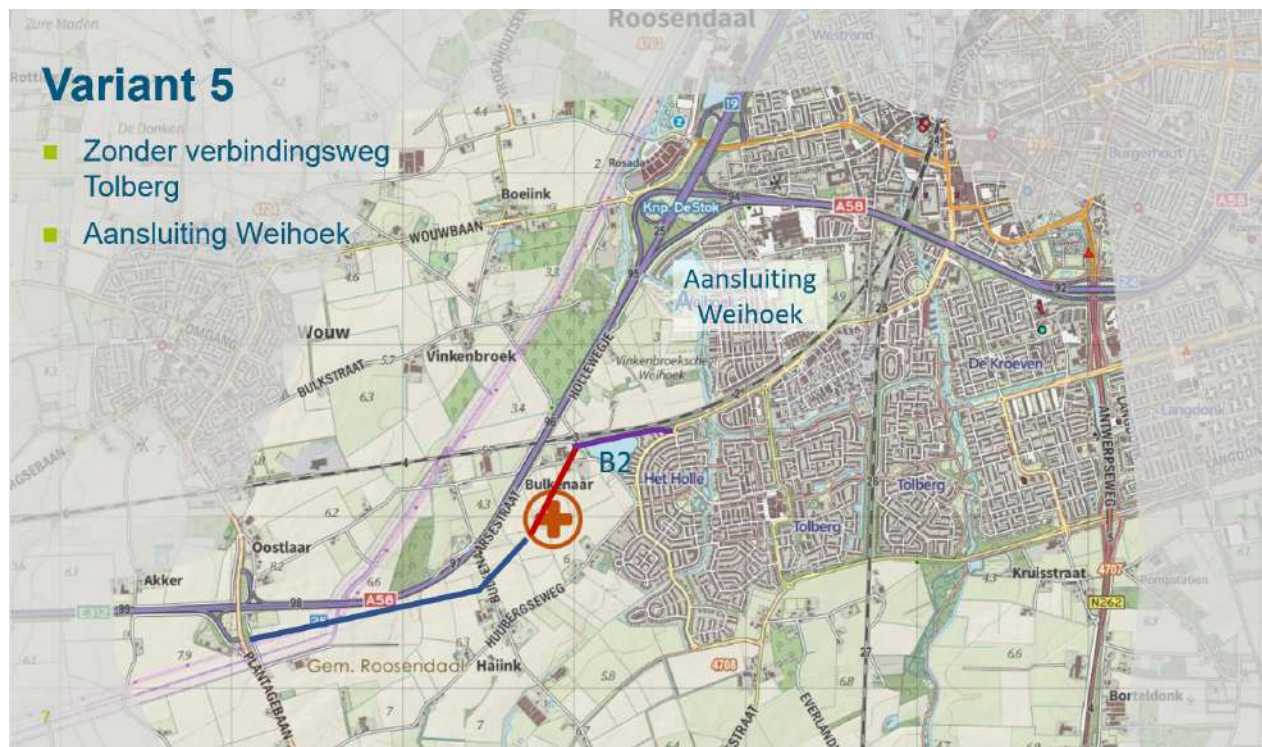
Variant 4 is de combinatie van variant 3 met de Verbindingsweg Tolberg. In Figuur 3.4 is de variant indicatief weergegeven.



Figuur 3.4: Indicatieve weergave variant 4

3.5 Variant 5 – Ontsluiting bij Tolbergvijver

In variant 5 wordt de ontsluitende weg vanaf de A58 aansluiting Wouwse Plantage doorgetrokken tot aan de Thorbeckelaan bij de Tolbergvijver. Ten opzichte van variant 1 komt daarmee ten noorden van het ziekenhuis een nieuwe ontsluitende weg. Deze weg buigt voor de spoorlijn af richting de Tolbergvijver en sluit via een nader in te vullen kruispuntvorm aan op de Thorbeckelaan. In Figuur 3.5 is variant 5 indicatief weergegeven.



Figuur 3.5: Indicatieve weergave variant 5

3.6 Variant 6 – Ontsluiting bij Tolbergvijver + Verbindingsweg Tolberg

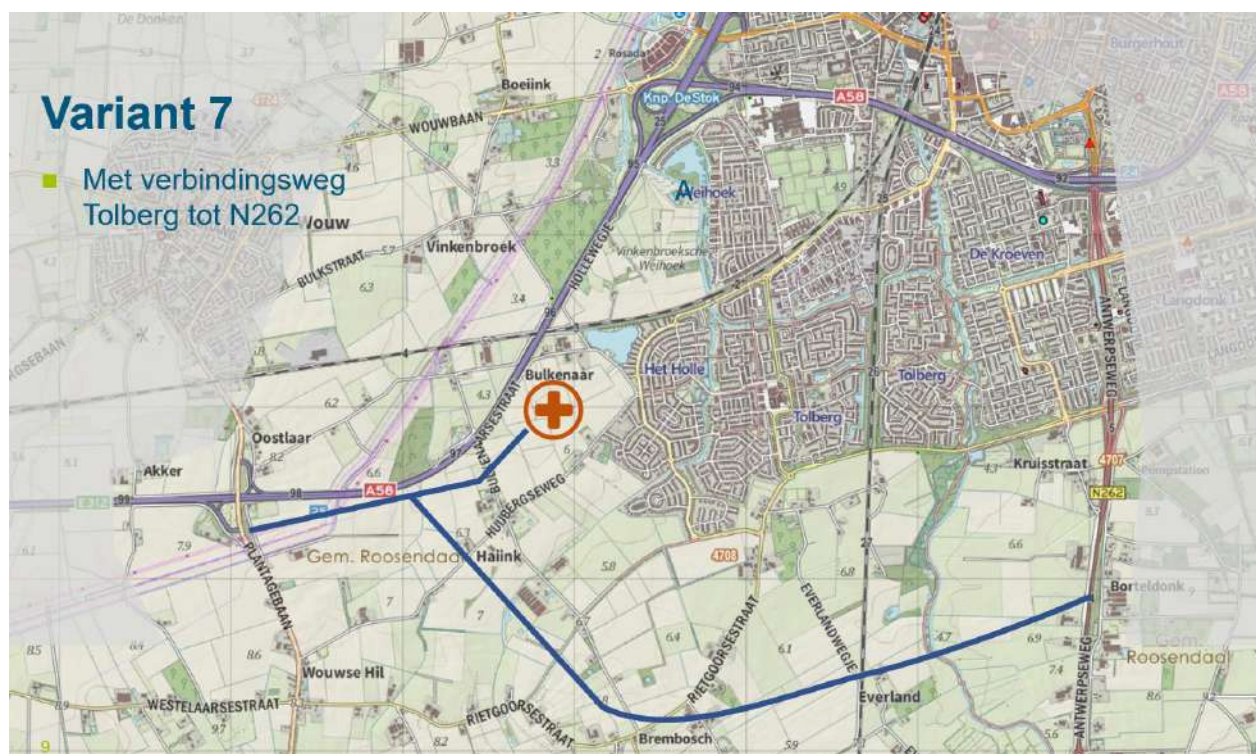
Variant 6 is de combinatie van variant 5 met de Verbindingsweg Tolberg. In Figuur 3.6 is de variant indicatief weergegeven.



Figuur 3.6: Indicatieve weergave variant 6

3.7 Variant 7 – Nieuwe verbinding met N262

Variant 7 is een nieuwe verbinding vanaf de ontsluitende weg naar het ziekenhuis naar de N262 (Roosendaal – Essen). Deze nieuwe weg gaat door het buitengebied ten zuiden (precieze ligging nader in te vullen) van Roosendaal en kruist de spoorlijn Roosendaal – Essen via een ongelijkvloerse kruising. In Figuur 3.7 is deze variant indicatief weergegeven.



Figuur 3.7: Indicatieve weergave variant 7

3.8 Variant 8 – Ontsluiting bij Rosada

Variant 8 betreft het doortrekken van de ontsluitende weg naar het ziekenhuis tot aan de Wouwbaan ter hoogte van Rosada. Ten opzichte van variant 1 komt daarmee ten noorden van het ziekenhuis een nieuwe ontsluitende weg. Deze weg kruist de spoorlijn Roosendaal – Bergen op Zoom met een viaduct. De snelweg A58 wordt met een viaduct aangesloten op het bestaand talud aan de westkant van de A58. De nieuwe weg sluit via een nader in te vullen kruispuntvorm aan op de Wouwbaan. In Figuur 3.8 is variant 8 indicatief weergegeven.



Figuur 3.8: Indicatieve weergave variant 8

3.9 Variant 9 – Ontsluiting bij Rosada + Verbindingsweg Tolberg

Variant 9 is de combinatie van variant 8 met de Verbindingsweg Tolberg. In Figuur 3.9 is de variant indicatief weergegeven.



