

Datum:	26 november 2019	Zaaknummer:	219768
Van:	het college van burgemeester en wethouders, portefeuillehouder C. Lok		
Aan:	de raad van de gemeente Roosendaal		
Steller:	L. Verschuren		
Kopie aan:	C. Lok, H. Mulder, R. de Waard. L. Verschuren		
Onderwerp:	Mobiliteitsagenda 2020-2024		
Bijlage:	1. Mobiliteitsagenda 2020-2024		

Kennisnemen van

De mobiliteitsagenda 2020-2024, de tweede uitwerkingsagenda van het GVVP 2015-2025

Inleiding

Het college gaat aan de slag met de resterende mobiliteitsopgaven uit het GVVP dat in oktober 2015 is vastgesteld door de raad. De mobiliteitsopgaven voor komende jaren zijn opgenomen in de mobiliteitsagenda 2020-2024.

Informatie/kernboodschap

De komende jaren gaan we aan de slag met de opgaven uit de mobiliteitsagenda 2020-2024. De opgaven komen voort uit een participatieproces met bewoners en kennisinstellingen dat heeft plaatsgevonden om te komen tot het GVVP 2015-2025.

De opgave *kleinschalige mobiliteitsoplossingen* uit het GVVP, waarbij gezocht moet worden naar maatregelen voor de doorstroming van de bus, wordt in deze mobiliteitsagenda breder bekeken en veranderd naar *gedeelde mobiliteit*. Omdat de provincie werkt aan een nieuwe concessie voor het openbaar vervoer 2023, willen we hierbij aansluiten met de ambitie een optimaal netwerk van mobiliteitsvormen voor onze inwoners. Dit is de reeds bekende stadsbus, maar ook willen we ervaring opdoen met nieuwe vormen van mobiliteit, zoals bijvoorbeeld deelauto's.

Consequenties

De gemeente gaat de komende jaren aan de slag met de opgaven genoemd in de mobiliteitsagenda 2020-2024.

Communicatie

De opgaven uit de mobiliteitsagenda staan in het GVVP 2015-2025. Bij het opstellen van het GVVP is een intensief participatietraject doorlopen met bewoners, kennisinstellingen, de regio en de raad. De opgaven uit het GVVP zijn door de stakeholders aangedragen.

Vervolg(procedure)

De genoemde opgaven uit de mobiliteitsagenda 2020-2024 zijn divers van aard. De meeste opgaven starten met een analyse naar de feitelijke situatie. Belanghebbenden en de raad worden afhankelijk van de deelopgave geïnformeerd over de resultaten.

Bijlagen

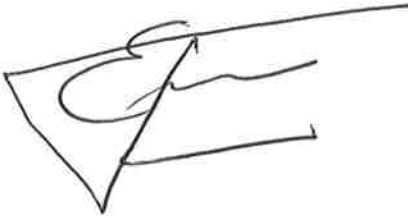
1. Mobiliteitsagenda 2020-2024

Afsluiting en ondertekening

Wij vertrouwen erop U hiermede voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Roosendaal,
De secretaris,

De burgemeester,



Mobiliteitsagenda 2020-2024

De tweede uitwerking van het Gemeentelijke verkeer- en
Vervoersplan 2015 - 2025

|Knooppunt Roosendaal|

Gemeente Roosendaal
Afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling
November 2019

1. Inleiding

Het Gemeentelijk Verkeer en Vervoersplan 2015–2025 is het beleids- en toetsingskader voor de gewenste ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit in de gemeente Roosendaal. Het geeft de kaders aan waarbinnen verkeersprojecten in de dagelijkse praktijk wordt uitgevoerd. In het GVVP zijn opgaven en ambities benoemd die ook de komende jaren centraal staan. De opgaven komen voort uit participatiesessies met bewoners en maatschappelijke partners of komen naar voren uit trends en analyses van hogere beleidskaders. De projecten die niet zijn opgenomen in de mobiliteitsagenda van 2015-2019 maken deel uit van de mobiliteitsagenda 2019-2024.

De Mobiliteitsagenda 2020-2024 is de tweede en laatste uitvoeringsagenda van het GVVP 2015-2025. Naast de nieuwe opgaven, lopen er ook projecten uit de eerste mobiliteitsagenda door. Dit zijn de snelfietsroute Bergen op Zoom-Roosendaal, het fietspad langs de Willem Dreesweg, de ontsluiting Tolberg en de verkeersafwikkeling op het kruispunt Kade-HGDstraat.

2. Opgaven mobiliteitsagenda 2020-2024

1. Alternatief Beneluxtrein

Na het wegvallen van de Beneluxtrein in december 2016 moet er een adequaat alternatief komen voor de reiziger tussen Antwerpen en Roosendaal. De stoptrein die nu 1x per uur rijdt tussen Roosendaal en Antwerpen is geen alternatief voor onder andere forenzen, waardoor de bereikbaarheid van onze regio onder druk komt te staan. Roosendaal heeft zich de afgelopen periode, samen met partners uit de regio, hard gemaakt voor een snelle treinverbinding richting Antwerpen. Dit heeft geresulteerd in de toezegging van de minister over de snellere verbinding.

