Gemeente Roosendaal

Raadsmededeling

Datum:	Nr.:
Van:	het college van burgemeester en wethouders
Aan:	de raad van de gemeente Roosendaal
Kopie aan:	E. Franken, S. Elseman, P. van Kempen, H. Devue, A. Verduin, J. Kleinhaarhuis
Onderwerp:	Mobiliteitsagenda 2015 - 2019
Bijlage:	Mobiliteitsagenda 2015 – 2019 (Scenario's)

Inleiding

Op 15 oktober 2015 is het gemeentelijke verkeer- en vervoersplan 2015 – 2025 door de gemeenteraad vastgesteld. In dit nieuwe gemeentelijke verkeer- en vervoersbeleid zijn 18 prioritaire opgaven voor de korte termijn benoemd. De opgaven (in willekeurige volgorde) zijn:

1 Verkeersafwikkeling en veiligheid rotonde Von Beethovenlaan
2 Nieuwe Centrumring
3 Verkeersveiligheid Turborotonde Burgemeester Freijterslaan
4 Doorstroming / Verkeersafwikkeling Burgemeester Freijterslaan
5 Alternatief Beneluxtrein
6 Verkeersafwikkeling Kade - Markt ('De schuiven')
7 Uitbreiding fietsparkeren station
8 Ontbrekende fietsverbinding Willem Dreesweg – Zuid
9 Snelfietsroute Roosendaal - Bergen op Zoom
10 Weef-verkeer Burgemeester Schneiderlaan - A58 (ri. BoZ)
11 Verkeersafwikkeling en -veiligheid Leemstraat - A58
12 Kleinschalige mobiliteitsoplossingen
13 Ontsluiting Langdonk (Donkenweg - Schneiderlaan)
14 Ontsluiting en oversteekbaarheid Go Stores
15 Verkeersveiligheid Flintdijk – ZLTO
16 Bereikbaarheid en ontsluiting Vierhoeven
17 Overzichtelijkheid kruispunt Brugstraat –Spoorstraat
18 Bereikbaarheid Tolberg

Deze opgaven zijn nader uitgewerkt en toegelicht in de Mobiliteitsagenda 2015 – 2019 (bijlage). De Mobiliteitsagenda is de uitvoeringsagenda van het gemeentelijk verkeer en vervoersplan (GVVP) voor de komende jaren. De benoemde opgaven zijn vanuit drie verschillende invalshoeken en perspectieven geprioriteerd. De scenario's zijn:

- Wonen en verblijven;
- Werken en bedrijven;
- Veiligheid en duurzaamheid.

Doel

Het doel van deze raadsmededeling is u te informeren over de drie verschillende scenario's van de Mobiliteitsagenda 2015 -2025 en bij welk scenario de voorkeur van het college ligt.

Een vastgesteld maatregelenpakket (scenariokeuze) voor de periode 2015 – 2019 schept duidelijkheid voor bewoners, ondernemers en maatschappelijke partners over de toekomstige opgaven en ambities van de gemeente Roosendaal.

Informatie

De 18 opgaven zijn beoordeeld, geprioriteerd en afgewogen binnen de drie scenario's. Dit resulteert in 9 prioritaire opgaven per scenario voor de periode 2015 - 2019. De 9 opgaven die buiten de Mobiliteitsagenda 2015-2019 vallen komen in de volgende Mobiliteitsagenda (2020-2024) aan bod. Hieronder zijn de prioritaire opgaven per scenario benoemd. Voor een groot aantal opgaven is nader onderzoek noodzakelijk om te bepalen welke (fysieke) ingrepen gedaan kunnen en moeten worden

Wonen en verblijven
De optimalisatie van de leefbaarheid en bereikbaarheid in en om de woongebieden staat in dit scenario centraal. Dit zijn logischerwijs de wegen en kruispunten waar dagelijks of wekelijks veel inwoners van de gemeente Roosendaal gebruik van maken. De benoemde aandachtspunten vanuit de participatie en (internet)consultatie zijn in dit scenario ook hoog beoordeeld.
Opgaven die in dit scenario aan de orde komen hebben:

- Een sterke relatie met Vitale Wijken en Dorpen;
- Verkeersstromen en –intensiteit voornamelijk gerelateerd aan woonwijken;
- Draagvlak vanuit participatiespoor GVVP (expertsessies en internetconsultatie).

De opgaven bij dit scenario:

1 Verkeersveiligheid Turborotonde Freijterslaan
2 Doorstroming / Verkeersafwikkeling Freijterslaan
3 Ontsluiting Tolberg
4 Ontbrekende fietsverbinding Willem Dreesweg – Zuid
5 Verkeersafwikkeling en veiligheid rotonde Beethovenlaan
6 Alternatief Beneluxtrein
7 Bereikbaarheid en ontsluiting Vierhoeven
8 Verkeersveiligheid Flintdijk – ZLTO
9 Weef-verkeer' Schneiderlaan - A58 (ri. BoZ)

Werken en bedrijven
In dit scenario worden de opgaven geprioriteerd vanuit het perspectief van bedrijvigheid en economie. Vanzelfsprekend leidt dit ertoe dat opgaven gerelateerd aan bedrijventerreinen en de binnenstad hoog scoren. In dit scenario staan opgaven die:

- Een positief effect op de (regionale) aantrekkelijkheid van Roosendaal als vestigingsplaats;
- Verkeersstromen en –intensiteiten voornamelijk gerelateerd aan bedrijventerreinen en binnenstad;
- Samenhang met de thema's multimodaliteit, logistiek en innovatie.

De opgaven bij dit scenario:

1 Verkeersafwikkeling en -veiligheid Leemstraat - A58
2 Nieuwe Centrumring
3 Alternatief Beneluxtrein
4 Doorstroming / Verkeersafwikkeling Freijterslaan
5 Verkeersafwikkeling en veiligheid rotonde Beethovenlaan
6 Verkeersveiligheid Turborotonde Freijterslaan
7 Uitbreiding fietsparkeren station
8 Snelfietsroute Roosendaal - Bergen op Zoom
9 Ontsluiting Tolberg

Veiligheid en duurzaamheid
Dit scenario bekijkt en beoordeelt de opgaven vanuit het veiliger, schoner, stiller en zachter maken van het verkeer en vervoerssysteem. De focus ligt hierbij op maatregelen waarbij op kruispunt/ rotondeniveau de verkeersveiligheid wordt verbeterd en fietsgebruik wordt gestimuleerd. De punten waarop de veiligheid verbeterd kan worden zijn zowel subjectief (participatie) als objectief (ongevallenregistratie) bepaald. Opgaven die in dit scenario hoog scoren hebben:

- Objectief gezien de hoogste prioriteit vanuit verkeersveiligheid;
- Een positief effect op duurzaamheid, stimulering van het fietsgebruik en doorstroming van het verkeer;
- Kansen voor innovatieve maatregelen en een efficiënter verkeerssysteem.

De opgaven bij dit scenario:

1 Verkeersafwikkeling en veiligheid rotonde Beethovenlaan
2 Nieuwe Centrumring
3 Snelfietsroute Roosendaal - Bergen op Zoom
4 Verkeersafwikkeling en -veiligheid Leemstraat - A58
5 Uitbreiding fietsparkeren station
6 Verkeersafwikkeling Kade - Markt ('De schuiven')
7 Ontbrekende fietsverbinding Willem Dreesweg – Zuid
8 Verkeersveiligheid Turborotonde Freijterslaan
9 Doorstroming / Verkeersafwikkeling Freijterslaan.