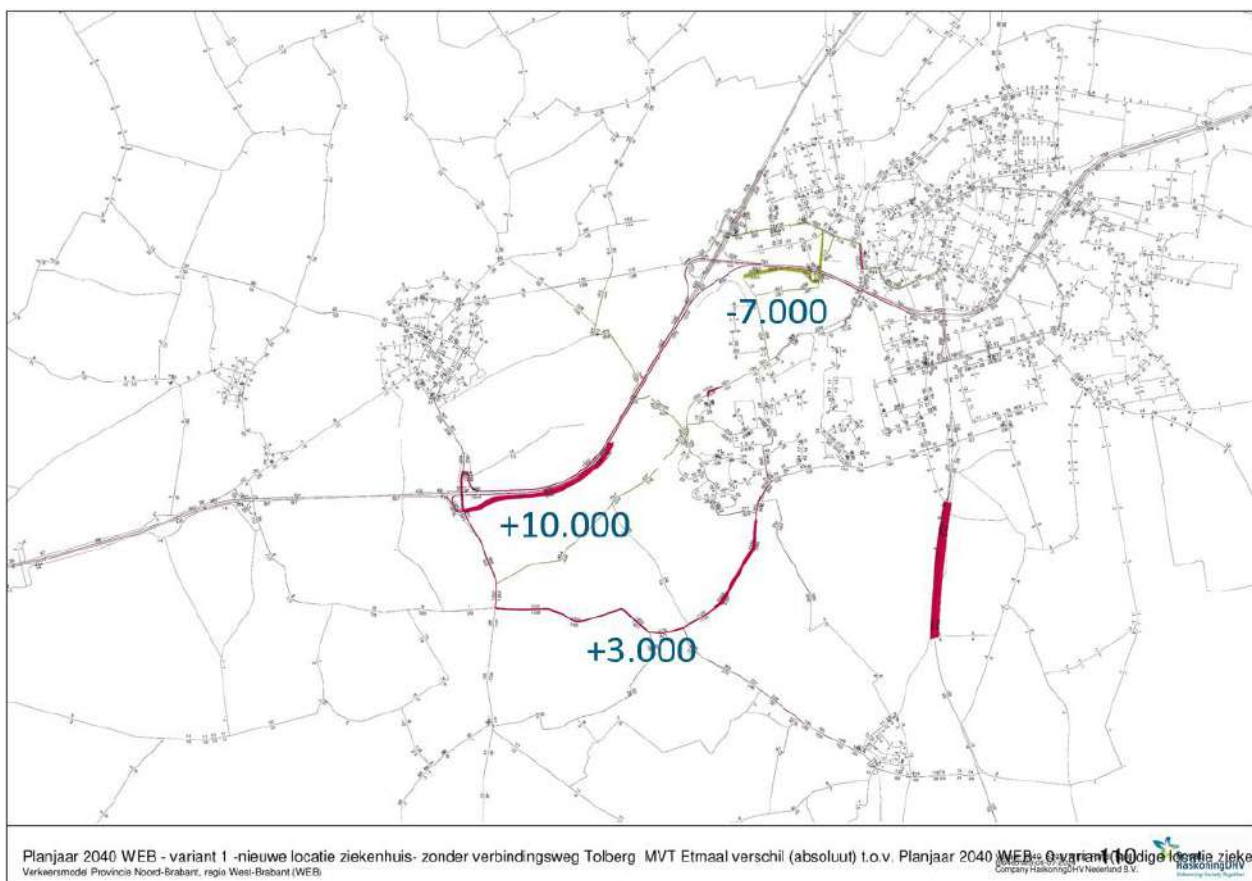
Figuur 3.9: Indicatieve weergave variant 9

4 Onderzoeksresultaten

4.1 Resultaten verkeersmodel

De varianten zoals beschreven in hoofdstuk 3 zijn verkeerskundig doorerekend met behulp van het verkeersmodel (zie paragraaf 2.1) om inzicht te krijgen in de verandering van de verkeersstromen (in 2040). Als resultaat geeft het verkeersmodel de intensiteiten per wegvak op etmaalniveau. Met behulp van het verkeersmodel is daarnaast een verschil te berekenen ten opzichte van andere varianten, een zogenoemde verschillenplot. Het uitgangspunt van de vergelijking is variant 1; de verschillen ten opzichte van variant 1 zijn steeds berekend. Alle resultaten zijn tevens als aparte bijlage opgenomen bij deze rapportage.

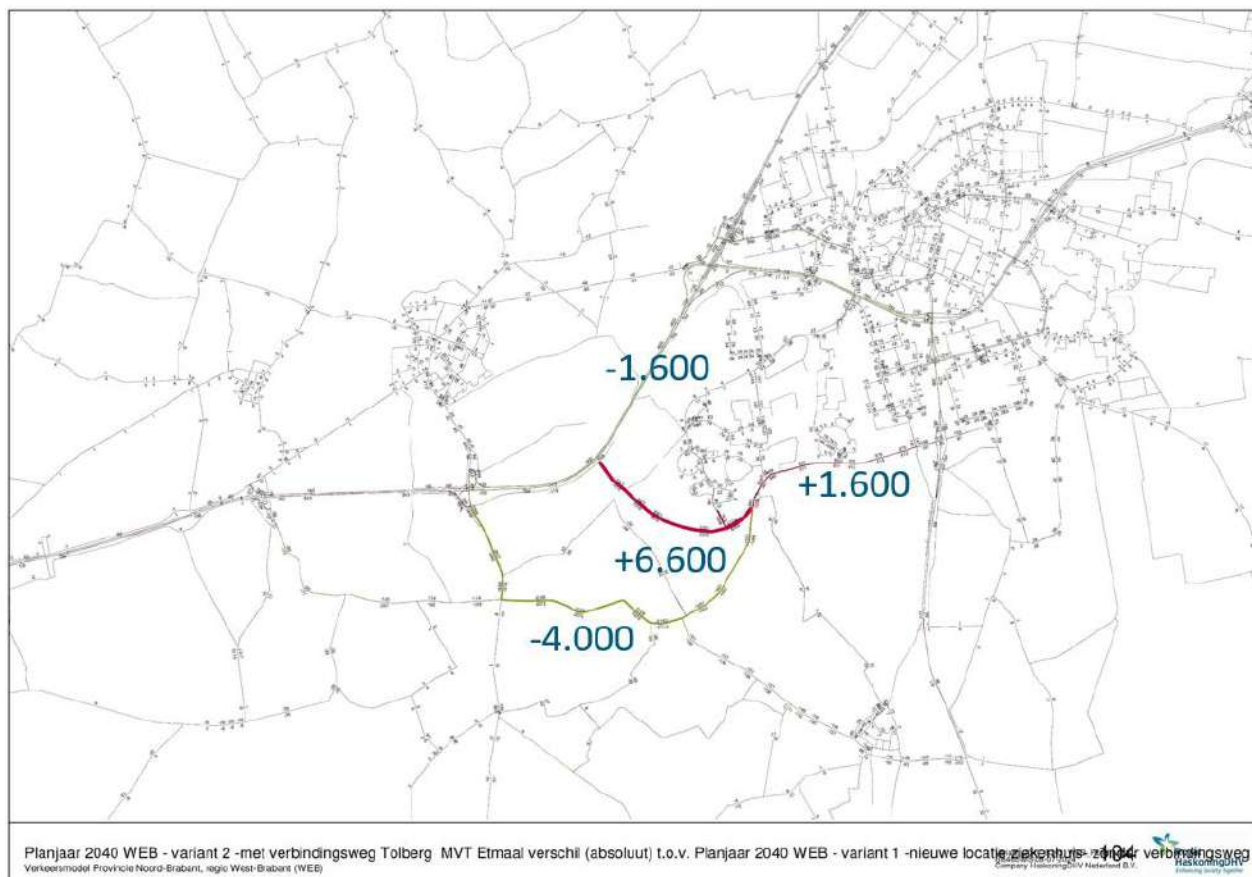
Resultaat Variant 1



Figuur 10: Resultaat modelberekeningen variant 1

Het verplaatsen van het ziekenhuis zorgt voor een afname van de verkeersintensiteit op de wegen rondom de huidige locatie. Op de nieuwe ontsluitingsweg vanaf de A58 aansluiting Wouwse Plantage naar het ziekenhuis is een toename te zien van 10.000 motorvoertuigen per etmaal. Al dit verkeer is ziekenhuis gerelateerd verkeer: met name werknemers, patiënten, bezoekers en logistieke afhandeling. De Rietgoorsestraat laat een toename van de verkeersintensiteit zien van circa 3.000 motorvoertuigen per etmaal, dit is verkeer vanuit Roosendaal Zuid via de Plantagebaan richting het ziekenhuis. Dit is de snelste route naar het ziekenhuis in plaats via de snelweg A58.

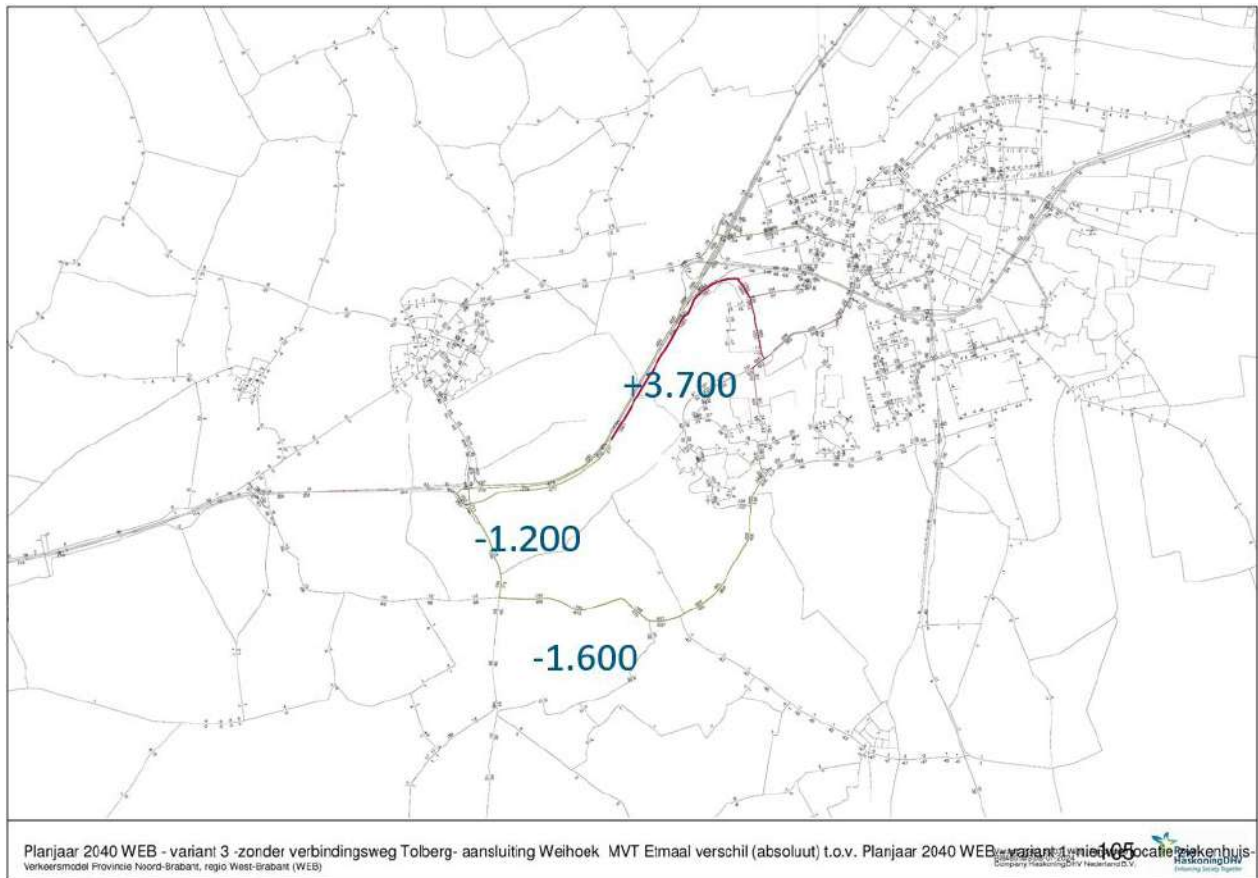
Resultaat Variant 2



Figuur 11: : Resultaat modelberekeningen variant 2

Variant 2 laat een toename zien van circa 6.600 motorvoertuigen per etmaal op de Verbindingsweg Tolberg en daardoor een afname van circa 4.000 motorvoertuigen per etmaal op de Rietgoorsestraat. Ongeveer de helft van het verkeer op de Verbindingsweg Tolberg is ziekenhuis gerelateerd verkeer, de andere helft is doorgaand verkeer richting onder andere de A58.

