

Verkeersmanagementplan ombouw kruispunt Plantagebaan - Westelaarsestraat i.c.m. reconstructie Plantagebaan te Wouwse Plantage

*Uitvoering ombouw kruispunt Plantagebaan - Westelaarsestraat
05-03-2025 t/m 25-07-2025*

*Uitvoering reconstructie Plantagebaan te Wouwse Plantage
02-06-25 t/m 01-05-2026*

Datum: 14-01-2025
Versie: Definitief versie 1.0
Auteurs: Gerwin Lenten, verkeerskundig adviseur
Pim van Baardewijk, junior adviseur



Inhoud

1.	Inleiding	3
1.1	Leeswijzer	4
2.	Hinderopgave	5
1.1	Verkeersintensiteiten kruispunt.....	5
1.2	Belangrijke routes.....	8
1.3	Openbaar vervoer	9
1.4	Nood- en hulpdiensten.....	10
1.5	Bereikbaarheid woningen en percelen	10
3.	Omleidingsplan.....	11
3.1	Grootschalige omleidingsroutes	11
3.2	Lokale route tussen Wouwse Plantage en snelweg A58	11
3.3	Verwachte verdeling van het omrijdend verkeer	12
4.	Maatregelen t/m 25 juli 2025	14
4.1	Doorgang fietsers en voetgangers	14
4.2	Voorkomen sluipverkeer.....	14
4.3	Bereikbaarheid (voor langzame motorvoertuigen)	15
4.4	Openbaar vervoer	16
4.5	Nood- en hulpdiensten	17
4.6	Monitoring	18
4.7	Stand-by maatregelen.....	19
5.	Maatregelen na 25 juli 2025	20
6.	Conclusie	21
	BIJLAGE 1 Berekening effect omrijdend verkeer.....	23
	BIJLAGE 2 Beschouwingen alternatieve routes buslijn	25
	BIJLAGE 3 Afstemming Veiligheidsregio	27
	BIJLAGE 4 Factsheet Veiligheidsregio.....	30

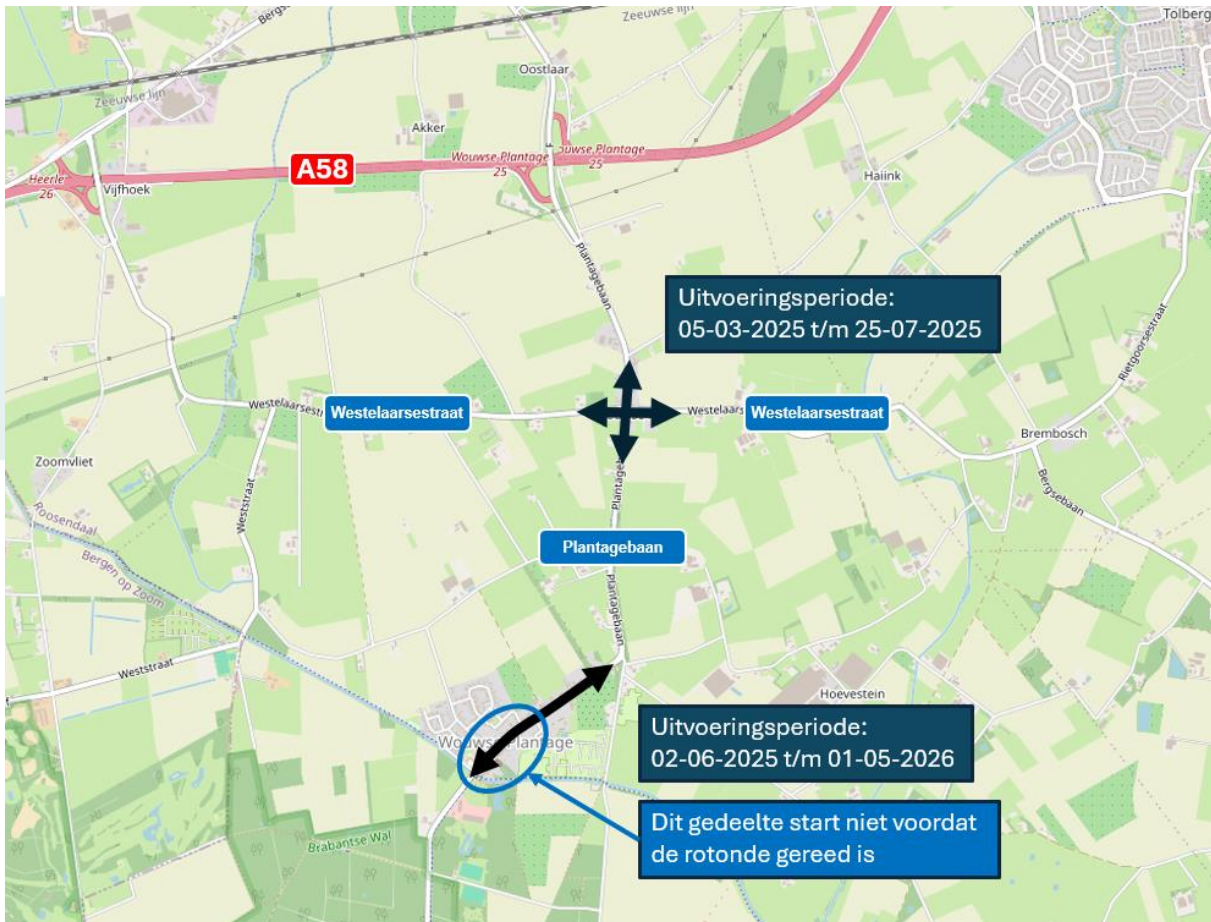
1. Inleiding

Het kruispunt Plantagebaan-Westelaarsestraat te Wouwse Plantage (zie Figuur 1) behoort tot de top 10 meest verkeersonveilige locaties binnen de gemeente Roosendaal. Dit komt voort uit een extern onderzoeksrapport van 19 oktober 2022. De verkeersonveiligheid blijkt ook uit ongevallencijfers van dit kruispunt. Uit een analyse van een extern adviesbureau komt naar voren dat met de aanleg van een rotonde op deze locatie de verkeersveiligheid significant verbeterd.

In eerste instantie zou de rotonde worden aangelegd vanaf september 2024, waarbij het verkeer op de Plantagebaan via een tijdelijke verkeersregelinstantie het werkvak om-en-om zou kunnen passeren. Echter is gebleken dat ook Enexis en Brabant Water op deze locatie ingrijpende vervangingswerkzaamheden aan het ondergrondse netwerk dienen uit te voeren. Nadere gespreken hierover hebben er toe geleid dat enerzijds omwille van het creëren van een veilige werkplek voor de medewerkers van de aannemers en daarnaast de werkzaamheden niet in deelfasen kunnen worden uitgevoerd, het volledig afsluiten van het kruispunt tijdens de werkzaamheden over een periode van 20 weken een voorwaarde is. De planning is om het kruispunt van woensdag 5 maart t/m vrijdag 25 juli 2025 volledig af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. Voor fietsers en voetgangers wordt een veilige corridor door of langs het werkvak gemaakt.

Gemeente Roosendaal, Enexis en Brabant Water beseffen dat dit hinder gaat opleveren voor de omgeving en weggebruikers. Temeer omdat een bewuste keuze is gemaakt om (bijna) gelijktijdig met de aanleg van voornoemde rotonde óók de reconstructie van de Plantagebaan in de bebouwde kom van Wouwse Plantage uit te voeren, zodat de hinder voor het omliggende gebied in tijd gezien zo beperkt mogelijk wordt gehouden. Deze werkzaamheden worden gefaseerd uitgevoerd, maar doorgaand verkeer door de Wouwse Plantage is gestremd van 2 juni 2025 t/m 1 mei 2026. Zolang de rotonde op kruispunt Plantagebaan-Westelaarsestraat in aanbouw is, blijft de route tussen de Wouwse Plantage en Huijbergen over kruispunt Plantagebaan-Kerkstraat beschikbaar (zie blauwe markering in figuur 1). De Wouwse Plantage blijft zodanig altijd via meerdere aansluitingen bereikbaar.