Scenariokeuze:
Het college van B&W heeft gekozen voor de uitwerking van het scenario Veiligheid en duurzaamheid. De hoofddoelstelling van het GVVP is 'Het bevorderen van een goede en veilige afwikkeling van het verkeer dat noodzakelijk is voor sociaaleconomische activiteiten, waarbij alle vormen van verkeershinder zoveel mogelijk worden beperkt'. Veiligheid is een basisvoorwaarde en daarom doorslaggevend in deze voor de scenariokeuze. Duurzaamheid is een van de kaders die door uw raad is vastgesteld in het GVVP. Naast 'Innovatie' en 'Regionale netwerkversterking' is Duurzaamheid een van de drie kaders die door de gemeenteraad is bepaald als koers voor het verkeer- en vervoerssysteem voor de periode 2015 – 2025.

Vervolg (procedure)
In de periode 2015 – 2019 volgt de uitwerking van de opgaven. Indien noodzakelijk wordt uw raad gevraagd middelden beschikbaar te stellen voor de realisatie en uitvoering. Wij bereide de voorstellen participatief voor met partners binnen en buiten de gemeente Roosendaal.

Op 4 november 2015, tijdens de raadsvergadering over de Begroting 2016, heeft uw raad middelen beschikbaar gesteld voor de 'verkeersveiligheid Leemstraat'. Ook de extra toegekende middelen aan de Bestemmingsreserve Mobiliteit worden gebruikt voor de uitvoering van de Mobiliteitsagenda 2015 – 2019.

Afsluiting en ondertekening
Wij vertrouwen erop u hiermede voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Roosendaal,
Namens dezen,
De wethouder voor bereikbaarheid en mobiliteit

C. Lok

Mobiliteitsagenda 2015-2019

scenario's

Een uitwerking van het Gemeentelijke verkeer- en Vervoersplan 2015 – 2025

|Knooppunt Roosendaal|

Gemeente Roosendaal
Afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling
Oktober 2015

Inhoudsopgave

1. Inleiding 3
2. Opgaven en ambities 2015 - 2019 5
Inleiding 5
De opgaven 2015 – 2019 5
2. Opgaven per scenario's 25
Wonen en Verblijven 25
Werken en Bedrijven 25
Veiligheid en Duurzaamheid 26

1. Inleiding

De Mobiliteitsagenda 2015 – 2019 is de uitvoeringsagenda van het gemeentelijk verkeer en vervoersplan (GVVP) voor de komende jaren. Dit GVVP bevat een lijst met opgaven voor de komende jaren en dit plan is 15 oktober 2015 vastgesteld door de gemeenteraad. Voor een groot aantal opgaven is nader onderzoek noodzakelijk om te bepalen welke (fysieke) ingrepen gedaan kunnen en moeten worden. De benoemde opgaven zijn vanuit drie verschillende invalshoeken en perspectieven geprioriteerd. De scenario's zijn:

- **WONEN EN VERBLIJVEN**
- **WERKEN EN BEDRIJVEN**
- **VEILIGHEID EN DUURZAAMHEID**

Hieronder worden de scenario's toegelicht.

Wonen en verblijven

De optimalisatie van de leefbaarheid en bereikbaarheid in en om de woongebieden staat in dit scenario centraal. Dit zijn logischerwijs de wegen en kruispunten waar dagelijks of wekelijks veel inwoners van de gemeente Roosendaal gebruik van maken. De benoemde aandachtspunten vanuit de participatie en (internet)consultatie zijn in dit scenario ook meegenomen.

Opgaven die passen in dit scenario hebben:

- Een sterke relatie met Vitale Wijken en Dorpen;
- Verkeersstromen en –intensiteit voornamelijk gerelateerd aan woonwijken;
- Draagvlak vanuit participatiespoor GVVP (expertsessies en internetconsultatie).

Werken en bedrijven

In dit scenario worden de opgaven geprioriteerd vanuit het perspectief van bedrijvigheid en economie.

In dit scenario staan opgaven die:

- Een positief effect hebben op de (regionale) aantrekkelijkheid van Roosendaal als vestigingsplaats;
- Verkeersstromen en –intensiteit hebben die voornamelijk gerelateerd zijn aan bedrijventerreinen en binnenstad;
- Samenhang hebben met de thema's multimodaliteit, logistiek en innovatie.

Veiligheid en Duurzaamheid

Dit scenario bekijkt en beoordeelt de opgaven vanuit het schoner, stiller, zachter en veiliger maken van het verkeer en vervoerssysteem. De focus ligt hierbij op maatregelen waarbij fietsgebruik wordt gestimuleerd en waarbij de verkeersveiligheid wordt verbeterd. De punten waarop de veiligheid verbeterd kan worden zijn zowel subjectief (participatie) als objectief (ongevallenregistratie) bepaald.

Opgaven die in dit scenario aan de orde komen hebben:

- Objectief gezien de hoogste prioriteit vanuit verkeersveiligheid.
- Een positief effect op duurzaamheid, stimulering van fietsgebruik en doorstroming van het verkeer.
- Kansen voor innovatieve maatregelen en een efficiënter verkeerssysteem

In voorliggende document worden de drie scenario's voorzien van een bijpassend maatregelenpakket. Dit maatregelenpakket is uitgezet in de tijd (planning) en voorzien van indicatieve kosten.

Het volgende hoofdstuk gaat in op de selectie van de opgaven per scenario:

2. Opgaven en ambities 2015 - 2019

Inleiding

Het vastgestelde GVVP 2015 – 2025 is het beleids- en toetsingskader voor de gewenste ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer in de gemeente Roosendaal. Het geeft de kaders aan waarbinnen verkeersprojecten worden gedefinieerd en geprioriteerd en verkeersbeleid in de dagelijkse praktijk wordt uitgevoerd. Het schept duidelijkheid over de aandachtsgebieden en toekomstige verwachtingen.

De 18 opgaven en ambities zijn benoemd in het GVVP. Het betreffen maatregelen die op korte termijn realistisch zijn. Deze opgaven zijn grotendeels aangedragen vanuit de participatie (expertsessies + internetconsultatie) en door eigen analyse.

De opgaven 2015 – 2019

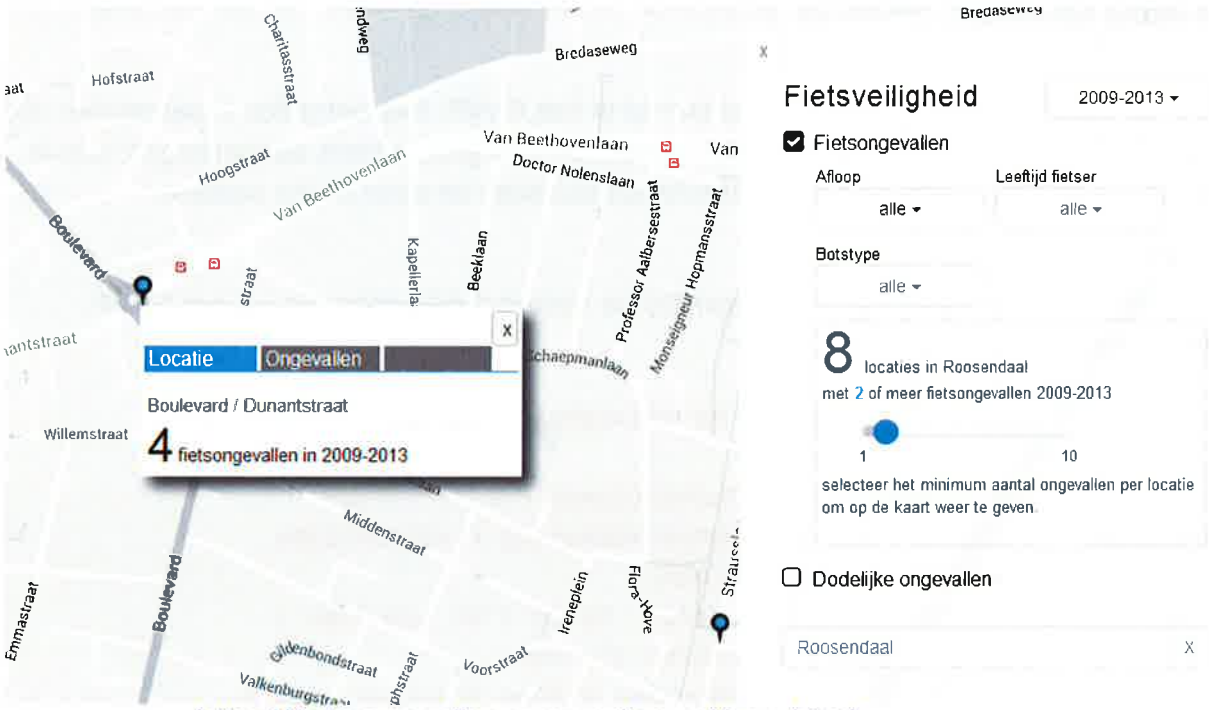
Hieronder zijn (in willekeurige volgorde) de vastgestelde opgaven uit het GVVP benoemd:

1. Verkeersafwikkeling en veiligheid rotonde Beethovenlaan
2. Nieuwe Centrumring
3. Verkeersveiligheid Turborotonde Freijterslaan
4. Doorstroming / Verkeersafwikkeling Freijterslaan
5. Alternatief Beneluxtrein
6. Verkeersafwikkeling Kade - Markt ('De schuiven')
7. Uitbreiding fietsparkeren station
8. Ontbrekende fietsverbinding Willem Dreesweg – Zuid
9. Snelfietsroute Roosendaal - Bergen op Zoom
10. Weef-verkeer' Schneiderlaan - A58 (ri. BoZ)
11. Verkeersafwikkeling en -veiligheid Leemstraat - A58
12. Kleinschalige mobiliteitsoplossingen
13. Ontsluiting Langdonk (Donkenweg - Schneiderlaan)
14. Ontsluiting en oversteekbaarheid Go Stores
15. Verkeersveiligheid Flintdijk – ZLTO
16. Bereikbaarheid en ontsluiting Vierhoeven
17. Overzichtelijkheid kruispunt Brugstraat –Spoorstraat
18. Ontsluiting Tolberg

Op de volgende pagina's volgt een toelichting per opgave. Hierbij wordt zo concreet mogelijk aangegeven wat de eerste gedachten zijn op inhoud, proces en kosten.

1 VERKEERSAFWIKKELING EN VEILIGHEID ROTONDE BEETHOVENLAAN

Een ruimere enkelstrooksrotonde heeft een betere verkeersafwikkeling en is veiliger. Door de fietspaden verder van de rijbaan te positioneren wordt de zichtbaarheid van de fietser beter op de potentiële conflictpunten. Dit heeft ook een positief effect op de doorstroming, omdat verkeer beter van elkaar kan inschatten welke kant men op gaat.



Uitsnede van http://fietsongevallen.oververkeer.nl/vng.html

Processtappen:

1- Uitwerking nieuwe rotonde
2- Financiële doorrekening
3- Verkenning subsidiekansen
4- Raadsvoorstel
5- Aanbesteding + realisatie

Kosten:

Realisatie van een nieuwe rotonde kost indicatief €500.000. Om dit bedrag concreter en op maat gesneden te maken is nadere uitwerking noodzakelijk. Deze nadere uitwerking (ontwerp, bestek, etc.) kost €10.000.

2 Nieuwe Centrumring

De nieuwe centrumring moet invulling geven en bijdragen aan de doelstellingen uit het plan Hart voor de Binnenstad. Op 25 februari 2014 heeft prof. Riek Bakker haar binnenstadsplannen gepresenteerd. Een van de projecten binnen het plan 'Roosendaal: Gezonde Stad' betreft het verbeteren van de routering en bereikbaarheid van de binnenstad. Planvorming en uitwerking van 'de nieuwe centrumring' vindt dan ook plaats door de binnenstadsdirectie en het –bestuur.

De nieuwe centrumring functioneert naast de bestaande verkeerskundige ring (o.a. Boulevard, Brugstraat, Stationsstraat) en vormt een herkenbare afbakening van de compacte binnenstad. De nieuwe ring is bedoeld voor bestemmingsverkeer; de bezoekers en bewoners van de binnenstad. De bezoekers worden op een eenduidige en herkenbare manier naar de parkeervoorzieningen geleid.

De verbetering van de fietsinfrastructuur rondom de binnenstad moet ook bijdragen aan het verminderen van het fietsen door de binnenstad. Met name het doorgaande brom-, scooter, en fietsverkeer moet geweerd worden om het verblijfsklimaat in het kernwinkel- en horecagebied te verbeteren.

Processtappen:

1. Uitwerken varianten / alternatieven
2. Participatie en inspraak (januari 2016)
3. Raadsbesluit
4. Verkeersbesluit
5. Realisatie (gefaseerd)

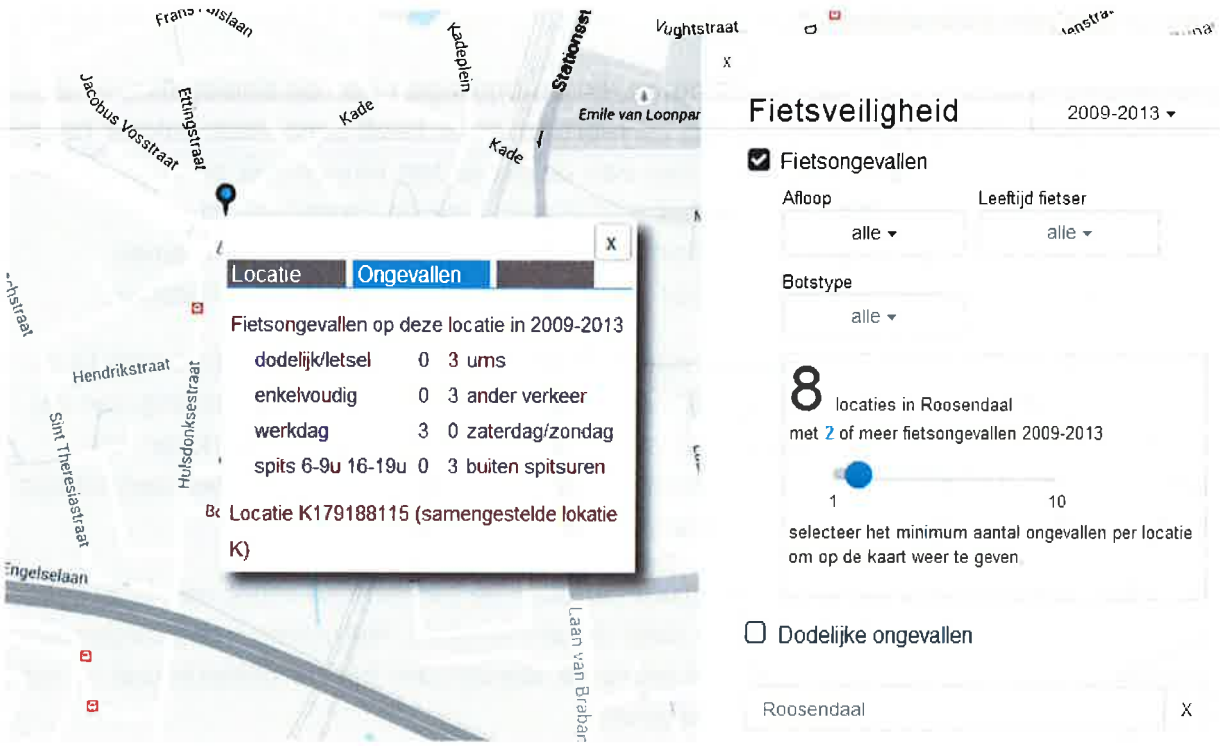
Kosten:

Dekking voor deze kosten is voorzien in de bestemmingsreserve binnenstad.