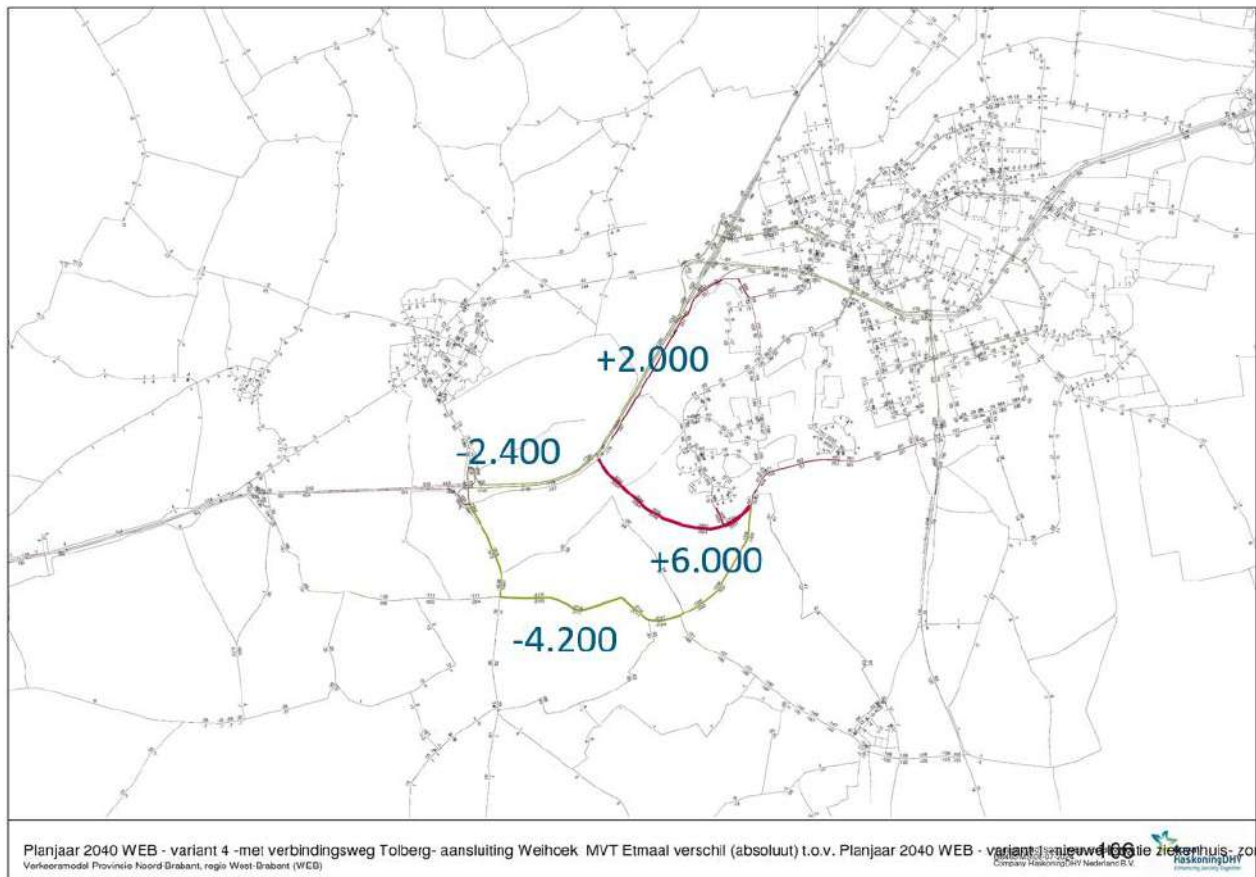
Resultaat Variant 3



Figuur 12: : Resultaat modelberekeningen variant 3

De nieuwe weg richting Heerma van Vosstraat heeft een verkeersintensiteit van circa 3.700 motorvoertuigen per etmaal. De afname op de Rietgoorsestraat bedraagt circa 1.600 motorvoertuigen per etmaal.

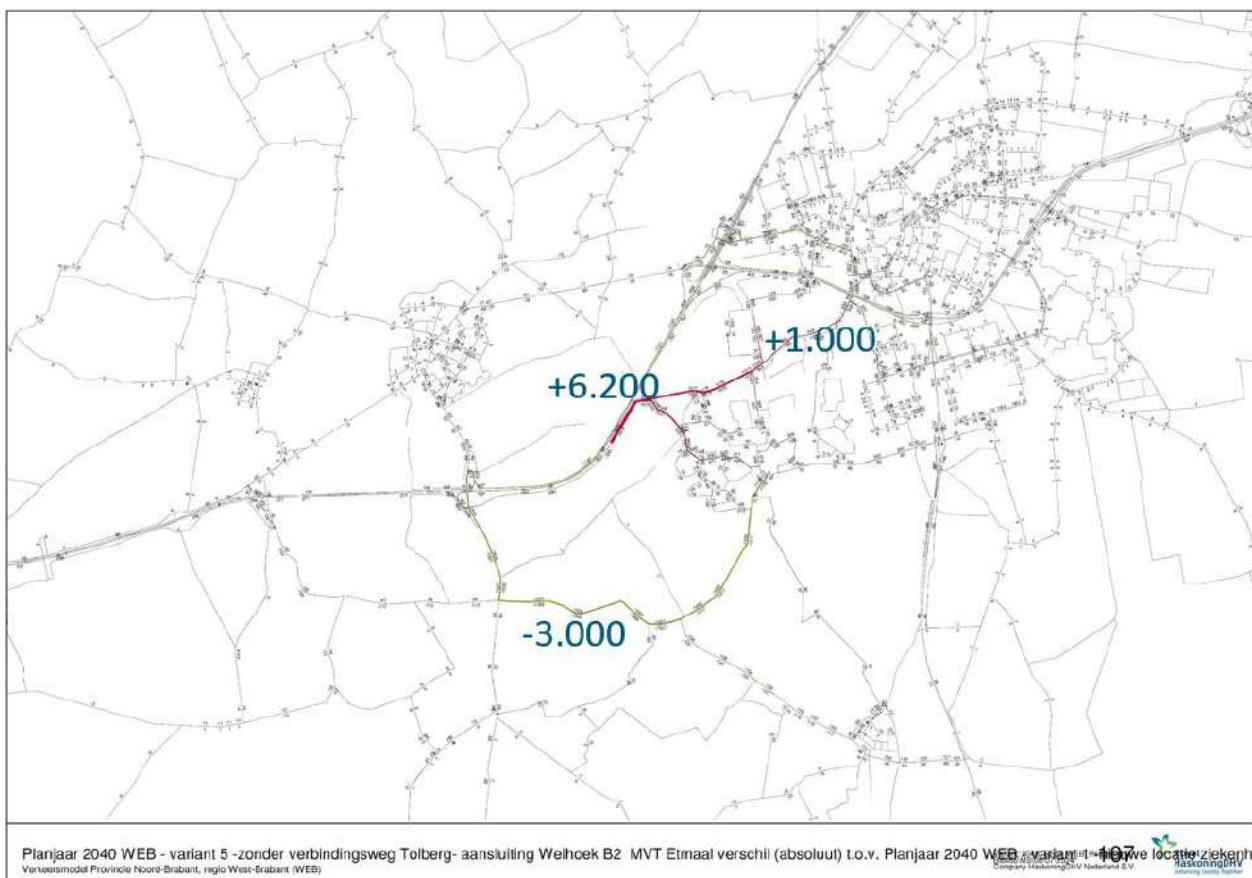
Resultaat Variant 4



Figuur 13: : Resultaat modelberekeningen variant 4

De combinatie van variant 3 met de Verbindingsweg Tolberg zorgt voor een toename van circa 2.000 motorvoertuigen per etmaal op de nieuwe weg richting Heerma van Vosstraat en circa 6.000 motorvoertuigen per etmaal op de Verbindingsweg Tolberg. De afname op de Rietgoorsestraat bedraagt circa 4.200 motorvoertuigen per etmaal.

Resultaat Variant 5



Figuur 14: Resultaat modelberekeningen variant 5

De nieuwe weg richting de Thorbeckelaan ter hoogte van de Tolbergvijver heeft een verkeersintensiteit van circa 6.200 motorvoertuigen per etmaal. De afname op de Rietgoorsestraat bedraagt circa 3.000 motorvoertuigen per etmaal.