Gemeente Roosendaal heeft BUKO Infrasupport gevraagd een verkeersmanagementplan op te stellen. BUKO heeft zich op haar beurt laten adviseren door Haans Consultancy, een adviesbureau op het gebied van verkeers- en omgevingsmanagement. Het plan geeft een op feiten en prognoses gebaseerd advies welke maatregelen getroffen moeten worden voor beide projecten, om de verkeershinder zo gering mogelijk te maken gegeven de situatie en ter plaatse aanwezige mogelijkheden. Het doel van dit verkeersmanagementplan is om voor deze werkzaamheden de hinderopgave te bepalen en te onderzoeken in hoeverre deze hinder opgevangen dan wel vermeden kan worden. Daarnaast wordt in het plan een monitoringsvoorstel gedaan en een beschrijving gegeven van eventuele aanvullende maatregelen indien er knelpunten ontstaan.



Figuur 1: projectlocaties kruispunt Plantagebaan - Westelaarsestraat en reconstructie Plantagebaan bebouwde kom Wouwe Plantage

1.1 Leeswijzer

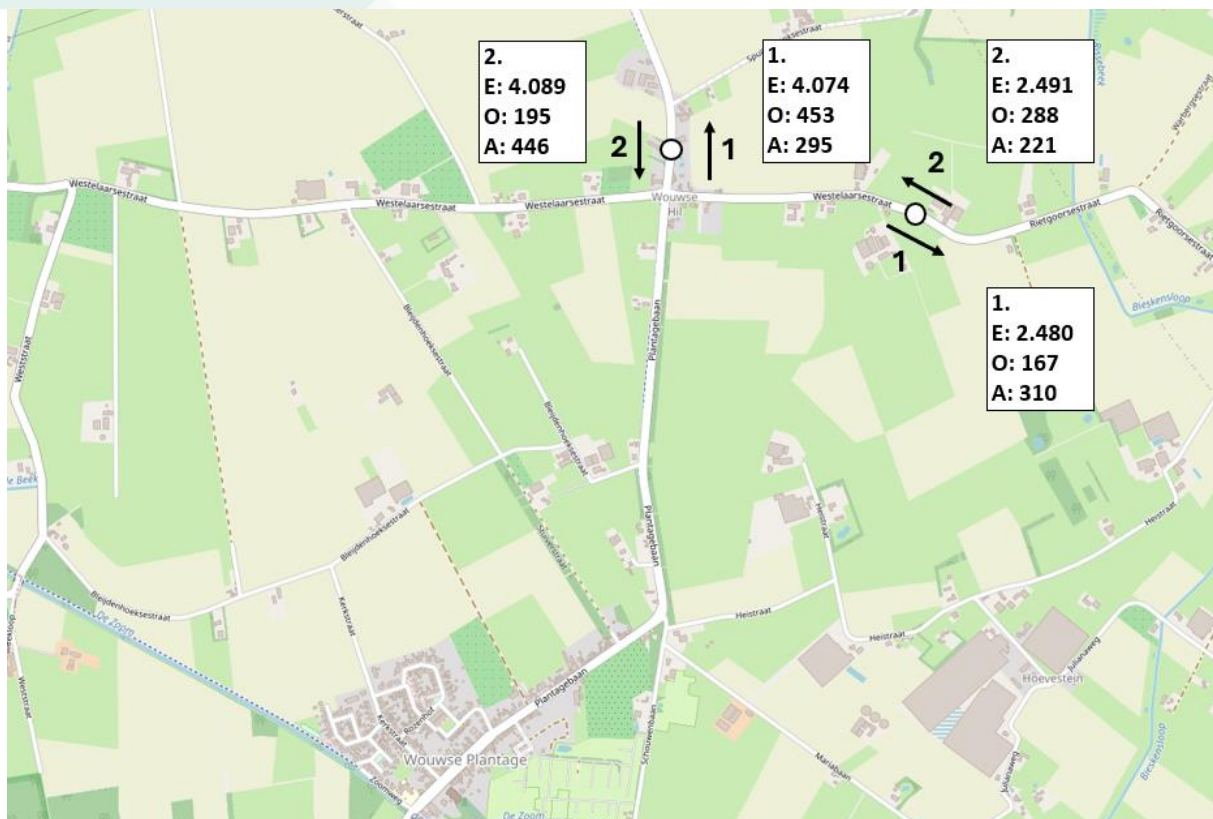
Hoofdstuk 2 beschrijft de hinderopgave. In hoofdstuk 3 is het omleidingsplan opgenomen, waarna in hoofdstuk 4 maatregelen worden beschreven die van toepassing zijn tot 25 juli 2025 (zolang de rotonde in aanbouw is). In hoofdstuk 5 wordt kort beschreven welke maatregelen tot 1 mei 2026 in stand blijven (rotonde in gebruik). Tot slot komen in hoofdstuk 6 de conclusies aan bod.

2. Hinderopgave

In dit hoofdstuk wordt de huidige situatie van en rondom de projectlocaties beschreven, zodat de impact van de voorgenomen afsluitingen in beeld wordt gebracht.

1.1 Verkeersintensiteiten kruispunt

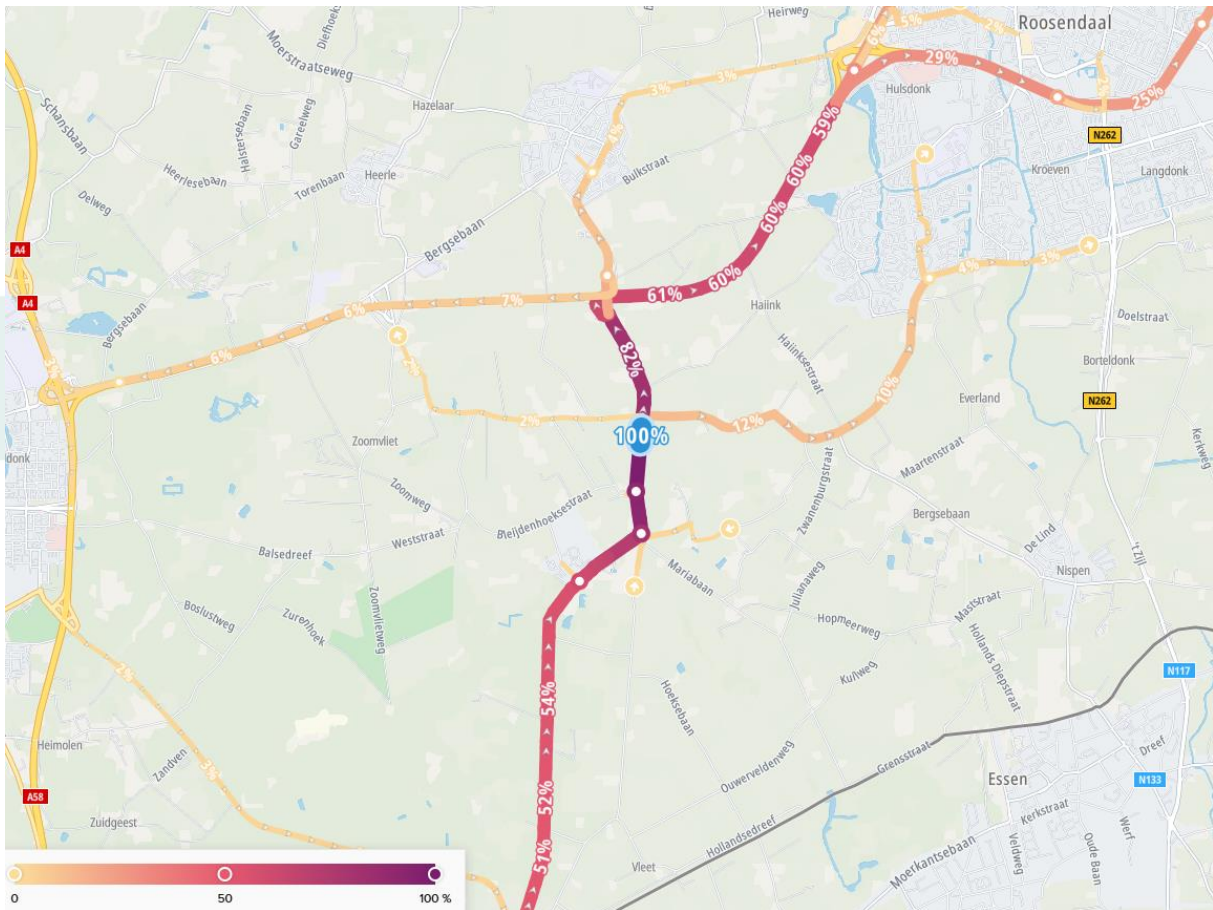
Door de gemeente Roosendaal zijn op twee takken van het kruispunt verkeersstellingen uitgevoerd van 3 t/m 17 oktober 2024, namelijk op de noordelijke tak van het kruispunt (Plantagebaan) en de oostelijke tak van het kruispunt (Westelaarsestraat). Zie figuur 2 voor de gemiddelde gemeten intensiteiten op werkdagen. Op de wegen zijn duidelijke spitsrichtingen te onderscheiden. In de ochtendspits rijdt het verkeer met name richting de A58, in de avondspits juist de andere kant op. Het maatgevende moment betreft het drukste avondspitsuur, dit is het drukste moment op de dag.