3 Verkeersveiligheid Turborotonde Freijterslaan

De turborotonde op de Burgemeester Freijterslaan wordt dagelijks door vele inwoners, ondernemers en bezoekers gebruikt. Zowel lopend, fietsend, met de auto en de bus. De veiligheidsbeleving van deze turborotonde is niet positief, hoewel het objectieve ongevallenbeeld feitelijk gezien niet negatief is. Mogelijk leidt het veiligheidsgevoel tot een aangepast verkeersgedrag en is het daardoor objectief gezien relatief veilig.

Onderstaande uitsnede van een landelijke VNG-database toont het aantal fietsongevallen. Het is belangrijk om dit type ongeval te tonen, omdat dit de meest kwetsbare verkeersdeelnemers zijn. Het betreffen drie fietsongevallen in de periode 2009 – 2013 met uitsluitend materiële schades (UMS), die plaatsvonden op werkdagen, buiten de spitsuren.



Ieder ongeval is er een te veel. Daarom hebben Veilig Verkeer Nederland (VVN) en de Fietsersbond Roosendaal een onderzoek uitgevoerd naar het functioneren van de turborotonde op de Burgemeester Freijterslaan. In een adviesrapportage is de huidige situatie geanalyseerd, beoordeeld en vervolgens worden concrete aanbevelingen gedaan voor de vormgeving van de rotonde.

Processtappen:

1- Afstemmen met VVN en Fietsersbond over de maatregelen (inmiddels plaatsgevonden)
2- In beeld brengen noodzakelijke en wenselijk maatregelen
3- Uitwerking nieuwe rotonde
4- Financiële doorrekening
5- Verkenning subsidiekansen
6- Raadsvoorstel
7- Aanbesteding + realisatie

Kosten:

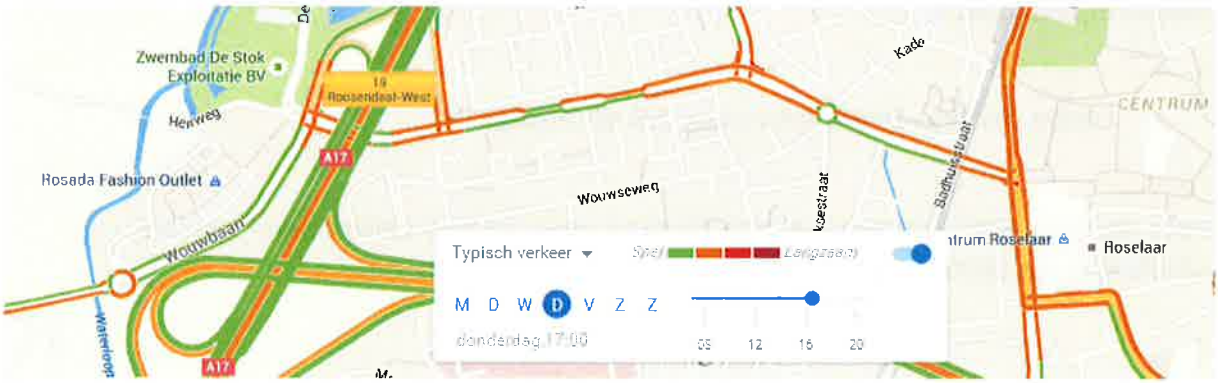
Na afstemming over de noodzakelijke maatregelen moet een aangepast ontwerp voor de turborotonde worden uitgewerkt à €10.000. Vervolgens kan een raming worden opgesteld van de fysieke aanpassingen. Op dit moment kan nog geen inschatting gemaakt worden van de fysieke ingrepen.

4 Doorstroming / Verkeersafwikkeling Freijterslaan

De Freijterslaan is een van de belangrijkste in- en uitvalswegen van Roosendaal. Bewoners, ondernemers, bezoekers, leveranciers etc., vormen samen grofweg 20.000 motorvoertuigen die dagelijks gebruik maken van deze verkeersverbinding. Hiermee is het een van de drukste binnenstedelijke wegen van Roosendaal. Een goede en betrouwbare verbinding is van belang voor het autoverkeer dat rijdt van/naar de binnenstad, Westrand, Ziekenhuis, Tolberg, Kroeven, Rosada, Borchwerf en / of het station.

De doelstellingen uit het GVVP bepalen richting waarin de maatregelen moeten worden gezocht. In dit geval moet de doorstroming op de Freijterslaan worden verbeterd door toepassing van innovatieve en slimme maatregelen, waarmee het verkeers- en vervoersysteem optimaal wordt benut en waarmee een bijdrage wordt geleverd aan het verduurzamen van de mobiliteit.

Om te weten waar de maatregelen moeten worden genomen, is het van belang te weten hoe het gebruik van de weg feitelijk is. Door gebruik te maken van historische tom-tom gegevens (feiten) kan een nauwkeurig beeld worden gemaakt van de ontwikkeling van ochtend- en avondspits. Vervolgens kan doelgericht en specifiek een slimme oplossing worden bedacht om de doorstroming te verbeteren. Daarnaast is er een mogelijke samenhang met het project 'Snelfietsroute' Roosendaal – Bergen op Zoom.



Voorbeeld van de weergave van een 'typische donderdagmiddag om 17.00 uur' o.b.v. historische verkeersinformatie uit Google.

Processtappen:

1- Onderzoek historische weggegevens en verkeersstromen
2- Analyse
3- Uitwerking maatregelen
4- Raadsmededeling over inhoud en vervolg

Kosten:

Extern Onderzoek + analyse + uitwerking van de maatregelen kost naar verwachting €30.000.

5 ALTERNATIEF BENELUXTREIN

Het wegvallen van de Beneluxtrein in december 2016 moet leiden tot een kwalitatief alternatief voor de reiziger tussen Antwerpen en Roosendaal. Roosendaal zet in op behoud van de intercity verbinding naar Antwerpen. Concreet gaat het hierbij om het doortreken van de IR-trein uit Essen. Dit alternatief heeft mogelijk fysieke aanpassingen van rail-infra en perrons tot gevolg. Op nadrukkelijk verzoek van de gemeente Roosendaal heeft de provincie Noord-Brabant hiervoor aandacht gevraagd bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM).

De provincie Noord-Brabant steunt de wens van de gemeente Roosendaal om naast de stoptrein een intercityverbinding te behouden. Recentelijk heeft Gedeputeerde Staten dit standpunt schriftelijk bevestigd.

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. De samenwerking en afstemming tussen beide spoorbedrijven verloopt al jaren moeizaam (zie o.a. het recent verschenen rapport over de fyra-enquete). Via de Landsdelige OV- en Spoortafel Zuid van 16 september jl. heeft de provincie Noord-Brabant er bij het Ministerie van IenM (opdrachtgever van NS) op aangedrongen hierover contact te leggen met de Belgische Federale overheid (opdrachtgever van NMBS). Hieruit is voortgekomen dat er de komende maanden (winter 2015-2016) overleg zal plaatsvinden met alle partijen, gericht op het behoud van een adequate verbinding tussen Roosendaal en Antwerpen in de dienstregeling 2017.

Processtappen:

- Lobby richting IenM, Provincie, NS en ProRail

Kosten:

Voor de gemeente Roosendaal zijn hieraan geen kosten verbonden, behalve ambtelijke en bestuurlijke inzet.