Planjaar 2040 WEB - variant 6 - met verbindingsweg Tolberg: aansluiting Weihoek B2

Verkeersmodal Provincie Noord-Brabant, regio West-Brabant (WEB)

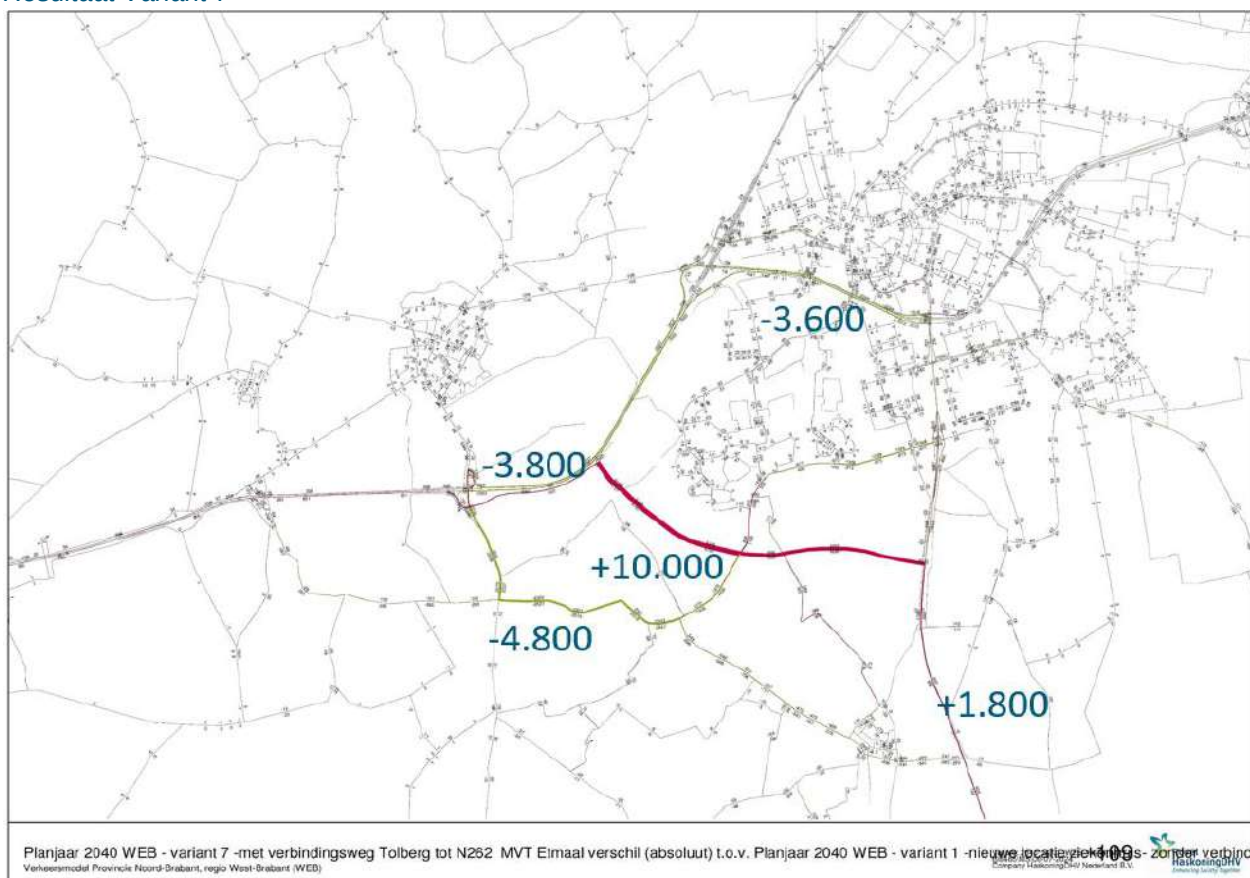
Company HaskoningDHV Nederland B.V.

HaskoningDHV

Planning - Policy - Research

De combinatie van variant 5 met de Verbindingsweg Tolberg zorgt voor een toename van circa 3.600 motorvoertuigen per etmaal op de nieuwe weg richting Thorbeckelaan en circa 4.500 motorvoertuigen per etmaal op de Verbindingsweg Tolberg. De afname op de Rietgoorsestraat bedraagt circa 4.200 motorvoertuigen per etmaal.

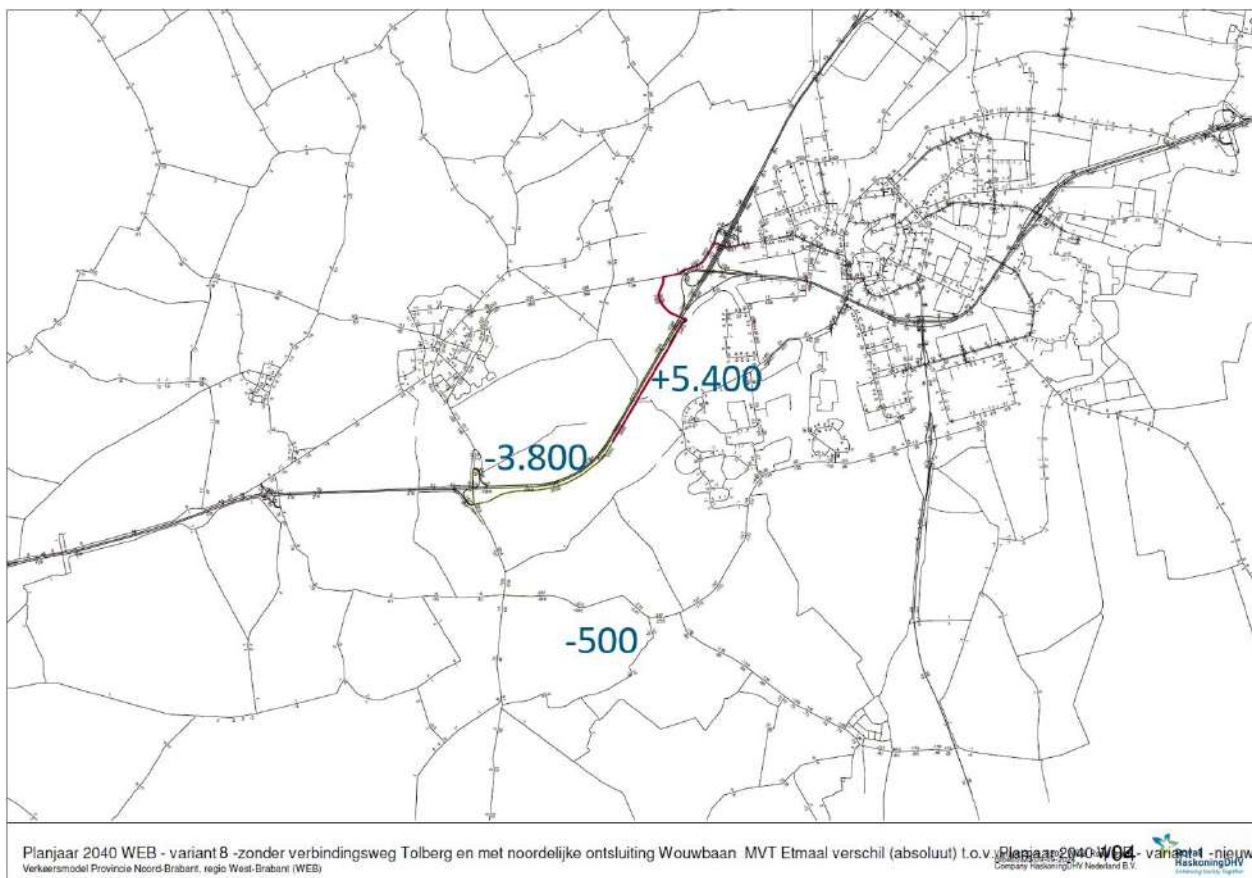
Resultaat Variant 7



Figuur 16: Resultaat modelberekeningen variant 7

De nieuwe weg tussen het ziekenhuis en de N262 (Roosendaal – Essen) heeft een verkeersintensiteit van circa 10.000 motorvoertuigen per etmaal. Op de N262 zelf is een toename van circa 1.800 motorvoertuigen per etmaal zichtbaar; dit is omrijdend doorgaand verkeer vanuit Nispen/ Essen en verder dat van de nieuwe weg gebruik gaat maken. Op de A58 is een afname van 3.600/3.800 motorvoertuigen per etmaal te zien en op de Rietgoorsestraat neemt het verkeer met circa 4.800 motorvoertuigen per etmaal af.

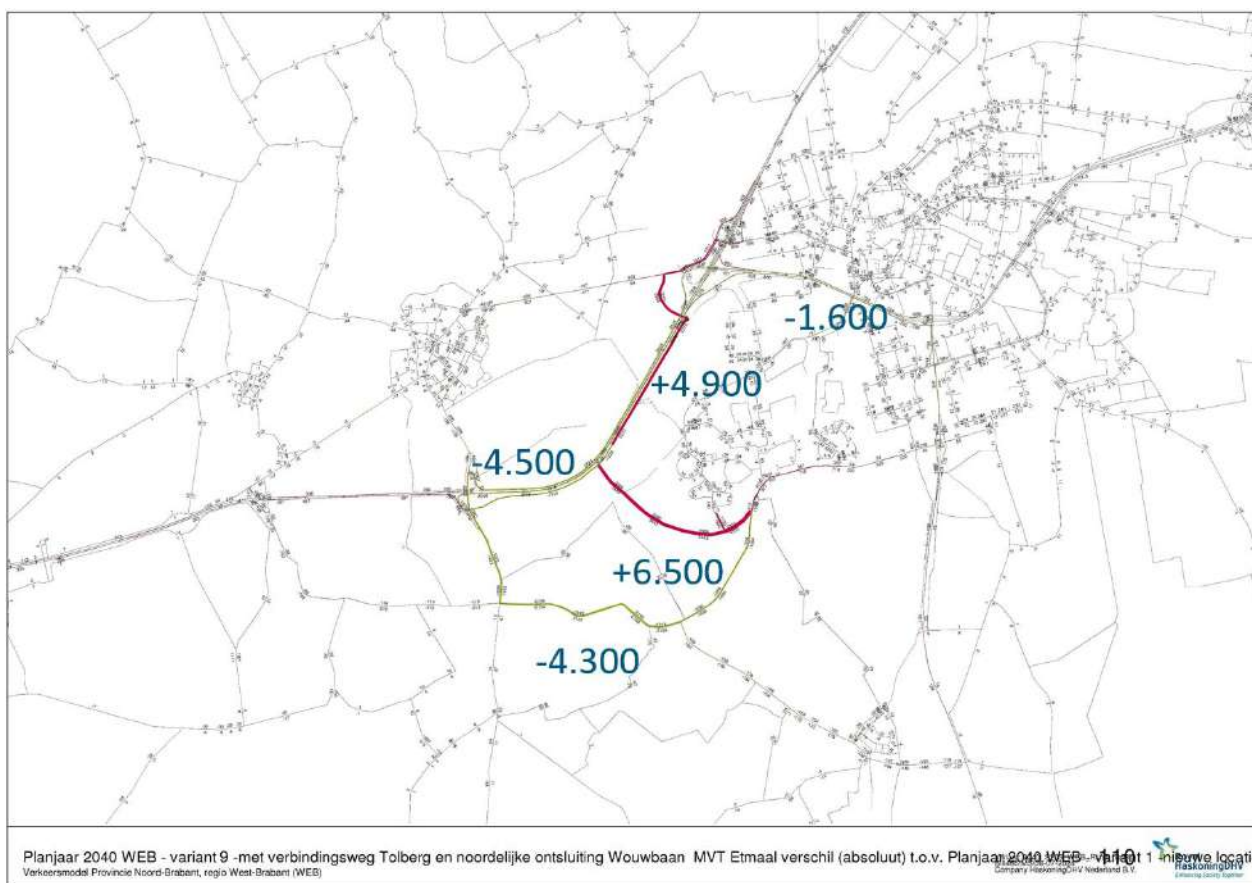
Resultaat Variant 8



Figuur 17: Resultaat modelberekeningen variant 8

De nieuwe weg richting de Wouwbaan ter hoogte van Rosada heeft een verkeersintensiteit van circa 5.400 motorvoertuigen per etmaal. Door de nieuwe weg laat de A58 een afname zien van circa 3.800 motorvoertuigen per etmaal en is op de Rietgoorsestraat een afname van 500 motorvoertuigen per etmaal te zien.