Figuur 2: gemeten gemiddelde werkintensiteiten per tellocatie per rijrichting, onderverdeeld in etmaal (E), drukste ochtendspitsuur (O) en drukste avondspitsuur (A)

Op basis van de aangeleverde intensiteiten zijn niet alle verkeersintensiteiten per rijrichting inzichtelijk. De verkeersintensiteiten per rijrichting zijn nader ingevuld op basis van floating car data van TomTom en aangesloten serviceproviders, via het TomTom Move Portaal. Via dit portaal zijn selected links aan te maken per wegvak, met een procentuele verdeling van de herkomsten en bestemmingen van het verkeer.

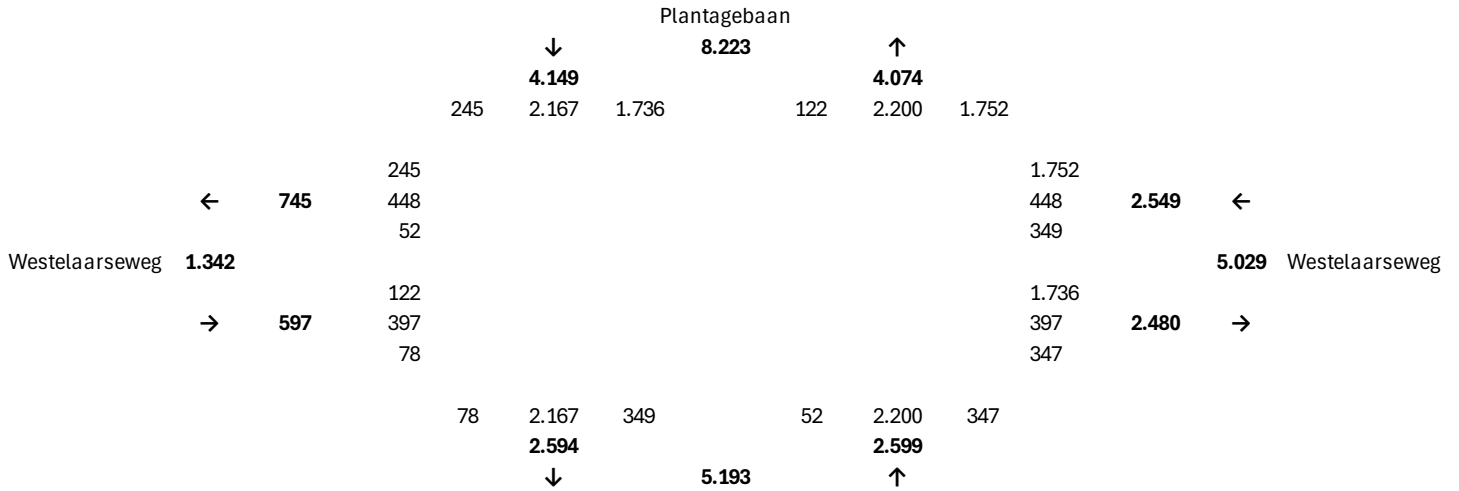
In figuur 3 is een voorbeeld weergegeven van een aangemaakte selected link, namelijk van de zuidelijke tak van het kruispunt vanuit de Wouwse Plantage richting de A58. Op de Plantagebaan vanuit de richting Wouwse Plantage slaat 12% van de automobilisten rechtsaf de Westelaarsestraat op richting Roosendaal, en 82% van de automobilisten rijdt rechtdoor richting de A58. Dezelfde werkwijze is ook toegepast op de overige rijrichtingen van het kruispunt, waarmee de verkeersintensiteit per rijrichting op het kruispunt is bepaald.



Figuur 3: voorbeeld van een selected link in TomTom Move Portaal, zuidelijk tak van het kruispunt in de richting van de snelweg A58

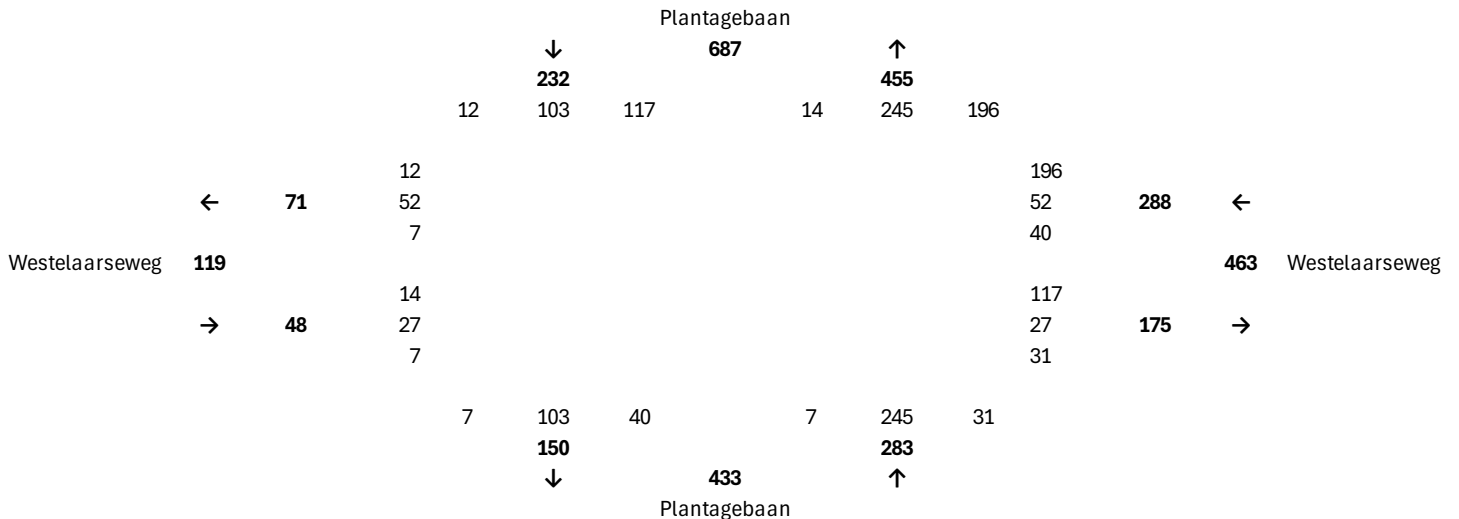
De verkeersintensiteiten per rijrichting zijn weergegeven in figuur 4, 5 en 6, onderverdeeld in gemiddelde werkdagintensiteit per etmaal, gemiddelde drukste ochtendspitsuur en gemiddelde drukste avondspitsuur. Het kruispunt Plantagebaan - Westelaarsestraat wordt per reguliere werkdag gebruikt door circa 9.894 voertuigen. De noordelijke tak van het kruispunt (Plantagebaan) is het drukst met gemiddeld 8.223 voertuigen per etmaal. Het verkeer verdeelt zich gelijkmatig over de zuidelijke tak (Plantagebaan) en de oostelijke tak (Westerlaarsestraat), met respectievelijk gemiddeld 5.193 en 5.029 voertuigen per werkdag. In het maatgevende avondspitsuur gebruiken circa 972 voertuigen het kruispunt.