6 VERKEERSAFWIKKELING KADE - MARKT ('DE SCHUIVEN')

Het Kadegebied is ook opgenomen in de binnenstadsplannen 'Roosendaal: Gezonde Stad'. Een betere verbinding tussen de binnenstad en het Kadegebied voor fietsers en voetgangers is wenselijk.

Visueel is de relatie Markt-Kade wel aanwezig, maar onrustig als gevolg van de vele objecten. Functioneel en verkeerskundig is de relatie verstoord.

Een beter verbinding ontstaat door zowel de visuele als de fysieke barrière te verminderen. De van oorsprong historische route kan worden hersteld door eenheid te creëren in lijnen en bestrating. Daarnaast kan de samenhang worden versterkt en hersteld door de autofunctie op de overweg 'De Schuiven' minder dominant te maken. Concreet wordt gedacht aan het instellen van éénrichtingsverkeer op de overweg. De rijrichting zou dan moeten zijn 'Kade in', omdat zorgt voor de meest optimale bereikbaarheid van de Kade en het Stadsoeversgebied.

Door de ingreep in de verkeersstructuur (eenrichtingsverkeer Kade-in) wordt ruimte vrijgespeeld voor fietsers en voetgangers. Dit stimuleert het lopen en fietsen en sluit aan bij een van de hoofddoelstellingen om het verkeer te 'verduurzamen'.

Het minimaliseren van de (auto)verkeersstromen op en over het kruispunt maken dat de verkeerslichten op dit punt kunnen worden opgeheven[1]. Tijdens de inventarisatierondes en expertsessies bleek dat dit ook een nadrukkelijke wens is van de lokale hulpdiensten ('Branpolance').

Een ander bijkomend voordeel van het opheffen van de verkeerslichten is dat hiermee ook de koppeling met de spoorwegovergang verdwijnt. Dit heeft een positief op de 'dichtligtijden' van de spoorbomen en daarmee de bereikbaarheid van zowel binnenstad als Kade.

---

[1] *Een eerste verkenning wijst dit uit, specifieke uitwerking en inrichting van het kruispunt moet dit later nog bevestigen.*

Processtappen:

1- Afstemming ProRail
2- Uitwerking ontwerp overweg Kade i.s.m. ProRail
3- Financiële verkenning en cofinanciering
4- Presentatie ontwerp aan de stad
5- Verwerking input en opmerkingen, uitwerken definitief ontwerp
6- Aanvraag subsidie bij Ministerie I en M binnen Landelijke Verbeteraanpak Overwegen
7- Realisatie

Kosten:

Een reconstructie van een spoorwegovergang is infrastructureel ingrijpend en ingewikkeld. Een indicatieve inschatting van de kosten is omgeven met onzekerheden en daarom is het alleen mogelijk om een bedrag te benoemen voor de eerste drie stappen. Dit bedraagt ongeveer €50.000.

7 UITBREIDING FIETSPARKEREN STATION

Onderzocht wordt of het principe van 'de eerste 24-uur gratis' stallen, naar voorbeeld van Breda, mogelijk is in Roosendaal. Hierbij kan de reiziger die met de fiets naar station Roosendaal komt dagelijks gratis gebruik maken van een bewaakte stalling met in totaal 1380 plekken. De fiets staat droog en beschut en er is altijd bemensing aanwezig. De registratie van de stallingsduur gaat door middel van in- en uitchecken met de OV-chipkaart.

Het huidige minimale gebruik van de stalling bij het NS Station

Deze variant biedt een grote kwaliteitsverbetering voor de reizigers die met de fiets naar het station komen. Uit lopende pilots van NS is bekend dat het regime 'de eerste 24-uur gratis' de volgende voordelen heeft:

1. Een eenduidig en hoog kwaliteitsniveau: volledig gratis bewaakte stallingen met toezicht scoren het hoogste klantoordeel (gemiddeld cijfer 8,2; Houten, Zutphen). Ten opzichte van de huidige situatie ondervinden substantieel meer klanten de voordelen van de verbeterde kwaliteit van bewaakt stallen
2. Optimaal gebruik van de stallingsvoorzieningen: 1 regime dus geen overcapaciteit bij de ene stalling en ondercapaciteit bij de andere.
3. Verlaging van de handhavingskosten: Handhaving wordt overzichtelijker: er is voldoende capaciteitsaanbod waardoor handhaving gericht uitgevoerd kan worden.

4. Verbetering van de leefbaarheid: Dankzij het nieuwe model kunnen de fietsers die hun fiets eerst buiten in de openbare ruimte plaatsten, hun fiets nu zonder barrières in de bewaakte stalling plaatsen waardoor de openbare ruimte rondom het station grotendeels vrij van fietsen blijft.
5. Verbetering veiligheid: Het feit dat de stalling van de eerste tot de laatste trein bewaakt is en het feit dat veel mensen aanwezig zijn, maakt dat de stalling en zijn omgeving veilig zijn. Door deze sociale controle verwachten we minder incidenten, zoals diefstal en vernieling.

Processtappen:

1- Uitwerken voorstel samen met NS en ProRail
2- Financiële verkenning en cofinanciering
3- Raadsvoorstel en begrotingswijziging
4- Implementatie stallingsconcept

Kosten:

Verkennende gesprekken met NS (eigenaar Stalling) geven aan de gemeente Roosendaal zal moeten bijdragen in toename van de exploitatiekosten.

8 ONTBREKENDE FIETSVERBINDING WILLEM DREESWEG – ZUID

Tussen de rotonde Willem Dreesweg – Thorbeckelaan en het Molenbeekpad ligt geen fietsverbinding. In het vastgestelde fietsnetwerk is dit een ontbrekende schakel. Naast dit functionele / utilitaire fietsgebruik is dit een 'missing link' voor het recreatieve fietsverkeer. Recreatieve fietsers vanuit het zuiden worden nu verplicht om via de woonbuurten te rijden en te vertrouwen op de bebording. In de praktijk loopt dit niet altijd goed en raken de onbekende fietsers de weg kwijt in Tolberg.

Uitsnede van Fietsrouteplanner Zuid-Nederland met duidelijke omweg tussen Thorbeckelaan (A) naar Sportpark Vierhoeven (B).

Een van de concrete maatregelen uit het GVVP 2008 – 2015 was het ontbrekende fietspad 'Passenberg', tussen Molenbeekpad en Antwerpseweg. Een vergelijkbare uitvoering kan worden gerealiseerd op het gedeelte ten westen van het Molenbeekpad, waarbij wel gestreefd moet worden naar een uitvoering in asfalt.

De moeilijkheid bij dit gedeelte fietspad is de spoorwegovergang, waarbij de overweg uitgebreid moet worden met een fietspad in twee richtingen. Dit vergt een forse technische ingreep, waarbij afstemming met ProRail noodzakelijk is.