Resultaat Variant 9



Figuur 18: Resultaat modelberekeningen variant 9

De combinatie van variant 9 met de Verbindingsweg Tolberg zorgt voor een toename van circa 4.900 motorvoertuigen per etmaal op de nieuwe weg richting de Wouwbaan en circa 6.500 motorvoertuigen per etmaal op de Verbindingsweg Tolberg. De afname op de Rietgoorsestraat bedraagt circa 4.300 motorvoertuigen per etmaal.

4.2 Resultaten inpasbaarheid en technische haalbaarheid

Van de verschillende varianten zijn schetsontwerpen gemaakt. Daarbij zijn ook varianten beschouwd die in een eerste fase van het onderzoek zijn bepaald. Aan de hand van deze schetsontwerpen is de inpasbaarheid en technische haalbaarheid met betrekking tot technische constructies beschouwd. Een aantal varianten zijn hierdoor direct afgefallen. De resultaten en conclusies zijn opgenomen in hoofdstuk 4 van het rapport "Onderzoek Meervoudige Ontsluiting Roosendaal" met het kenmerk BI8465-RHD-WZ-XX-ME-R-001 (Royal HaskoningDHV, 25 september 2023).

4.3 Resultaten globale kostenraming

Voor de verschillende varianten zijn globale kostenramingen gemaakt, met uitzondering van variant 7. Variant 7 is in een later stadium van het onderzoek tot stand gekomen, waardoor deze niet in de kostenraming meegenomen kon worden. De resultaten van de globale kostenraming zijn te vinden in hoofdstuk 5.2 van dit rapport. Een nadere onderbouwing is te vinden in hoofdstuk 5 van het rapport "Onderzoek Meervoudige Ontsluiting Roosendaal" met het kenmerk BI8465-RHD-WZ-XX-ME-R-001 (Royal HaskoningDHV, 25 september 2023).

5 Beoordeling varianten

In dit hoofdstuk is de beoordeling van de verschillende varianten beschreven. De scores zijn een weergave van de door Royal HaskoningDHV gemaakte beoordeling.

5.1 Beoordelingscriteria

	Groen	Oranje	Rood
Verkeersstromen per wijk (Tolberg, Weihoek, buitengebied Bulkenaar)	Afname van hoeveelheid verkeer	Weinig/geen veranderingen	Toename van hoeveelheid verkeer
Leefbaarheid	Geen bewoners met nadelige gevolgen	Relatief weinig bewoners met nadelige gevolgen	Relatief veel bewoners met nadelige gevolgen
Risico's verkeersveiligheid	Afname knelpunten	Weinig/geen veranderingen	Toename van knelpunten
Kosten	-	-	-
Technische haalbaarheid	(Relatief) eenvoudige constructie	Lastige constructie	Zeer lastige constructie
Ruimtelijke haalbaarheid	Benodigde ruimte beschikbaar	Delen van benodigde ruimte beschikbaar	Geen ruimte beschikbaar
Oplossend vermogen	Verbetering t.o.v. 1 situatie	Weinig/geen veranderingen	Verslechtering t.o.v. 1 situatie

Tabel 1: Beoordelingscriteria inclusief uitgewerkte beoordeling Groen, Oranje en Rood

De verkeersstromen in de wijken Tolberg, Weihoek en Bulkenaar zijn zowel relatief als absoluut beoordeeld. In *relatieve zin* zijn de verkeersstromen van alle varianten ten opzichte van variant 1 beoordeeld; variant 1 is het uitgangspunt en er is onderzocht wat andere varianten voor impact hebben op de verkeerscirculatie op basis van de modelberekeningen. In *absolute zin* is daarnaast beoordeeld of de wegen de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer kunnen verwerken conform de functie en inrichting van de weg. Een 50 km/u weg heeft een gebiedsontsluitende functie waar maximaal 24.000 motorvoertuigen (mvt) per etmaal kunnen rijden, een 30 km/u weg en 60 km/u weg hebben een lagere functie ("erftoegangsweg") en hebben respectievelijk een maximale capaciteit van 5.000 mvt/ etmaal en 3.000 mvt/etmaal in verband met oversteekbaarheid en verkeersveiligheid. Boven deze waarden dienen extra maatregelen getroffen te worden.

5.2 Beoordeling varianten

In de volgende subparagrafen is per variant toegelicht en beschreven hoe deze scoort op de beoordelingscriteria zoals beschreven in paragraaf 4.1. Uitgangspunt is Variant 1 (ontsluiting ziekenhuis op de A58), waarbij varianten 2 t/m 9 aanvullingen zijn op deze ontsluiting. Bij het beoordelen van de verkeersstromen is dus steeds een vergelijking gemaakt ten opzichte van de verkeersstromen in variant 1 (zoals beschreven in paragraaf 3.1).

Criteria	Variant 1	Variant 2	Variant 3	Variant 4	Variant 5	Variant 6	Variant 7	Variant 8	Variant 9
a) Verkeersstromen Tolberg relatief		1	3	1	1	1	3	2	1
a) Verkeersstromen Weihoek relatief		2	1	1	1	1	2	1	2
a) Verkeersstromen Bulkenaar relatief		3	3	3	3	3	3	2	3
a) Verkeersstromen Tolberg absoluut		2	3	2	2	2	1	2	2
a) Verkeersstromen Weihoek absoluut		1	1	1	1	1	1	1	1
a) Verkeersstromen Bulkenaar absoluut		2	1	2	1	2	1	1	1
b) Risico's verkeersveiligheid		3	1	2	1	2	1	2	3
Leefbaarheid		2	1	1	1	1	2	2	2
c) Kosten		> var1	+23 mln	> var4	10 mln	> var5	+45 mln	+37 mln	> var8
d) Technische haalbaarheid		3	1	1	1	1	3	3	3
e) Ruimtelijke haalbaarheid		2	1	1	1	1	1	1	1
f) Oplossend vermogen		3	2	3	1	2	2	1	2

Tabel 2: Beoordeling varianten

5.2.1 Variant 2 – Verbindingsweg Tolberg

Variant 2 is ten opzichte van variant 1 het toevoegen van de Verbindingsweg Tolberg.

Verkeersstromen relatief

De output van het verkeersmodel laat zien dat er meer verkeer gaat rijden op het gedeelte van de Thorbeckelaan tussen de Verbindingsweg Tolberg en Willem Dreesweg, en op de Willem Dreesweg (score rood). In de wijk Weihoek zijn beperkte verschillen zichtbaar (score oranje), de Rietgoorsestraat laat een duidelijke afname zien in het verkeersmodel en een verschuiving naar de Verbindingsweg Tolberg (score groen).

Verkeersstromen absoluut

De Thorbeckelaan tussen de Verbindingsweg Tolberg en Willem Dreesweg, en op de Willem Dreesweg hebben een relatieve toename van het verkeer, maar de absolute intensiteit van 13.700 mvt/etmaal past ruimschoots binnen de marge die past bij dit type weg ("gebiedsontsluitingsweg") (score oranje).

De verkeersstromen in de Weihoek komen op de Sportstraat en Heerma van Vossstraat op circa 6.400 mvt/etmaal. De Sportstraat is een "erftoegangsweg" (30km/u), dus de capaciteit wordt overschreden (score rood).

Op de Rietgoorsestraat zorgt gaat de intensiteit van 6.600 mvt/etmaal naar 3.500 mvt/etmaal. Het knelpunt is hiermee verminderd maar niet opgelost (score oranje).

Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheidsknelpunten nemen af op de: Rietgoorsestraat, Thorbeckelaan en Willem Dreesweg (hier komen rotondes om het verkeer af te wikkelen, dit bevordert tevens de verkeersveiligheid). Op andere locaties verandert er niets aan de verkeersveiligheid. Per saldo: score groen.

Leefbaarheid

Door de Verbindingsweg Tolberg zullen relatief een beperkt aantal bewoners aan de zuidkant van Tolberg en bewoners van de Thorbeckelaan en Willem Dreesweg negatieve gevolgen ondervinden (score oranje).

Technische haalbaarheid

De Verbindingsweg Tolberg is te realiseren zonder bruggen of tunnels of andere ingrijpende constructies (score groen).

Ruimtelijke haalbaarheid

Het tracé van de Verbindingsweg Tolberg doorsnijdt een aantal percelen maar gaat niet door bebouwing (score oranje).

Oplossend vermogen

Het ziekenhuis krijgt twee ontsluitingen met als bijkomend voordeel dat bewoners van Roosendaal Zuid een extra ontsluiting krijgen naar de A58. De afname van de verkeersdruk op de Rietgoorsestraat zal dusdanig zijn dat de verkeersproblemen hier verminderd zullen worden, terwijl de toename van het verkeer op de Thorbeckelaan en Willem Dreesweg past binnen de capaciteit van deze wegen (score groen).

De kosten zijn niet door Royal HaskoningDHV geraamd doordat dit in eerdere onderzoeken reeds is gedaan. De kosten zijn hoger dan variant 1.

5.2.2 Variant 3 – Ontsluiting op Heerma van Vossstraat

Variant 3 is een nieuwe ontsluiting vanaf het ziekenhuis naar Weihoek met een aansluiting op Heerma van Vossstraat.

Verkeersstromen relatief

Het verkeersmodel laat zien dat de verkeersintensiteit op de Thorbeckelaan en Willem Dreesweg afnemen (score groen). In de Weihoek is door de nieuwe ontsluitingsweg een toename te zien op de Sportstraat en Heerma van Vossstraat (score rood). De hoeveelheid verkeer op de Rietgoorsestraat neemt af (score groen).