Gemiddelde etmaalintensiteiten werkdag



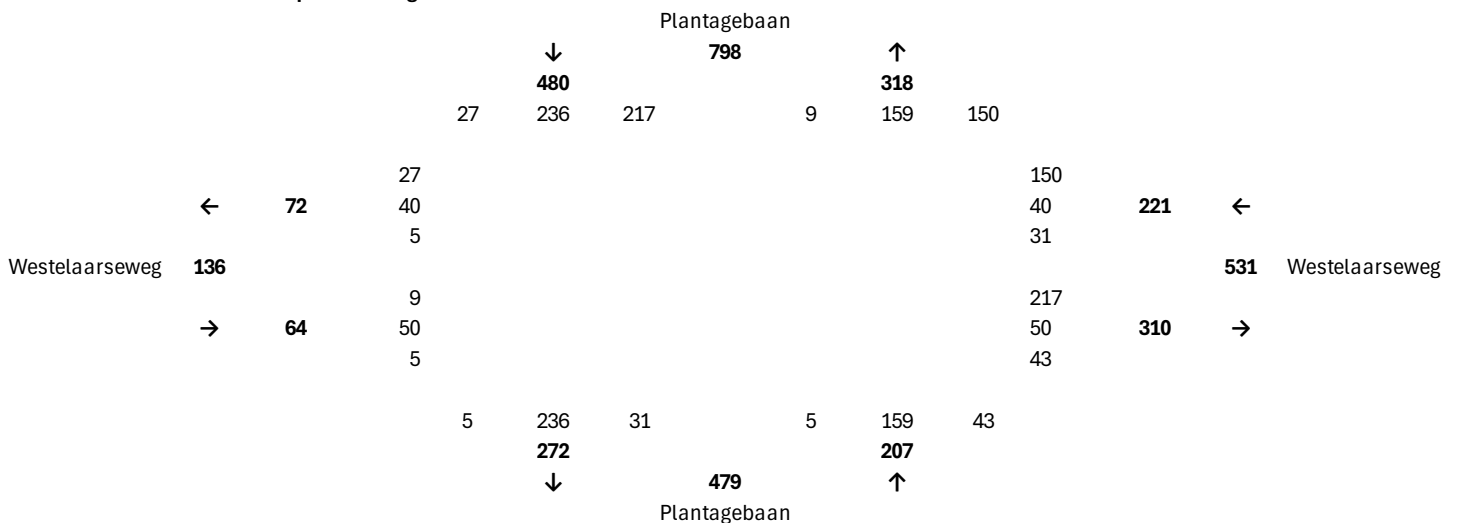
Figuur 4: gemiddelde werkdag intensiteiten per etmaal per rijrichting

Gemiddelde intensiteiten ochtendspits werkdag



Figuur 5: gemiddelde drukste ochtendspitsuur intensiteiten per rijrichting

Gemiddelde intensiteiten avondspits werkdag



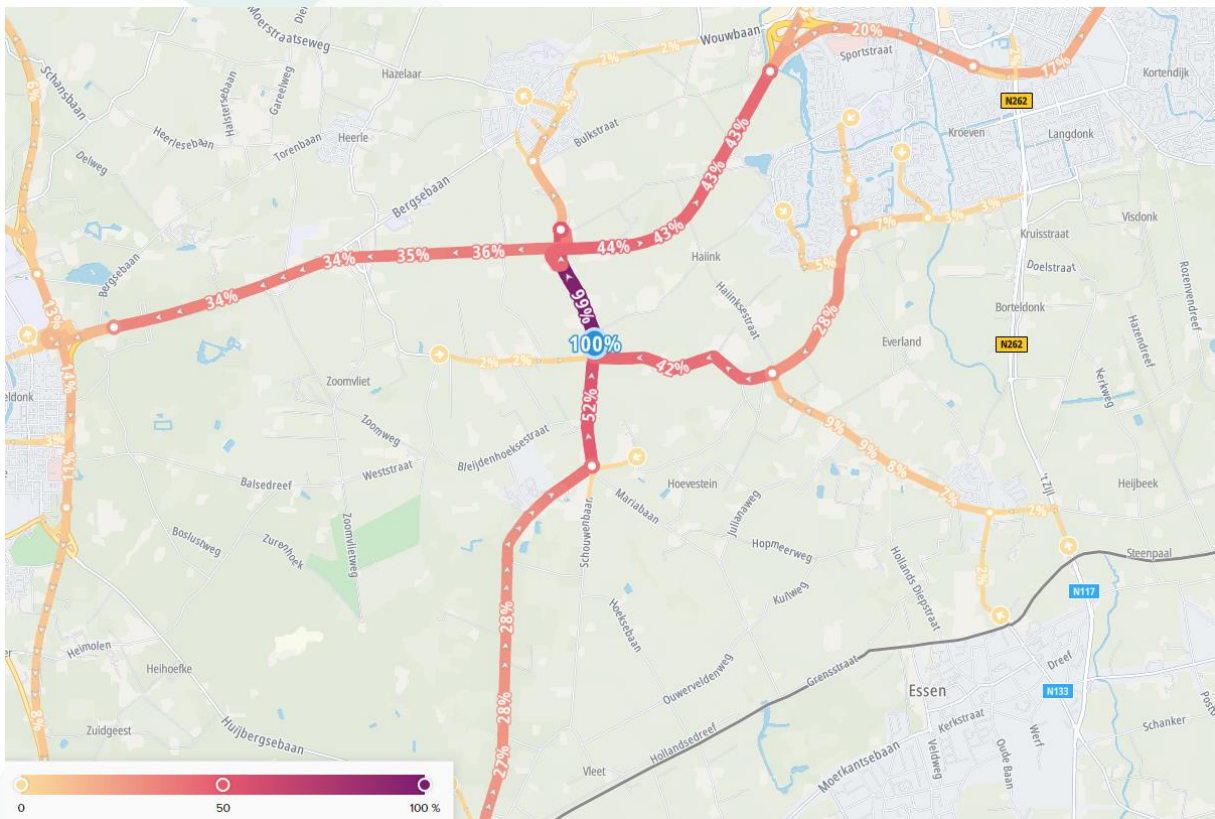
Figuur 6: gemiddelde drukste avondspitsuur intensiteiten per rijrichting

1.2 Belangrijke routes

Het drukste weggedeelte van de Plantagebaan ligt tussen aansluiting 25 Wouwse Plantage van de snelweg A58 en het kruispunt met de Westelaarsestraat. Uit de verkeersintensiteiten per rijrichting blijkt dat het autoverkeer een sterke relatie heeft met de snelweg A58. Met TomTom Move zijn de herkomsten en bestemmingen van verkeer van- en naar de A58 inzichtelijk gemaakt.