Processtappen:

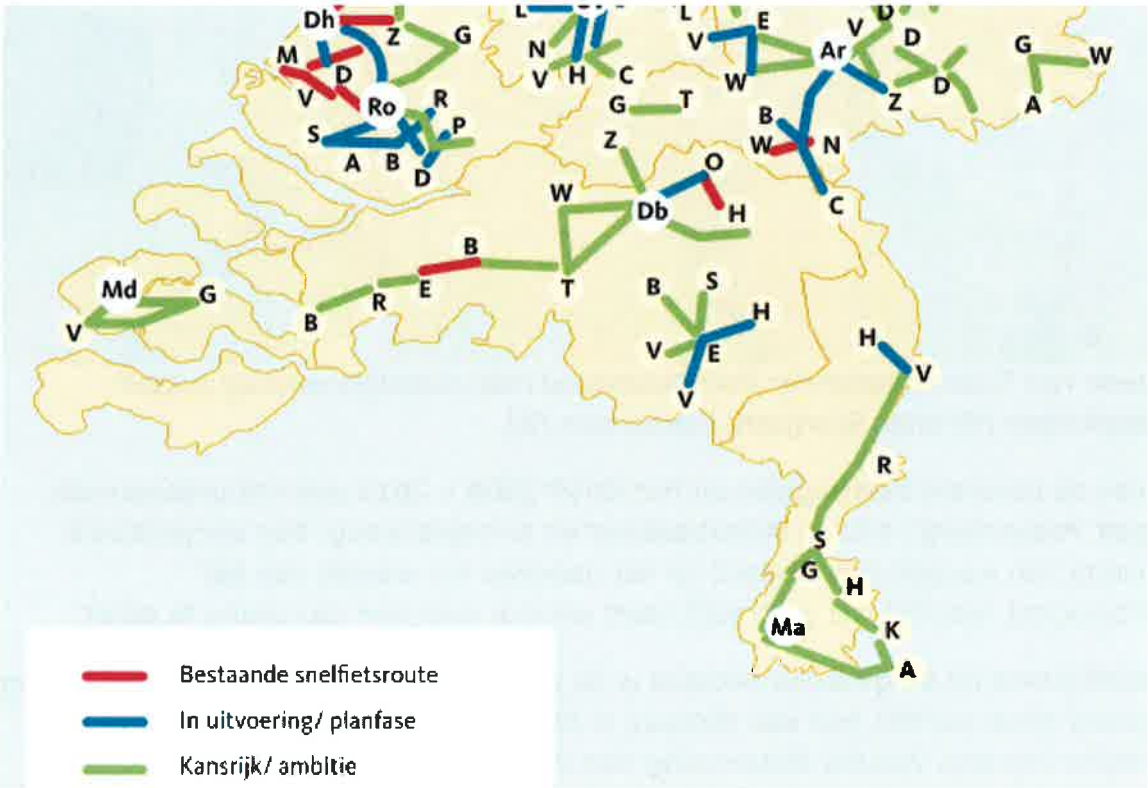
1- Afstemming ProRail
2- Uitwerking ontwerp overweg i.s.m. ProRail
3- Financiële verkenning en cofinanciering
4- Presentatie ontwerp aan de stad
5- Verwerking input en opmerkingen, uitwerken definitief ontwerp
6- Realisatie

Kosten

Uitwerking en onderzoek naar de fysieke inpasbaarheid van het fietspad kost indicatief €20.000.

9 SNELFIETSROUTE ROOSENDAAL - BERGEN OP ZOOM

De snelfietsroute Roosendaal – Bergen op Zoom is in het landelijke project 'Fiets filevrij!' aangemerkt als 'kansrijk'. Ook Roosendaal – Etten-Leur krijgt deze kwalificatie. Fiets Filevrij! startte in 2006 als één van de veertig projecten van het FileProof programma van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, om de files op korte termijn aan te pakken. Doel is om automobilisten die op fietsbare afstand (tot 15 km) wonen te stimuleren de fiets naar het werk te pakken. 'Fiets filevrij!' is een initiatief van de Fietsersbond, met de Provincie Noord-Brabant als een van de partners.



Kaartbeeld met snelfietsroutes in Zuid-Nederland. Bron: http://fietsfilevrij.nl/toekomstagenda.pdf

De focus ligt in eerste instantie op het traject Roosendaal – Bergen op Zoom. Deze relatie is vanuit het perspectief bereikbaarheid en mobiliteit sterker dan Roosendaal – Etten-Leur. Gezien het totale aantal forensen tussen beide steden en de beperkte afstand is deze route kansrijk. Toenemend gebruik van de E-bike maakte de afstand van 14 kilomeer steeds makkelijker overbrugbaar. Een onderzoek gericht op de realisatie van een snelfietsroute moet uitwijzen welke route het beste is en wat de samenhangende fysieke ingrepen zijn.

Processtappen:

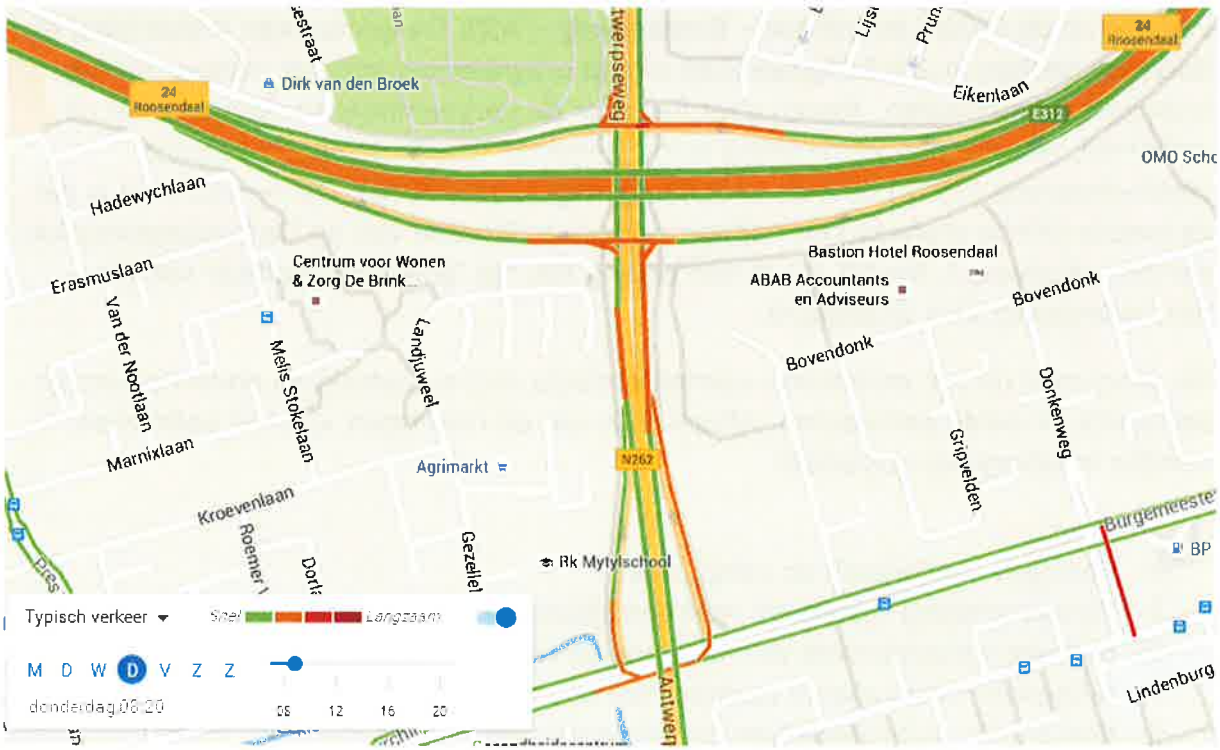
1- Bepalen route / tracé
2- Uitwerking ontwerp en maatregelen
3- Financiële verkenning en cofinanciering
4- Presentatie ontwerp aan de stad/ belanghebbenden
5- Verwerking input en opmerkingen / uitwerken definitief ontwerp
6- Raadsvoorstel
7- Realisatie (gefaseerd)

Kosten:

Een nadere uitwerking van het tracé door een externe partij kost €30.000. Op basis van dit schetsontwerp kan worden bepaald welke fysieke ingrepen nodig zijn en welke kosten daarmee samenhangen.

10 WEEF-VERKEER' SCHNEIDERLAAN - A58 (RI. BOZ)

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. Dit is geen ideale situatie voor de verkeersafwikkeling en wachtrij-vorming. Verkeersveiligheid lijkt geen issue in deze situatie.