Verkeersstromen absoluut

De intensiteiten op de Thorbeckelaan en Willem Dreesweg nemen af naar 11.800 mvt/etmaal en vallen ruimschoots binnen de maximale capaciteit (score groen). Op de Sportstraat en Heerma van Vossstraat nemen de intensiteiten toe naar respectievelijk 6.800 mvt/etmaal en 8.400 mvt/etmaal. De intensiteit op de Sportstraat overschrijdt daarmee de maximale capaciteit (score rood). De verkeersintensiteit op de Rietgoorsestraat neemt af naar 5.800 mvt/etmaal maar overschrijdt de maximale capaciteit (score rood).

Verkeersveiligheid

De toename van het verkeer in de Weihoek zorgt voor grotere potentiële conflictsituaties bij de diverse kruispunten in de wijk en daarmee een hoger verkeersveiligheidsrisico. De afname van de verkeersintensiteit op de Rietgoorsestraat is niet groot waardoor de verkeersveiligheid hier niet verbetert. De totaalscore score komt daarmee op rood.

Leefbaarheid

Relatief veel bewoners in de wijk Weihoek krijgen te maken met extra verkeersdruk en bijbehorende overlast (score rood).

Technische haalbaarheid

Het tracé van de nieuwe weg is voorzien tussen de A58 en geluidswal achter de Mosberg. De geluidswal dient hiervoor aangepast te worden wat constructief een grote uitdaging is. Daarnaast is een nieuwe aansluiting op het kruispunt op Heerma van Vosstraat erg lastig in te passen (score rood).

Ruimtelijke haalbaarheid

Het tracé van de nieuwe weg doorsnijdt bestaande bebouwing in zowel het buitengebied Bulkenaar als de Weihoek (score rood).

Oplossend vermogen

Deze variant heeft beperkt oplossend vermogen; de extra ontsluiting ziekenhuis is weliswaar positief voor de algemene bereikbaarheid, echter zal vanuit de wijk Weihoek deze slechts beperkt gebruikt worden omdat het een omrijdbeweging vraagt (score oranje).

Kosteninschatting: € 23 miljoen

5.2.3 Variant 4 – Ontsluiting Heerma van Vossstraat + Verbindingsweg Tolberg

Variant 4 is de toevoeging van een nieuwe weg tussen het ziekenhuis naar Weihoek met een aansluiting op de Heerma van Vossstraat inclusief Verbindingsweg Tolberg.

Verkeersstromen relatief

In variant 4 neemt het verkeer toe op de Thorbeckelaan en Willem Dreesweg (score rood). In de Weihoek is een toename te zien op de Sportstraat en Heerma van Vossstraat (score rood). Het verkeer op de Rietgoorsestraat neemt af (score groen).

Verkeersstromen absoluut

De intensiteiten op de Thorbeckelaan en Willem Dreesweg nemen toe naar 12.800 mvt/etmaal maar vallen ruimschoots binnen de maximale capaciteit (score oranje). De intensiteit op de Sportstraat neemt in variant 4 toe tot circa 6.800 mvt/etmaal en overschrijdt daarmee de maximale capaciteit (score rood). Op de Rietgoorsestraat komen circa 3.100 mvt/etmaal, wat de maximale capaciteit net overschrijdt (score oranje).

Verkeersveiligheid

De toename van het verkeer in de Weihoek zorgt voor grotere potentiële conflictsituaties bij de diverse kruispunten in de wijk en daarmee een hoger verkeersveiligheidsrisico. De afname van de verkeersintensiteit op de Rietgoorsestraat is groot waardoor de verkeersveiligheid hier verbetert. De totaalscore komt daarmee op oranje.

Leefbaarheid

Relatief veel bewoners in de wijk Weihoek krijgen te maken met extra verkeersdruk en bijbehorende overlast. Bewoners aan de Thorbeckelaan en Willem Dreesweg zullen negatieve gevolgen ondervinden van het extra verkeer als gevolg van de Verbindingsweg Tolberg (score rood).

Technische haalbaarheid

Het tracé van de nieuwe weg is voorzien tussen de A58 en geluidswal achter de Mosberg. De geluidswal dient hiervoor aangepast te worden wat constructief een grote uitdaging is. Daarnaast is een nieuwe aansluiting op het kruispunt op Heerma van Vossstraat erg lastig in te passen. Het tracé van de Verbindingsweg Tolberg doorsnijdt een aantal percelen maar gaat niet door bebouwing (score rood).

Ruimtelijke haalbaarheid

Het tracé van de nieuwe weg doorsnijdt bestaande bebouwing in zowel het buitengebied Bulkenaar als de Weihoek (score rood).

Oplossend vermogen

Deze variant biedt heeft oplossend vermogen voor het ziekenhuis door de 2 aansluitingen. Daarnaast biedt het voor Tolberg Zuid een extra ontsluiting richting A58 west. Daardoor scoort oplossend vermogen groen.

Kosteninschatting: € 23 miljoen + de kosten voor de Verbindingsweg Tolberg

5.2.4 Variant 5 – Ontsluiting bij Tolbergvijver

Variant 5 is de toevoeging van een nieuwe weg tussen het ziekenhuis naar Weihoek met een aansluiting op de Thorbeckelaan ter hoogte van de Tolbergvijver.

Verkeersstromen relatief

De nieuwe weg sluit in Tolberg aan op de Thorbeckelaan waardoor hier een toename van verkeer is te zien. Ook is er een toename van het verkeer op de Willem Dreesweg ter hoogte van het spoor (score rood). Het verkeer in de Weihoek op de Heerma van Vossstraat en Sportstraat neemt toe ten opzichte van variant 1 (score rood). Op de Rietgoorsestraat is een afname van het verkeer te zien doordat verkeer de nieuwe weg naar het ziekenhuis gaat gebruiken (score groen).

Verkeersstromen absoluut

De intensiteiten op de Thorbeckelaan en Willem Dreesweg nemen toe naar 11.600 mvt/etmaal maar vallen ruimschoots binnen de maximale capaciteit (score oranje). De verkeersintensiteit op de Sportstraat neemt toe en komt op circa 6.500 mvt/etmaal, dit is een overschrijding van de maximale capaciteit (score rood). Op de Rietgoorsestraat neemt de verkeersdruk af naar circa 4.300 mvt/etmaal maar overschrijdt de maximale capaciteit (score rood).

Verkeersveiligheid

De toename van het verkeer in de Weihoek zorgt voor grotere potentiële conflictsituaties bij de diverse kruispunten in de wijk en daarmee een hoger verkeersveiligheidsrisico. De afname van de verkeersintensiteit op de Rietgoorsestraat is minder groot waardoor de verkeersveiligheid hier gelijk blijft. De totaalscore score komt daarmee op rood.

Leefbaarheid

Relatief veel bewoners in de wijk Weihoek krijgen te maken met extra verkeersdruk en bijbehorende overlast (score rood).

Technische haalbaarheid

Het tracé van de nieuwe weg is voorzien tussen het spoor en de woningen aan de Thorbeckelaan/Tolbergvijver. De geluidswal dient hiervoor aangepast te worden wat constructief een grote uitdaging is. Daarnaast is een nieuwe aansluiting op het kruispunt op de Thorbeckelaan erg lastig in te passen in combinatie met de huidige rotonde (score rood).

Ruimtelijke haalbaarheid

Het tracé van de nieuwe weg doorsnijdt bestaande bebouwing in zowel het buitengebied Bulkenaar als de Tolberg (score rood).

Oplossend vermogen

Deze variant biedt geen oplossend vermogen; de extra ontsluiting ziekenhuis is weliswaar positief voor de algemene bereikbaarheid, echter zal vanuit de wijk Tolberg veel extra verkeer gaan rijden op straten die daar niet voor bedoeld zijn (score rood).

Kosteninschatting: € 10 miljoen

5.2.5 Variant 6 – Ontsluiting bij Tolbergvijver + Verbindingsweg Tolberg

Variant 6 is de toevoeging van een nieuwe weg tussen het ziekenhuis naar Weihoek met een aansluiting op de Thorbeckelaan ter hoogte van de Tolbergvijver, inclusief Verbindingsweg Tolberg.

Verkeersstromen relatief

De verkeersintensiteit in Tolberg neemt toe op bijna de gehele Thorbeckelaan en Willem Dreesweg (score rood). Ook in Weihoek op de Heerma van Vossstraat en Sportstraat neemt de verkeersintensiteit toe (score rood). De verkeersintensiteit op de Rietgoorsestraat neemt af (score groen).

Verkeersstromen absoluut

De verkeersintensiteit op de Thorbeckelaan en Willem Dreesweg neemt toe maar blijft onder de maximale grenswaarde van deze wegen (score oranje). De verkeersintensiteit op de Sportstraat zal toenemen naar 6.500 mvt/etmaal en komt daarmee boven de grenswaarde uit (score rood). Op de Rietgoorsestraat neemt de verkeersintensiteit af tot circa 3.100 mvt/etmaal wat de maximale capaciteit van deze weg net overschrijdt (score oranje).

Verkeersveiligheid

De toename van het verkeer in Tolberg zorgt voor grotere potentiële conflictsituaties bij de diverse kruispunten in de wijk en daarmee een hoger verkeersveiligheidsrisico. De afname van de verkeersintensiteit op de Rietgoorsestraat is minder groot waardoor de verkeersveiligheid hier gelijk blijft. De totaalscore score komt daarmee op oranje.

Leefbaarheid

Relatief veel bewoners in de wijk Tolberg krijgen te maken met extra verkeersdruk en bijbehorende overlast. Bewoners aan de Thorbeckelaan en Willem Dreesweg zullen negatieve gevolgen ondervinden van het extra verkeer als gevolg van de Verbindingsweg Tolberg (score rood).

Technische haalbaarheid

Het tracé van de nieuwe weg is voorzien tussen het spoor en de woningen aan de Thorbeckelaan/Tolbergvijver. De geluidswal dient hiervoor aangepast te worden wat constructief een grote uitdaging is. Daarnaast is een nieuwe aansluiting op het kruispunt op de Thorbeckelaan erg lastig in te passen in combinatie met de huidige rotonde. Het tracé van de Verbindingsweg Tolberg doorsnijdt een aantal percelen maar gaat niet door bebouwing (score rood).

Ruimtelijke haalbaarheid

Het tracé van de nieuwe weg doorsnijdt bestaande bebouwing in zowel het buitengebied Bulkenaar als de Tolberg (score rood).