Verdeling herkomst van het verkeer op de Plantagebaan richting de A58 (op basis van figuur 7):

- Circa 30% vanuit Roosendaal Tolberg
- Circa 10% vanuit Nispen
- Circa 30% doorgaand verkeer vanaf Huijbergen
- Circa 25% vanuit/rondom Wouwse Plantage (lokaal verkeer)
- Circa 5% vanuit westelijke Westelaarsestraat (lokaal verkeer)

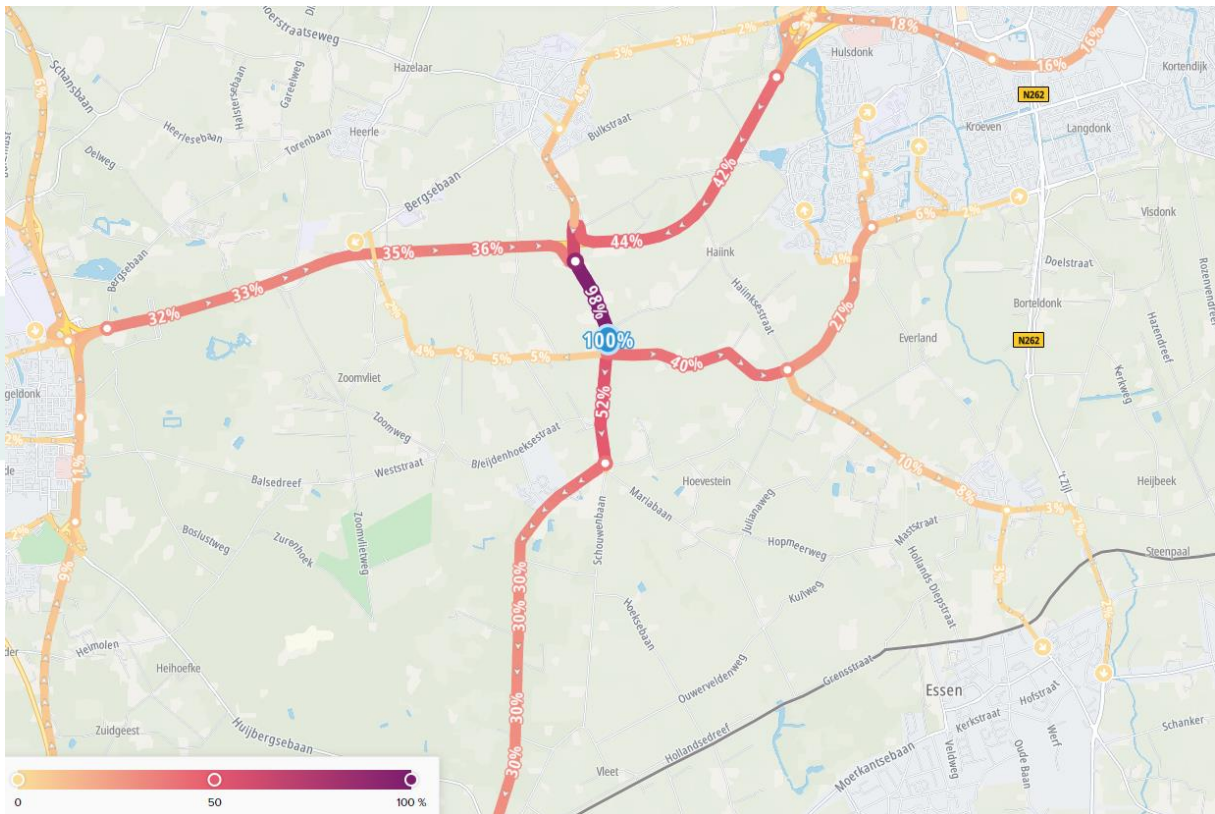


Figuur 7: Selected link van de noordelijke tak van het kruispunt richting snelweg A58

Daarnaast zijn via TomTom Move de bestemmingen van verkeer vanuit noordelijke richting op de Plantagebaan naar het kruispunt inzichtelijk gemaakt.

Verdeling bestemmingen van het verkeer op de Plantagebaan vanaf de A58 (op basis van figuur 8):

- Circa 30% richting Roosendaal Tolberg
- Circa 10% richting Nispen
- Circa 30% doorgaand verkeer richting Huijbergen
- Circa 25% richting (omgeving) Wouwse Plantage (lokaal verkeer)
- Circa 5% richting westelijke Westelaarsestraat (lokaal verkeer)



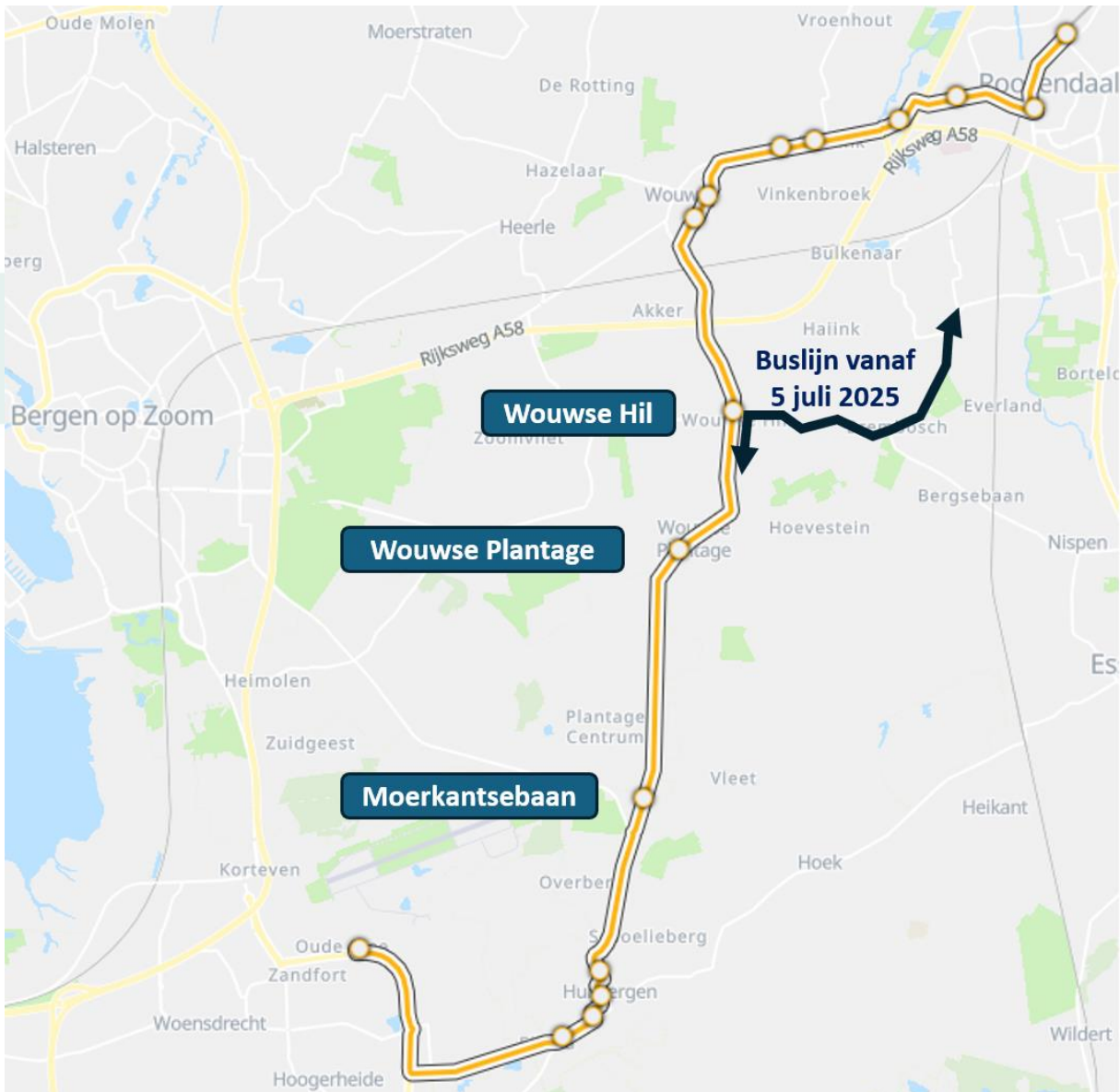
Figuur 8: selected link van noordelijk tak van het kruispunt vanaf de snelweg A58