Een eerste analyse o.b.v. 'big data'/ Google geeft aan dat een 'typische' / gemiddelde donderdagochtend (8.20 uur) de doorstroming het minst optimaal is. Hierbij is ook de matige afwikkeling op de Donkenweg bij de Lindenburg te zien (relatie met opgave nr. 13)

Om eventuele oplossingsrichtingen / maatregelen in beeld te krijgen moet de situatie scherper en specifieker worden geanalyseerd. Hierbij staan de volgende vragen centraal:

1- Wat is de omvang van de problematiek
2- Welke verkeersstroom heeft te maken met opstoppingen?
3- Op welke tijdstippen/ perioden vindt het probleem plaats?
4- Welke verkeersstromen kunnen worden beïnvloed?

Een visuele analyse van de huidige situatie is hiervoor noodzakelijk.

Processtappen:

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

Kosten:

Externe onderzoekskosten à €20.000.

11 VERKEERSAFWIKKELING EN -VEILIGHEID LEEMSTRAAT - A58

De ingebruikname van de nieuwe Verbindingsweg leidt mogelijk tot toename van het verkeer op de route Leemstraat – Bredaseweg – A58. De gemeenten Roosendaal en Rucphen hebben in 2012 afgesproken om de ontwikkeling van het verkeer op het kruispunt de monitoren. Hierbij gaat het over de verkeersintensiteiten en over de veiligheid, waarbij een vergelijking wordt gemaakt tussen de situatie zonder verbindingsweg (2012) en mét verbindingsweg (2015/2016). De verwachting is dat de laatste telling grofweg een halfjaar na ingebruikname van de Verbindingsweg kan worden uitgevoerd. Hierbij is het van belang dat het 'gewenningseffect' van de Verbindingsweg al is uitgedoofd.

De conclusies uit het onderzoek worden gedeeld met de betrokken ondernemers en bewoners uit beide gemeenten. Afhankelijk van de resultaten van het onderzoek worden maatregelen opgesteld.

Processtappen:

1- Tellingen, onderzoek en conclusies
2- Terugkoppeling resultaten met betrokkenen
3- Bepalen vervolgproces en maatregelen (indien noodzakelijk)
4- Uitwerken maatregelen (samen met betrokkenen)
5- Verkenning subsidiekansen en cofinanciering
6- Raadsvoorstel / -mededeling
7- Realisatie

Kosten:

In eerste instantie betreft het onderzoekskosten, à € 10.000, om te bepalen welke problemen leiden tot welke oplossingen. Een globale inschatting leert dat (eventuele)

maatregelen, zoals een vrijliggend fietspad langs de Leemstraat en een rotonde op het kruispunt Bredaseweg – OLV-straat, samen ongeveer €860.000 kosten.

12 KLEINSCHALIGE MOBILITEITSOPLOSSINGEN

De exploitatie van het openbaar vervoer in Brabant staat onder druk. De provincie Brabant (concessieverlener/ opdrachtgever) en Arriva (concessiehouder/ opdrachtnemer) werken aan 'optimalisaties' om het totale systeem kostendekkender te maken. Kleinschalige mobiliteitsoplossingen bieden op termijn een antwoord op de 'optimalisaties' die hoe dan ook worden doorgevoerd. In dat geval wordt samen met lokale belanghebbenden (bewoners, ondernemers, gemeente, provincie) gekeken naar een alternatieve invulling. Het is in eerste instantie aan de belanghebbenden, verenigingen, platforms en andere georganiseerde clubs om zelf met initiatieven te komen om hun eigen vervoer te organiseren ('zelforganisatie'). De gemeente faciliteert de initiatieven door inbreng van kennis en als verbinder naar andere partijen. Zowel landelijk als provinciaal zijn hiervan inmiddels goede voorbeelden gerealiseerd.

Processtappen:
Jaarlijks bij het proces en besluitvorming over het exploitatieplan van Arriva en Provincie kunnen de kleinschalige mobiliteitsmaatregelen ter sprake komen.

Kosten:
-

13 ONTSLUITING LANGDONK (DONKENWEG - SCHNEIDERLAAN)

De ontsluiting vanuit de wijk Langdonk richting de Schneiderlaan is op gezette tijden niet optimaal. Om eventuele oplossingsrichtingen en maatregelen in beeld te krijgen moet de situatie scherper en specifieker worden geanalyseerd. Hierbij staan de volgende vragen centraal:

1- Wat is de omvang van de problematiek?
2- Welke verkeersstroom heeft te maken met opstoppingen?
3- Op welke tijdstippen/ perioden vindt het probleem plaats?
4- Welke verkeersstromen kunnen worden beïnvloed?

Een visuele analyse van de huidige situatie is hiervoor noodzakelijk.

Processtappen:
1- Onderzoek en analyse
2- Terugkoppeling wijkplatforms
3- Raadsmededeling over de resultaten en vervolg

Kosten:
Een objectieve en externe analyse kost ongeveer €10.000.

14 ONTSLUITING EN OVERSTEEKBAARHEID GO STORES

Door de Ondernemersvereniging Majoppeveld en de eigenaren van GoStores is aangegeven dat de verkeersafwikkeling bij dit economische cluster aan de Oostpoort niet optimaal is. Hierbij gaat het enerzijds over de afwikkeling op kruispuntniveau en anderzijds over de oversteekbaarheid tussen het noordelijke en zuidelijke gedeelte van GoStores.

Overzichtsfoto van de verkeerssituatie tussen het noordelijke- en het zuidelijke gedeelte van GoStores/ Oostpoort

Samen met de direct betrokken ondernemers en eigenaren moet worden bekeken wat de oorzaak van de problematiek is en wat de toekomstplannen met dit gebied zijn. Hierbij is het van belang de scope breder te trekken en bijvoorbeeld ook te kijken naar maatregelen op de Rucphensebaan.

Processtappen:

1- Analyse en onderzoek
2- Bepalen conclusies en vervolgstappen
3- Raadsmededeling

Kosten:

-

15 VERKEERSVEILIGHEID FLINTDIJK – ZLTO

Door bewoners in de wijk Kortendijk, Onynxdijk en Flintdijk zijn signalen geuit over onveiligheid en hardrijden. Naast het reguliere verkeersstroom is specifiek aangegeven dat het landbouwverkeer voor extra overlast zorgt. Vooral in combinatie met fietsers.

Samen met vertegenwoordiging van de Onynxdijk – Flintdijk zijn afspraken gemaakt over een herinrichting van de route. Deze afspraken worden meegenomen bij de geplande onderhoudswerkzaamheden. De verwachting is dat deze fysieke maatregelen leiden tot een lagere rijsnelheid en meer veiligheid(sgevoel) voor de fietsers. Met ZLTO zijn afspraken gemaakt over het zo veel mogelijk weren van doorgaande landbouwverkeer.

Processtappen:

Omdat deze opgave in het reguliere onderhoudsprogramma kan worden meegenomen komt deze opgave niet terug in de scenario's van voorliggende Mobiliteitsagenda.

Kosten:

-

16 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. In de praktijk moet blijken of de theorie klopt. Monitoring van de verkeersintensiteiten en verkeersaantallen is nodig om theorie en praktijk te toetsen.

Processtappen:

1- Bepalen uitgangspunten monitoring
2- Raadsmededeling over uitgangspunten
3- Tellingen en metingen
4- Conclusies en eventuele maatregelen
5- Raadsmededeling resultaten

Kosten:

-

17 OVERZICHTELIJKHEID KRUISPUNT BRUGSTRAAT –SPOORSTRAAT

Op dit punt komen alle verkeersstromen samen die een herkomst of bestemming hebben op of om het station. Het belang van de stationsomgeving neemt in de komende jaren toe, waardoor de verkeerstromen ook zullen toenemen. Dit kruispunt is een belangrijke schakel in het functioneren van de stationsomgeving.