De NS heeft binnen de spoor-concessie de opdracht van het ministerie van IenM om samen met de Belgische spoorwegen (NMBS) te komen tot versnelling van de verbinding Roosendaal – Antwerpen. Roosendaal en de regio blijven het belang van de snelle spoorverbinding tussen Antwerpen en Roosendaal benadrukken bij het I&M en aan diverse spoortafels.

Proces

Lobby richting IenM, Provincie, NS en ProRail

Voorlopige planning 2020

Kosten

Ambtelijke en bestuurlijke inzet.

...."Voor Roosendaal – Antwerpen is een intentieovereenkomst gesloten om de treinverbinding tussen Roosendaal en Antwerpen te verbeteren. Een snellere verbinding kan gerealiseerd worden door de bestaande Belgische IC vanuit Brussel naar Essen door te trekken naar Roosendaal"

(kamerbrief 29984, juni '18)

2. Weef-verkeer Schneiderlaan - A58

Bewoners uit de wijken Langdonk en Kroeven ervaren een matige ontsluiting van hun wijken richting de A58. Hierbij gaat het specifiek over de route vanaf de Churchillpoort richting Rotterdam / Bergen op Zoom. Hierbij moet de verkeersstroom op de N262 (Antwerpseweg) worden gekruist. In de spitsperiode wordt het verkeer geregeld met verkeerslichten, buiten de spits worden de lichten uitgeschakeld. Dit is geen ideale situatie voor de verkeersafwikkeling en wachtrij-vorming. Verkeersveiligheid lijkt geen issue in deze situatie.

Om eventuele oplossingsrichtingen / maatregelen in beeld te krijgen moet de situatie scherper en specifieker worden geanalyseerd. Bij de analyse wordt een doorkijk gemaakt naar de mogelijkheden de situatie te verbeteren. Hierbij wordt ook gekeken naar innovatieve oplossingen (Smart Mobility).

Processtappen

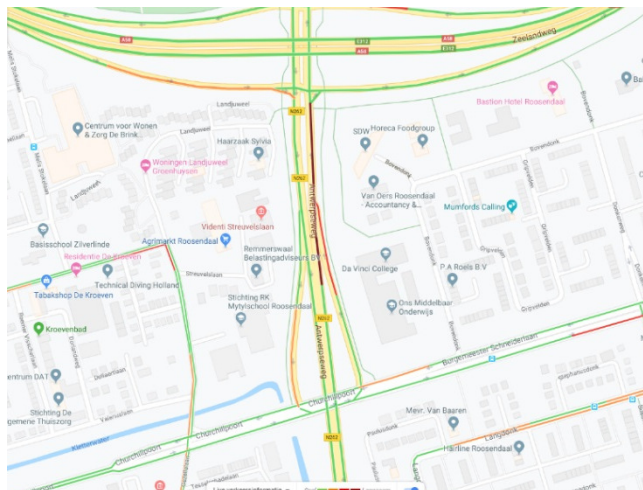
1. Onderzoek en visuele analyse
2. Terugkoppeling wijkplatforms
3. Raadsmededeling over de resultaten en vervolg

Voorlopige planning

2022

Kosten

Externe onderzoekskosten à €20.000.



Figuur 1: Stagnatie avondspits (17.30uur donderdag 2019)

3. Gedeelde mobiliteit

In het GVVP zijn 'kleinschalige mobiliteitsoplossingen' als opgave benoemd. De achterliggende gedachte hierbij was om het wegennet te optimaliseren zodat de doorstroming van de lijnbus te verbeterd en maatschappelijke initiatieven voor openbaar vervoer worden gefaciliteerd. Vandaag de dag moet deze opgave breder bekeken worden en kijken we naar de mogelijkheden voor 'gedeelde mobiliteit'.

De provincie gaat starten met een nieuwe concessie voor het openbaar vervoer in West Brabant voor 2023. Zij werken aan een transitiestrategie waarin de visie "gedeelde mobiliteit is maatwerk" wordt doorvertaald naar de regio.

De provincie zet in op een slim en duurzaam systeem van gedeelde mobiliteit, waarin de reiziger een passend aanbod krijgt om te reizen. Dit kunnen reguliere buslijnen zijn, maar ook andere vormen van mobiliteit zoals deelauto's, deelfietsen of taxisystemen. Roosendaal zal actief deelnemen aan de provinciale werksessies, zodat de mobiliteitsbehoefte van onze inwoners zo goed mogelijk wordt gewaarborgd. We leveren we input voor de nieuwe concessie en



Figuur 2: Pilot Bravo Flex (2019)

werken we mee aan pilots in onze gemeente. Dit zijn initiatieven zoals de Bravo-flex, een busje die in de avonduren een flexibele route rijdt, maar ook werken we mee aan nieuwe initiatieven.