Op basis van de gemaakte selected links is te concluderen dat circa 30% van het verkeer op de Plantagebaan van en naar de snelweg A58 een herkomst en bestemming heeft in en rondom de Wouwse Plantage, en daarmee lokaal verkeer betreft. Dit verkeer is erg afhankelijk van de Plantagebaan, aangezien andere ontsluitingsroutes richting snelweg A58 in ontbreken. Het overige verkeer (circa 70%) heeft een herkomst en bestemming elders en is te beschouwen als doorgaand verkeer. Dit verkeer heeft alternatieve routes tot beschikking en kan daarmee (eenvoudiger) omgeleid worden.

1.3 Openbaar vervoer

Over de volledige lengte van de Plantagebaan rijdt buslijn 104, de buslijn tussen Hoogerheide en Roosendaal via de Wouwse Plantage. De buslijn heeft drie haltes langs de Plantagebaan, namelijk Moerkantsebaan (1 instapper per dag), Wouwse Plantage (7 instappers per dag) en Wouwse Hil (7 instappers per dag) (zie figuur 9). De buslijn rijdt 1x per uur per rijrichting op werkdagen, tussen 06:00 uur en 19:00 uur. In het weekend rijdt de bus niet.

Vanaf 5 juli 2025 gaat de nieuwe dienstregeling in, waarbij buslijn 104 wordt vervangen door buslijn 164. Buslijn 164 rijdt niet meer via Wouw, maar via de Westerlaarsestraat van en naar Roosendaal.



Figuur 9: buslijn 104, wordt per 5 juli 2025 vervangen door buslijn 164

1.4 Nood- en hulpdiensten

Aangezien kruispunt Plantagebaan – Westerlaarsestraat een belangrijke schakel is in de bereikbaarheid van de Wouwe Plantage en omgeving, heeft de langdurige afsluiting grote impact op de aanrijroutes van de nood- en hulpdiensten. Het is van belang dat ondanks de afsluitingen de aanrijtijden van de nood- en hulpdiensten richting de Wouwe Plantage en omgeving gewaarborgd blijven.

1.5 Bereikbaarheid woningen en percelen

Omliggende woningen en percelen dienen bereikbaar te blijven. Daarbij is extra aandacht vereist voor langzame motorvoertuigen, in het bijzonder landbouwverkeer. Aangezien dit verkeer geen gebruik kan maken van de snelwegen in omgeving, waarmee de omrijroutes beperkt zijn.

3. Omleidingsplan

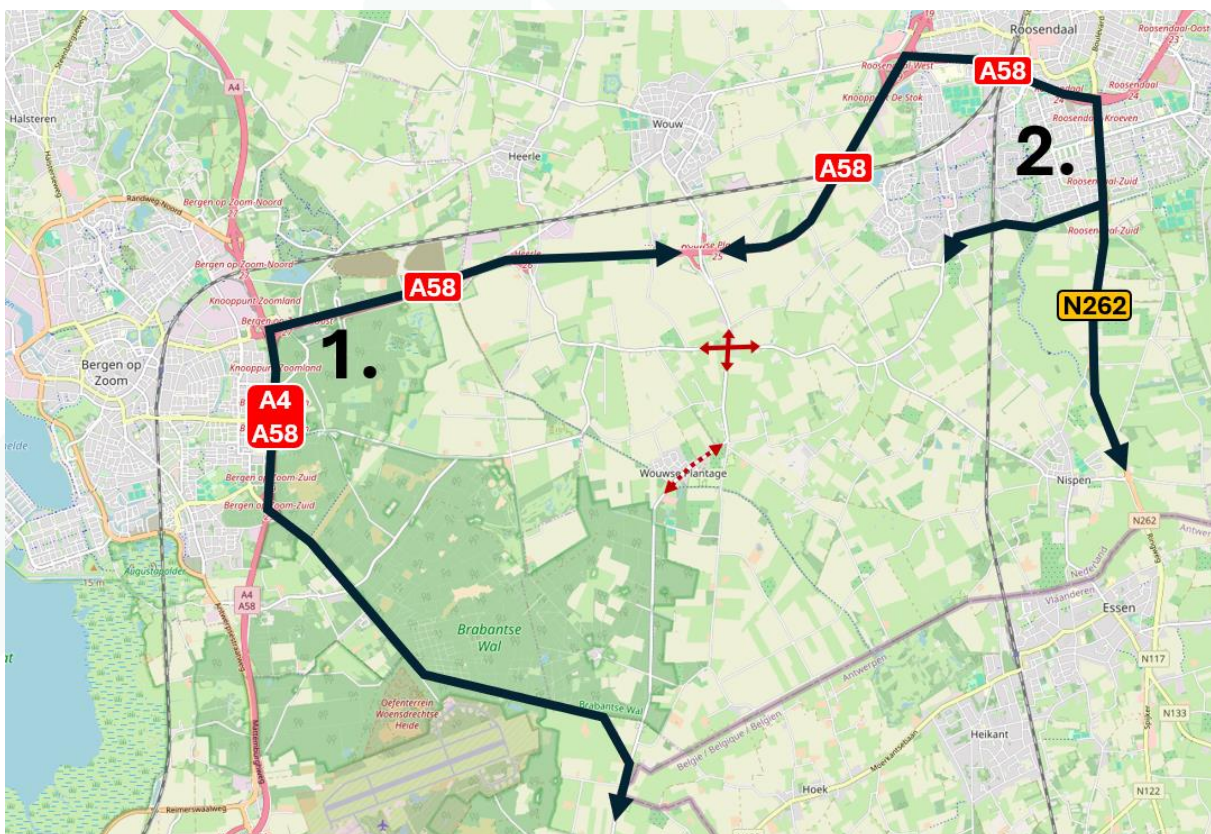
Als gevolg van de afsluiting van het kruispunt Plantagebaan – Westelaarsestraat dienen per dag gemiddeld 9.894 voertuigen omgeleid te worden. De omgeving van het kruispunt Plantagebaan – Westelaarsestraat bestaat uit smalle wegen, waardoor in de directe omgeving geen geschikte omleidingsroutes beschikbaar voor deze hoeveelheid verkeer. Autoverkeer kan elkaar bijvoorbeeld niet makkelijk passeren. Daarbij worden deze wegen ook veelvuldig gebruikt door landbouwverkeer en fietsers, de verkeersveiligheid komt in het geding als te veel autoverkeer gaat omrijden via deze lokale smalle wegen.

3.1 Grootschalige omleidingsroutes

70% van het verkeer op de Plantage van en richting de snelweg A58 is te beschouwen als doorgaand verkeer, zoals beschreven in het vorige hoofdstuk. Dit verkeer kan grootschalig omgeleid worden via robuuste omleidingsroutes, weergegeven in figuur 10.

Doorgaand verkeer tussen de snelweg A58 en Huijbergen wordt omgeleid via de A58, aansluiting Bergen op Zoom-Zuid en de Huijbergsebaan (omleidingsroute 1). De omrijtijd is ongeveer 4 minuten. Dit is een robuuste omleidingsroute die bestaat uit hoofdwegen. De Huijbergsebaan is voorzien van vrijliggende fietsvoorzieningen.