De onoverzichtelijkheid van het kruispunt is de hoofdreden om dit punt nu in te brengen. Op dit kruispunt komen veel verschillende modaliteiten samen. Fietsers, voetgangers, bussen, auto's, vrachtwagens en taxi's. Dit maakt de situatie enigszins chaotisch (voor Roosendaalse begrippen) en daardoor minder overzichtelijk.

Objectief gezien is het kruispunt verkeersveilig. De afgelopen jaren hebben er geen ongevallen plaatsgevonden met persoonlijk letsel. Het is goed mogelijk dat de subjectieve onveiligheid juist zorgt voor oplettendheid en daardoor voor veiligheid.

Op dit moment is er feitelijk dus geen (veiligheids)probleem op het kruispunt Brugstraat – Stationsstraat. De verwachtte groei van het fietsverkeer van en naar het station maakt dat dit punt in de toekomst wel aandacht verdient. Ontvlechten van de verkeersstromen is wenselijk, maar fysieke maatregelen zijn alleen mogelijk met ingrijpende keuzes voor bepaalde modaliteiten.

Huidige situatie kruispunt Brugstraat - Spoorstraat

Processtappen:

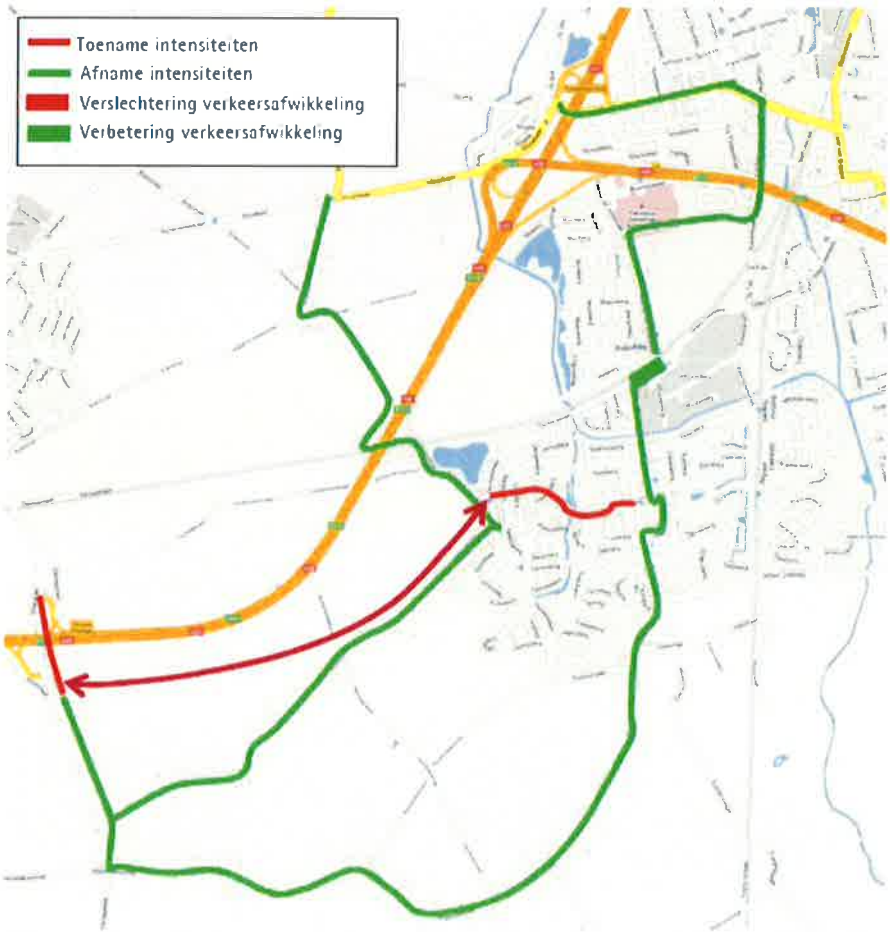
1- Verkeerskundige analyse huidige kruispunt
2- Toekomstige (wenselijke) situatie door vertalen naar huidige situatie
3- Conclusies over noodzakelijk maatregelen
4- Raadsmededeling

Kosten:

-

18 ONTSLUITING TOLBERG

In 2009 is het onderzoek 'Beter Bereikbaar Tolberg' uitgevoerd. In dit onderzoek is vastgesteld dat een directe ontsluiting tussen Tolberg en de A58 (aansluiting Wouw) verkeerskundige de beste oplossing is om de bereikbaarheid van Tolberg structureel te verbeteren. Onderstaande kaartbeeld geeft in hoofdlijnen aan wat de effecten zijn van deze oplossingsrichting. Zowel op hoofdwegen binnen de stad als op de wegen in het buitengebied neemt de verkeersstroom af en verbetert de verkeersafwikkeling.



Afbeelding uit de rapportage Beter Bereikbaar Tolberg (2009)

Processtappen:

1- Uitwerking voorkeursscenario /-tracé in schetsontwerp + indicatieve kostenraming
2- Participatie bewoners Tolberg, Wouw en Wouwse Plantage
3- Verdere uitwerking voorkeurstracé.

4- Verkenning subsidiekansen
5- Raadsvoorstel / Raadsmededeling

Kosten:
Een indicatieve inschatting van de realisatiekosten van een verbindingsweg van 2600 meter, door het buitengebied, met grondaankoop, is nog niet te maken. Om de plannen goed uit te werken is een voorbereidingskrediet noodzakelijk van +/- € 100.000.

2. Opgaven per scenario's

De 18 opgaven zijn beoordeeld, geprioriteerd en afgewogen binnen de drie scenario's. Dit resulteert in 9 prioritaire opgaven per scenario voor de periode 2015 - 2019. De 9 opgaven die buiten de Mobiliteitsagenda 2015-2019 vallen komen in de volgende Mobiliteitsagenda (2019-2024) aan bod. Hieronder zijn de prioritaire opgaven per scenario benoemd.

Wonen en Verblijven

1 Verkeersveiligheid Turborotonde Freijterslaan
2 Doorstroming / Verkeersafwikkeling Freijterslaan
3 Ontsluiting Tolberg
4 Ontbrekende fietsverbinding Willem Dreesweg – Zuid
5 Verkeersafwikkeling en veiligheid rotonde Beethovenlaan
6 Alternatief Beneluxtrein
7 Bereikbaarheid en ontsluiting Vierhoeven
8 Verkeersveiligheid Flintdijk – ZLTO
9 Weef-verkeer' Schneiderlaan - A58 (ri. BoZ)

Werken en Bedrijven

1 Verkeersafwikkeling en -veiligheid Leemstraat - A58
2 Nieuwe Centrumring
3 Alternatief Beneluxtrein
4 Doorstroming / Verkeersafwikkeling Freijterslaan
5 Verkeersafwikkeling en veiligheid rotonde Beethovenlaan
6 Verkeersveiligheid Turborotonde Freijterslaan
7 Uitbreiding fietsparkeren station
8 Snelfietsroute Roosendaal - Bergen op Zoom
9 Ontsluiting Tolberg

Veiligheid en Duurzaamheid

1 Verkeersafwikkeling en veiligheid rotonde Beethovenlaan
2 Nieuwe Centrumring
3 Snelfietsroute Roosendaal - Bergen op Zoom
4 Verkeersafwikkeling en -veiligheid Leemstraat - A58
5 Uitbreiding fietsparkeren station
6 Verkeersafwikkeling Kade - Markt ('De schuiven')
7 Ontbrekende fietsverbinding Willem Dreesweg – Zuid
8 Verkeersveiligheid Turborotonde Freijterslaan
9 Doorstroming / Verkeersafwikkeling Freijterslaan