Voor de mobiliteitstransitie van de provincie zijn zogenaamde HUB's (strategische locaties waar diverse vormen van mobiliteit samen komen) een belangrijk onderwerp. We gaan aan de slag met mobiliteit HUB's en beginnen bij het stadskantoor. We willen weten hoe deelmobiliteit ingezet een bijdrage kan leveren aan de mobiliteitsbehoefte van onze inwoners. Daarvoor zullen we moeten leren uit de praktijk.

Processtappen

1. Pilot HUB stadskantoor
2. Raadsmededeling over de resultaten

Voorlopige planning 2020-2022

Kosten

HUB met deelmobiliteit: budget Huis van Roosendaal

Naast deelsystemen is ook elektrisch zelfrijdend vervoer in opkomst om het mobiliteitssysteem toekomstbestendig te maken. We gaan samen met de regio een haalbaarheidsonderzoek doen naar de mogelijkheden van zelfrijdend vervoer op recreatiegebied De Stok. We willen een podium bieden aan kennisinstellingen en het bedrijfsleven om ervaring op te doen met deze vorm van vervoer.

Processtappen

1. Verkenning en haalbaarheidsonderzoek zelfrijdend vervoer De Stok
2. Raadsmededeling over resultaten haalbaarheidsonderzoek
3. Raadsvoorstel (indien kansrijk)

Voorlopige planning

2020-2022

Kosten

Haalbaarheidsonderzoek zelfrijdend vervoer: €12.000 (en €48.000 vanuit provinciale subsidies)

4. Ontsluiting Langdonk (Donkenweg - Schneiderlaan)

De ontsluiting vanuit de wijk Langdonk richting de Schneiderlaan is niet altijd optimaal. Om eventuele oplossingsrichtingen en maatregelen in beeld te krijgen moet de situatie scherper en specifieker worden geanalyseerd. Bij de analyse wordt rekening gehouden met een mogelijke reconstructie van de Burgemeester Schneiderlaan in de toekomst.

Processtappen

1. Onderzoek en analyse
2. Terugkoppeling wijkplatforms
3. Raadsmededeling over de resultaten en vervolg

Voorlopige planning

2021-2022

Kosten

Een objectieve en externe analyse kost ongeveer €25.000.

5. Ontsluiting en oversteekbaarheid Go Stores

De verkeerssituatie richting de GoStores aan de Rucphensebaan wordt verbeterd. Ondernemers en bezoekers geven aan dat de afwikkeling van het verkeer op het kruispunt niet optimaal is en de oversteekbaarheid te wensen over laat. Problemen met de oversteekbaarheid richten zich primair op het langzaam verkeer, maar ook voor het autoverkeer is een verbetering van de situatie tussen beide terreinen wenselijk.

Samen met de direct betrokken ondernemers en wordt gezocht naar oplossingen. We proberen hier nadrukkelijk aan te sluiten bij de onderhoudswerkzaamheden aan de Rucphensebaan zodat werk-met-werk gemaakt kan worden.



Figuur 3: Verkeerssituatie Go Stores Oostpoort

Processtappen

1. Bespreken verkeerssituatie met omliggende bedrijven
2. Integreren maatregelen in plannen voor reconstructie Rucphensebaan
3. Raadsmededeling

Voorlopige planning

2020

Kosten

10.000 euro

6. Bereikbaarheid en ontsluiting Vierhoeven

Het intensievere gebruik van sportpark Vierhoeven leidt tot toename van het verkeer. De verwachting is dat de beschikbare wegen voldoende zijn ingericht om de verkeerstroom te verwerken, maar dit objectief getoetst worden. Naast een meting gericht op de capaciteit van de wegen rondom sportpark Vierhoeven wordt ook een scan gedaan naar de sociale veiligheid en het comfort.

Processtappen

1. Analyse: Metingen, visuele waarnemingen en ervaringen gebruikers
2. Raadsmededeling resultaten

Voorlopige planning

2021

Kosten

Uitzetten tellingen 10.000 euro

7. Overzichtelijkheid kruispunt Brugstraat –Spoorstraat

Brugstraat-Spoorstraat komen veel verschillende modaliteiten samen en er is geen duidelijke hiërarchie (dominante verkeersstroom) aanwezig. Dit zorgt op sommige momenten voor een onoverzichtelijke situatie .

Het kruispunt is een belangrijke schakel voor het functioneren van de stationsomgeving. Het is een kraanpunt voor het verkeer naar het station toe, maar het is ook de eerste indruk die verkeersdeelnemers krijgen van het stationsplein.

De gemeente laat een analyse uitvoeren naar de verkeerssituatie op het kruispunt Brugstraat-Stationsstraat. De analyse zal uitwijzen welke mogelijkheden er zijn om het kruispunt te optimaliseren. Hierbij wordt de samenwerking opgezocht met de NS in relatie tot de stationsomgeving.



Figuur 4: Huidige situatie kruispunt Brugstraat - Spoorstraat

Processtappen

1. Verkeerskundige analyse huidige kruispunt
2. Advies en uitwerken maatregelen
3. Raadsmededeling of raadsvoorstel

Voorlopige planning

2020-2022

Kosten

Analyse kruispunt en maken schetsontwerp: € 25.000