Oplossend vermogen

Deze variant biedt beperkt oplossend vermogen; de extra ontsluiting ziekenhuis is weliswaar positief voor de algemene bereikbaarheid, echter zal vanuit de wijk Tolberg deze slechts beperkt gebruikt worden omdat het een omrijdbeweging vraagt. Daarnaast zal in de wijk Tolberg extra verkeer gaan rijden op straten die daar niet voor bedoeld zijn (score oranje).

Kosteninschatting: € 10 miljoen + de kosten voor de Verbindingsweg Tolberg

5.2.6 Variant 7 – Nieuwe verbinding met N262

Variant 7 is het toevoegen van een nieuwe weg tussen het ziekenhuis en de N262 (Roosendaal – Essen) door het buitengebied ten zuiden van Roosendaal.

Verkeersstromen relatief

Door de nieuwe weg tussen het ziekenhuis en de N262 zal er een afname van de verkeersintensiteit zijn op de Willem Dreesweg tussen de N262 en Thorbeckelaan (een deel van het verkeer vanuit Roosendaal Zuid zal de nieuwe weg gaan gebruiken; score groen). In de Weihoek zijn de effecten op de verkeersintensiteiten beperkt (score oranje). De Rietgoorsestraat ten zuiden van de nieuwe weg krijgt een afname zien van de verkeersintensiteiten (score groen).

Verkeersstromen absoluut

De intensiteiten op de Rietgoorsestraat tussen de nieuwe weg en Thorbeckelaan nemen toe tot 8.400 mvt/etmaal; dit is boven de maximale grenswaarde (score rood). De verkeersintensiteit op de Sportstraat neemt toe tot 6.300 mvt/etmaal en overschrijdt de maximale capaciteit (score rood). Op de Rietgoorsestraat daalt de verkeersintensiteit tot circa 3.800 mvt/etmaal wat de maximale capaciteit overschrijdt (score rood).

Verkeersveiligheid

De afname van de verkeersintensiteit op de Rietgoorsestraat leidt tot minder potentiële conflictsituaties. De nieuwe weg tussen het ziekenhuis en de N262 kruist meerdere wegen waardoor er ook meerdere potentiële conflictsituaties worden gecreëerd. Dit zijn meer nieuwe conflictsituaties dan dat er wordt opgelost op de Rietgoorsestraat (score rood).

Leefbaarheid

De nieuwe weg is op grotere afstand van de woonwijken in Roosendaal Zuid voorzien, wat als gevolg heeft dat bewoners van enkele woningen in het buitengebied negatieve gevolgen zullen ervaren (score oranje).

Technische haalbaarheid

Voor de nieuwe weg dient een (extra) ongelijkvloerse oplossing gevonden te worden om de spoorlijn Roosendaal – Essen te kruisen. Relatief gezien zal dit minder constructieve uitdagingen opleveren omdat er voldoende ruimte beschikbaar is (score groen).

Ruimtelijke haalbaarheid

Het tracé van de nieuwe weg doorsnijdt meerdere percelen en bestaande bebouwing in het buitengebied (score rood).

Oplossend vermogen

Deze variant biedt beperkt oplossend vermogen; de extra ontsluiting ziekenhuis is weliswaar positief voor de algemene bereikbaarheid, al ligt de weg dermate ver van Roosendaal dat het voor de Roosendalers weinig bijdraagt aan de bereikbaarheid van het ziekenhuis (omrijd afstand is groot) (score oranje).

Kosteninschatting: geschat op € 45 miljoen op basis van de kosten per kilometer van variant 3.

5.2.7 Variant 8 – Ontsluiting bij Rosada

Variant 8 een nieuwe weg van het ziekenhuis naar de Wouwbaan ter hoogte van Rosada, inclusief een viaduct over de A58.

Verkeersstromen relatief

De verkeersintensiteiten in Tolberg veranderen beperkt doordat de nieuwe weg geen aansluiting heeft op de wijk Tolberg (score oranje). In Weihoek is een toename van de verkeersintensiteit te zien op de Heerma van Vossstraat en Sportstraat (score rood). In het buitengebied Bulkenaar veranderen de intensiteiten beperkt, doordat de nieuwe weg geen alternatief is voor het verkeer van Roosendaal Zuid naar onder andere de A58 (score oranje).

Verkeersstromen absoluut

De verkeersintensiteiten in Tolberg veranderen nauwelijks, deze passen binnen de capaciteit van deze wegen (score oranje). De verkeersintensiteiten op de Sportstraat stijgen naar 6.900 mvt/etmaal en overschrijdt de maximale capaciteit (score rood). De verkeersintensiteit op de Rietgoorsestraat neemt licht af naar 7.000 mvt/etmaal, dit is boven de maximale capaciteit waardoor het knelpunt blijft bestaan (score rood).

Verkeersveiligheid

De verkeersintensiteit op de Rietgoorsestraat neemt licht af wat nauwelijks invloed heeft op de potentiële conflictsituaties. De nieuwe weg naar Rosada heeft geen aansluitingen of kruispunten, waardoor het aantal potentiële conflictpunten niet toeneemt of afneemt. De totaalscore is oranje.

Leefbaarheid

De nieuwe weg is op enige afstand van Roosendaal voorzien (naast de snelweg A58), waardoor met name enkele bewoners in het buitengebied negatieve gevolgen zullen ervaren. Dit is een relatief beperkt aantal bewoners (score oranje).

Technische haalbaarheid

Voor de nieuwe weg dient een ongelijkvloerse oplossing gevonden te worden voor het kruisen van de spoorlijn Roosendaal – Bergen op Zoom. Ook moet een viaduct over de snelweg gerealiseerd worden (aan de westzijde van de A58 ligt al een talud). Dit zijn relatief minder uitdagende constructies doordat voldoende ruimte en één talud beschikbaar is (score groen).

Ruimtelijke haalbaarheid

Het tracé van de nieuwe weg doorsnijdt bestaande bebouwing in zowel het buitengebied Bulkenaar als nabij de Wouwbaan (score rood).

Oplossend vermogen

De nieuwe weg van het ziekenhuis naar Rosada zorgt voor een extra ontsluiting van het ziekenhuis maar uit het verkeersmodel blijkt dat met name verkeer van de snelweg verplaatst naar deze weg. Voor de wijken in Roosendaal is geen verbetering zichtbaar (score rood).

Kosteninschatting: € 37 miljoen

5.2.8 Variant 9 – Ontsluiting bij Rosada + Verbindingsweg Tolberg

Variant 9 is een nieuwe weg van het ziekenhuis naar de Wouwbaan ter hoogte van Rosada, inclusief een viaduct over de A58 en inclusief Verbindingsweg Tolberg.

Verkeersstromen relatief

In variant 9 neemt de verkeersintensiteit toe op de Thorbeckelaan en Willem Dreesweg (score rood). In de Weihoek zijn de verschillen beperkt doordat de nieuwe weg geen aansluiting heeft op deze wijk (score oranje). Het verkeer op de Rietgoorsestraat neemt af door de Verbindingsweg Tolberg (score groen).

Verkeersstromen absoluut

De verkeersintensiteit op de Thorbeckelaan en Willem Dreesweg neemt toe maar blijft onder de maximale grenswaarde (score oranje). De verkeersintensiteit op de Sportstraat komt op 6.200 mvt/etmaal en ligt daarmee boven de grenswaarde (score rood). Op de Rietgoorsestraat neemt de verkeersintensiteit af tot circa 3.600 mvt/etmaal maar overschrijdt de maximale capaciteit (score rood).

Verkeersveiligheid

Door de afname van de verkeersintensiteit op de Rietgoorsestraat neemt het aantal potentiële conflictsituaties af. De nieuwe weg naar Rosada heeft geen aansluitingen of kruisingen, waardoor het aantal conflictpunten niet toeneemt of afneemt. De totaalscore komt op groen.

Leefbaarheid

De nieuwe weg is op enige afstand van Roosendaal voorzien (naast de snelweg A58), waardoor met name enkele bewoners in het buitengebied negatieve gevolgen zullen ervaren. Dit is een relatief beperkt aantal bewoners. Bewoners aan de Thorbeckelaan en Willem Dreesweg zullen negatieve gevolgen ondervinden van het extra verkeer als gevolg van de Verbindingsweg Tolberg. Dit zijn samen relatief een kleine groep bewoners (score oranje).

Technische haalbaarheid

Voor de nieuwe weg dient een ongelijkvloerse oplossing gevonden te worden voor het kruisen van de spoorlijn Roosendaal – Bergen op Zoom. Ook moet een viaduct over de snelweg gerealiseerd worden (aan de westzijde van de A58 ligt al een talud). Dit zijn relatief minder uitdagende constructies doordat voldoende ruimte en één talud beschikbaar is. Het tracé van de Verbindingsweg Tolberg doorsnijdt een aantal percelen maar gaat niet door bebouwing (score groen).

Ruimtelijke haalbaarheid

Het tracé van de nieuwe weg doorsnijdt bestaande bebouwing in zowel het buitengebied Bulkenaar als nabij de Wouwbaan (score rood).

Oplossend vermogen

Voor Roosendaal is een verbetering van de verkeersdruk zichtbaar door de Verbindingsweg Tolberg maar niet als gevolg van de aansluiting bij Rosada. Deze weg zal alleen worden gebruikt als alternatief van de snelweg (score oranje).

Kosteninschatting: € 37 miljoen + de kosten voor de Verbindingsweg Tolberg

5.3 Eindbeoordeling

De eindscore is een optelling van de scores zoals weergegeven in paragraaf 5.2. Een groene score krijgt 3 punten, een oranje score 2 punten en rode score 1 punt. Om het aspect verkeersstromen eerlijk te scoren ten opzichte van de andere aspecten is in de berekening van de eindscore het gemiddelde berekend van de drie scores op relatieve verkeersstromen (voor de 3 wijken) en het gemiddelde van de drie scores op absolute verkeersstromen (voor de 3 wijken). De kosten zijn niet meegenomen in de beoordeling. In totaal zijn 7 criteria meegenomen in de eindscore.