Verkeer tussen snelweg A58 en Roosendaal Tolberg wordt omgeleid via de A58, N262 en de Willem Dreesweg. Verkeer vanuit en naar Nispen wordt eveneens omgeleid via deze route. De omrijtijd is ongeveer 4 minuten. Dit is eveneens een robuuste omleidingsroute via hoofdwegen.

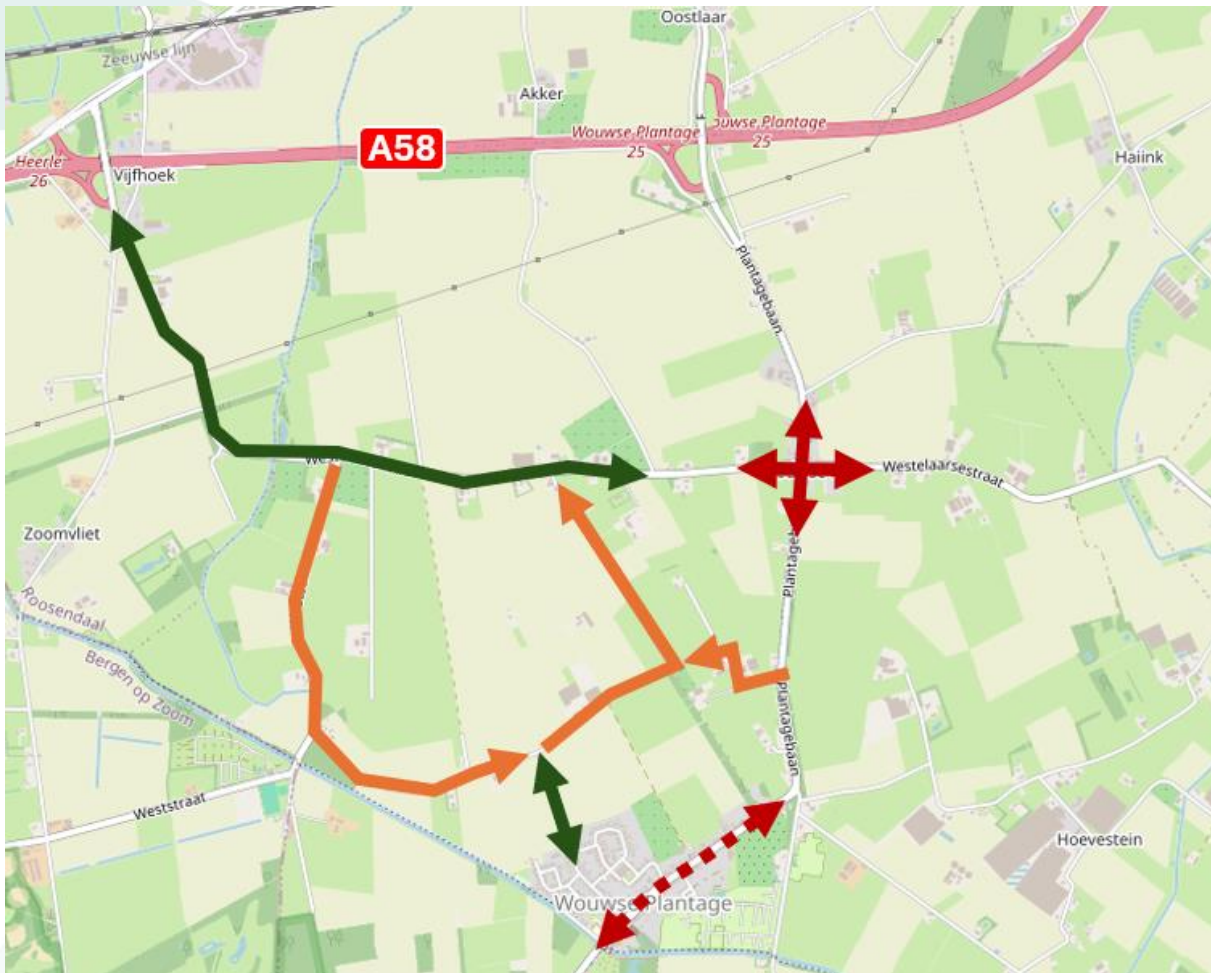


Figuur 10: grootschalige omleidingsroutes

3.2 Lokale route tussen Wouwse Plantage en snelweg A58

Bij voorkeur maakt lokaal verkeer van en naar de Wouwse Plantage ook gebruik van de grootschalige omleidingsroute 1. De omrijtijd is circa 10 minuten, en daarmee als acceptabel te beschouwen.

Echter ligt het voor de hand dat lokaal verkeer via aansluiting Heerle gaat rijden, via de route Westerlaarsestraat, Weststraat, Bleijdenhoeksestraat en de Kerkstraat. De laatste drie genoemde wegen zijn smalle wegen die niet geschikt zijn voor grotere verkeerstromen in twee rijrichtingen. Om het lokale verkeer te faciliteren is het voornemen om een éénrichtingslus te creëren op de Bleijdenhoeksestraat (zoals weergegeven in figuur 11), zodat het omrijdend verkeer wordt verdeeld over verschillende routes en geen sprake meer is van tegenliggers. Dit plan is ook besproken in verschillende stakeholdersgesprekken, zoals met de dorpsraad en agrariërs, en werd goed ontvangen.