Criteria	Variant 2	Variant 3	Variant 4	Variant 5	Variant 6	Variant 7	Variant 8	Variant 9
Verkeersstromen relatief	2.0	2.3	1.7	1.7	1.7	2.7	2.0	1.7
Verkeersstromen absoluut	1.7	1.7	1.7	1.3	1.7	1.0	1.3	1.3
Risico's verkeersveiligheid	3.0	1.0	2.0	1.0	2.0	1.0	3.0	2.0
Leefbaarheid	2.0	1.0	1.0	1.0	1.0	2.0	2.0	2.0
Technische haalbaarheid	3.0	1.0	1.0	1.0	1.0	3.0	3.0	3.0
Ruimtelijke haalbaarheid	2.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
Oplossend vermogen	3.0	2.0	3.0	1.0	2.0	2.0	2.0	1.0
Totaal:	16.7	10.0	11.3	8.0	10.3	12.7	14.3	12.0

Tabel 3: Totaal beoordeling variantenafweging

Variant 2 heeft de hoogste totaalscore (16.7 punten), gevolgd door variant 8 (14.3 punten) en variant 7 (12.7 punten). Het oplossend vermogen van variant 2 scoort hoger dan van varianten 7 en 8, en ook de ruimtelijke haalbaarheid van variant 2 is beter beoordeeld dan varianten 7 en 8. Dit maakt dat op basis van deze ongewogen score variant 2 het beste scoort op de afgewogen criteria en daarmee het beste voldoet aan de gestelde kwaliteitseisen. Daarnaast zijn de globale geraamde kosten voor variant 2 lager dan voor variant 7 en 8 (varianten 7 en 8 zijn respectievelijk €45 miljoen en €37 miljoen duurder).

5.4 Beoordeling door bewonersgroepen

In de laatste twee overleggen met de gemeente Roosendaal en de verschillende bewonersgroepen (zie paragraaf 1.4), zijn de resultaten van de verkeersmodelstudie gepresenteerd. Daarbij is de mogelijkheid geboden aan de bewonersgroepen om de verschillende varianten te beoordelen op de hierboven beschreven criteria. Dit met als doel in deze rapportage een volledig beeld te kunnen geven van de beoordeling van de varianten door alle betrokkenen van deze studie. De bewonersgroepen Stichting natuurlijk Betrokken Tolberg, Thorbeckelaan Zuid, Vrienden van de Bulkenaar, De vergeten bewoners Thorbeckelaan en kop Jagersberg, Amberg Beter Leven en Bewoners Westelaarsstraat hebben zich onthouden van de beoordeling.

De bewonersgroep Buren van de Bulkenaar heeft de varianten beoordeeld; er waren twee bewoners aanwezig die afzonderlijk en naar eigen inzicht de beoordeling hebben ingevuld, niet namens de gehele bewonersgroep. Daarnaast hebben ze aangegeven dat ze niet alle criteria kunnen beoordelen omdat detailinformatie voor sommige criteria ontbrak. De beoordeling is toegevoegd als bijlage 4 in deze rapportage.

Bewonersgroep Meeuwberg heeft een beoordeling gegeven van de varianten. De beoordeling is toegevoegd als bijlage 5 in deze rapportage.

6 Conclusies en aanbevelingen

6.1 Conclusies

Het toekomstige ziekenhuis zal in de toekomst ontsloten worden op de snelweg A58 en direct met Roosendaal via het onderliggend wegennet. Voor de verbinding met Roosendaal zijn verschillende varianten mogelijk en met het verkeersmodel (BBMA) onderzocht op gebied van impact op de verkeersstromen binnen Roosendaal. Naast de verkeersstromen is in de variantenbeoordeling ook de verkeersveiligheid, leefbaarheid, inpasbaarheid (technisch en ruimtelijk) en het oplossend vermogen van de variant meegenomen. Van iedere variant is een inschatting gemaakt van de realisatiekosten.

De varianten zijn beoordeeld op een 3-puntenschaal (groen, oranje, rood). Deze beoordeling is voor alle varianten gemaakt ten opzichte van variant 1; het is namelijk het uitgangspunt van deze studie dat het ziekenhuis verplaatst wordt naar de nieuwe locatie en in ieder geval ontsloten wordt op de A58 via aansluiting 25 Wouwse Plantage. De beoordeling is omgezet naar een score op basis waarvan een scoring van de varianten naar voren komt.

Van de onderzochte varianten heeft variant 2 (Verbindingsweg Tolberg) de hoogste eindscore en daarmee de voorkeursvariant. Deze variant, waarbij ziekenhuis wordt ontsloten op de A58 én via een nieuwe verbindingsweg op de Thorbeckelaan, scoort hoog op het groot oplossend vermogen, technische haalbaarheid en afname van het aantal knelpunten voor verkeersveiligheid. Dit laatste als gevolg van de afname van de verkeersdruk op de Rietgoorsestraat en doordat de Verbindingsweg Tolberg en Thorbeckelaan nog niet bestaat en toekomstbestendig (en dus ook verkeersveilig) ontworpen zal worden. In algemene zin wordt de verkeersdruk beter verdeeld over de wegen met de bijhorende functie.

Variant 8 (Ontsluiting via Rosada) heeft in dit onderzoek de een na hoogste totaalscore. Op veel aspecten scoort deze variant hetzelfde als variant 2; het verschil zit in de ruimtelijke haalbaarheid en oplossend vermogen. Ruimtelijk gezien is de inpassing van deze variant zeer lastig, het voorziene tracé van de nieuwe weg doorsnijdt bestaande bebouwing in zowel het buitengebied Bulkenaar als nabij de Wouwbaan. Daarnaast blijkt uit de verkeersmodelberekeningen dat deze variant met name verkeer van de snelweg overneemt, voor de wijken in Roosendaal is geen verbetering van de verkeersdruk zichtbaar. De globale geraamde kosten voor variant 8 zijn aanzienlijk hoger dan voor variant 2.

De variant met een nieuwe zuidelijke verbinding rechtstreeks met de N262 (variant 7) scoort als derde hoogste. Een nieuwe weg door het buitengebied leidt tot grote verkeersveiligheidsvraagstukken (veel kruisingen met wegen in het buitengebied), is ruimtelijk lastig inpasbaar (doorkruising woningen en erven) en leidt tot meer verkeersdruk op wegen in het buitengebied die daar niet voor geschikt zijn. De afstand van de weg ten opzichte van (de zuidelijke woonwijken van) Roosendaal is groot en daarmee is het oplossend vermogen van deze variant beperkt; voor de bereikbaarheid van het ziekenhuis voor bewoners van Roosendaal biedt deze variant weinig meerwaarde.

De overige varianten hebben een lagere totaalscore en ze scoren niet beter op individuele aspecten dan variant 2.

6.2 Aanbevelingen

Voor de beoordeling van de verschillende varianten is primair gekeken naar de toekomstige verkeersstromen op basis van verkeersmodelberekeningen. Daarnaast is op quickscan niveau de ruimtelijke en technische inpasbaarheid beoordeeld. De leefbaarheid, verkeersveiligheid en oplossend vermogen zijn kwalitatief beoordeeld.

De kosten zijn globaal in beeld gebracht, maar niet meegenomen in de afweging. Dit is een onderdeel van de totale variantenafweging waar gemeente Roosendaal zelf invulling aan dient te geven.

Aanbevolen wordt om de verschillende varianten door de gemeente te laten beoordelen op deze criteria, waarna een definitieve keuze gemaakt kan worden, ook gebaseerd op de bijbehorende kosten.

Bijlagen

- A1 Uitgangspuntennotitie quickscan meervoudige ontsluiting
 Roosendaal**
- A2 Onderzoek Meervoudige Ontsluiting Roosendaal**
- A3 Resultaten verkeersmodel plots**
- A4 Beoordeling Buren van de Bulkenaar**
- A5 Beoordeling Bewonersgroep Meeuwberg**

A4 Beoordeling Buren van de Bulkenaar

In Tabel 4 en Tabel 5 is de beoordeling van de twee bewoners van de bewonersgroep Buren van de Bulkenaar opgenomen. De criteria Verkeersstromen Tolberg, Verkeersstromen Weihoek, Risico's verkeersveiligheid en oplossend vermogen zijn niet door deze bewoners beoordeeld. Daarnaast was niet alle informatie van variant 9 beschikbaar, waardoor deze beoordeling niet plaats kon vinden.

Criteria	Variant 1	Variant 2	Variant 3	Variant 4	Variant 5	Variant 6	Variant 7	Variant 8	Variant 9
Verkeersstromen Tolberg	Referentie variant/ Model								
Verkeersstromen Weihoek									
Verkeersstromen Bulkenaar									
Leefbaarheid									
Risico's verkeersveiligheid									
Oplossend vermogen									

Tabel 4: Beoordeling "Buren van de Bulkenaar" bewoner 1

Criteria	Variant 1	Variant 2	Variant 3	Variant 4	Variant 5	Variant 6	Variant 7	Variant 8	Variant 9
Verkeersstromen Tolberg	Referentie variant/ Model								
Verkeersstromen Weihoek									
Verkeersstromen Bulkenaar									
Leefbaarheid									
Risico's verkeersveiligheid									
Oplossend vermogen									

Tabel 5: Beoordeling "Buren van de Bulkenaar" bewoner 2

De scores voor varianten 4, 6, 7 en 8 zijn gelijk. De beoordeling van varianten 2, 3 en 5 zijn tegenovergesteld.

Varianten 4 en 8 krijgen een rode beoordeling, door de toename van verkeer in het buitengebied Bulkenaar en een negatieve impact op leefbaarheid. De groene beoordeling van varianten 3 en 5 is doordat in deze varianten de Verbindingsweg Tolberg niet is opgenomen.

A5 Beoordeling Bewonersgroep Meeuwberg

In Tabel 6 is de beoordeling van Bewonersgroep Meeuwberg opgenomen. Niet alle informatie van variant 9 was beschikbaar, waardoor deze beoordeling niet plaats kon vinden.

Criteria	Variant 1	Variant 2	Variant 3	Variant 4	Variant 5	Variant 6	Variant 7	Variant 8	Variant 9
Verkeersstromen Tolberg	Referentie variant/ Model								
Verkeersstromen Weihoek									
Verkeersstromen Bulkenaar									
Leefbaarheid									
Risico's verkeersveiligheid									
Oplossend vermogen									

Tabel 6: Beoordeling Bewonersgroep Meeuwberg

De beoordeling laat zien dat variant 2 volledig groen is beoordeeld en variant 7 op één criterium na ook volledig groen. Dit is doordat in de overige varianten een nieuwe weg is voorzien tussen het nieuwe ziekenhuis en een noordelijke aantakking. Variant 8 scoort oranje, doordat de impact neutraal is beoordeeld.





