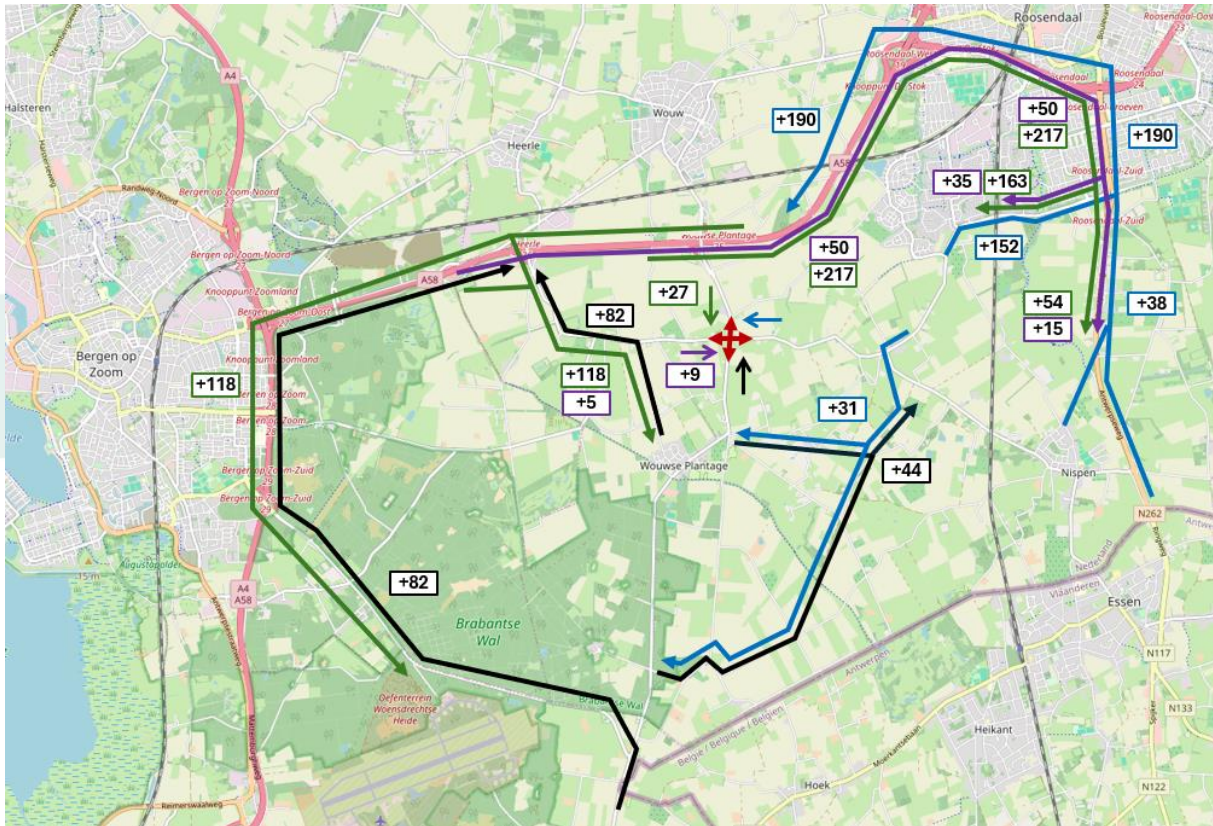


Figuur 11: instellen éénrichtingslus op de Bleijdenhoeksestraat

3.3 Verwachte verdeling van het omrijdend verkeer

Op basis van de bepaalde verkeersintensiteiten, TomTom Move data en de voorgestelde omleidingsroutes is een verwachte verdeling van het omrijdende verkeer gemaakt. In figuur 12 is de verwachte verdeling voor het maatgevende avondspitsuur weergegeven, in dit uur moeten tegelijkertijd de meeste voertuigen worden omgeleid.

De Kerkstraat wordt naar verwachting circa 205 voertuigen drukker in het drukste avondspitsuur, dit betreft met name verkeer van en naar (de directe omgeving van) de Wouwe Plantage. De Huijbergsbaan wordt circa 200 voertuigen drukker met omrijdend doorgaand verkeer van en naar de A58. De omleidingsroute over de snelweg in Roosendaal wordt naar verwachting 457 voertuigen drukker, met verkeer van en naar Roosendaal Tolberg en Nispen.



Figuur 12: verwachte verdeling omrijdend verkeer in het maatgevende avondspitsuur

In bijlage 1 is het verwachte omrijdend verkeer doorgerekend over verschillende wegvakken van de snelwegen, voor het maatgevende avondspitsuur. Als het omrijdende verkeer in het maatgevende avondspitsuur zonder (noemenswaardige) knelpunten afgewikkeld kan worden, geldt dit zeker voor de overige uren op de dag.

Tot een intensiteits-capaciteitsverhouding (I/C-verhouding) van 0,8 is er sprake van een goede verkeersafwikkeling, tussen een I/C-verhouding van 0,8 en 0,9 is er sprake van een matige verkeersafwikkeling (kans op file binnen 30 minuten is 20%) en boven een I/C-verhouding van 0,9 is er sprake van een slechte verkeersafwikkeling. Voorgaande op basis van het Handboek Capaciteitswaarden Infrastructuur Autosnelweg (Rijkswaterstaat).

De berekeningen laten zien dat op de meeste wegvakken de I/C-waarde beperkt blijft tot een maximale waarde van 0,8 of lager, door het omrijdende verkeer zijn op deze wegvakken dus geen knelpunten te verwachten. Alleen de A58 tussen aansluiting Wouwse Plantage en knooppunt De Stok laten in beide rijrichtingen een I/C-waarde zien in het drukste avondspitsuur van tussen de 0,8 en 0,9. Hierdoor bestaat een kleine kans op extra filevorming. In de reguliere situatie zijn deze delen van de snelweg reeds filegevoelig in de avondspits. Er ontstaan naar verwachting geen nieuwe knelpunten in de verkeersdoorstroming op het Rijkswegennet, ook op de afritten zijn door omrijdend verkeer geen lange(re) wachtrijen te verwachten met terugslag tot op de snelweg.

4. Maatregelen t/m 25 juli 2025 (rotonde in aanbouw)

Naast het instellen van omleidingsroutes worden aanvullende maatregelen genomen om de hinder te beperken en de bereikbaarheid en (verkeers)veiligheid te waarborgen. Deze worden in dit hoofdstuk nader toegelicht op hoofdlijnen. De daadwerkelijke uitwerking van de verkeersmaatregelen wordt door BUKO Infrasuport uitgetekend in de verkeersmaatregelentekeningen.

4.1 Doorgang fietsers en voetgangers

Zoals reeds aangegeven in de inleiding, kunnen fietsers en voetgangers het werkvak van kruispunt Plantagebaan-Westelaarsestraat passeren. Zo wordt voorkomen dat fietsers moeten omfietsen, en blijft fietsen aantrekkelijk. Ook voor lokale automobilisten die anders moeten omrijden is hiermee fietsen een goed alternatief.

4.2 Voorkomen sluipverkeer

Het grootste risico op sluipverkeer ontstaat in de route tussen Roosendaal Tolberg en aansluiting Wouwse Plantage van de A58, over de Spuitendonksestraat-Huijbergseweg. Voor verkeer van en naar Roosendaal Tolberg is deze route sneller dan de omleidingsroute via de N262 en A58. De Spuitendonksestraat en Huijbergseweg maken al onderdeel uit van een verbodszone voor gemotoriseerd verkeer (met uitzondering van bestemmingsverkeer). In de praktijk blijken de wegen echter regelmatig gebruikt te worden door doorgaand verkeer. Daarom is recent door de gemeente een landbouwsluit aangebracht in de Huijbergseweg, ten oosten van de Haiinksestraat (zie figuur 13).

De verwachting is dat met de afsluiting van kruispunt Plantagebaan – Westelaarsestraat, en zonder aanvullende maatregelen, een aantal automobilisten van en naar Roosendaal Tolberg het verbod zal negeren. Onder andere op basis van gesprekken met de dorpsraad van Wouwse Plantage vormt de route Spuitendonksestraat-Huijbergseweg een belangrijke fietsroute voor scholieren. Om de veiligheid van deze fietsroute te garanderen is het voornemen om de kans op sluipverkeer volledig te mitigeren, door een tijdelijke fysieke afsluiting te plaatsen voor al het gemotoriseerde verkeer op de Spuitendonksestraat-Huijbergseweg direct ten westen van de Haiinksestraat (zie figuur 13).

Daarnaast rijden tegenwoordig veel automobilisten op basis van digitale navigatiesystemen met live verkeersinformatie, zoals Google Maps en Waze. Ook voor bekende dagelijkse routes worden navigatiesystemen veelvuldig gebruikt door automobilisten om eventuele vertragingen of incidenten te omzeilen. Daarom is het van belang dat de informatie in de navigatiesystemen actueel en kloppend is, zodat de automobilisten bijvoorbeeld niet over afgesloten wegvakken verwezen worden. Hiervoor wordt een digitaal verkeersmanagement product van BUKO Infrasuport ingezet, namelijk Livia. Met dit product worden de afgesloten wegen goed verwerkt in de digitale navigatiesystemen. Daarnaast worden ongewenste alternatieve (sluip)routes, zoals de Akkerstraat en Kerkstraat, digitaal geblokkeerd voor doorgaand verkeer, zodat doorgaand verkeer de gewenste omleidingsroutes via de hoofdwegen getoond krijgt in de navigatiesystemen. Lokaal verkeer met een bestemming in de Wouwse Plantage worden daarbij nog wel over deze wegen genavigeerd. Hierdoor wordt de kans op zoekverkeer en ongewenst doorgaand verkeer in de omgeving van de Wouwse Plantage geminimaliseerd.



Figuur 13: grootste risico op ongewenst sluijverkeer, daarom plaatsen fysieke afsluiting in de Huijbergseweg

4.3 Bereikbaarheid (voor langzame motorvoertuigen)

Zowel de geplande werkzaamheden als de tijdelijke fysieke afsluiting in de Huijbergseweg heeft impact op lokale routes van direct omwonenden en agrariërs. Daarnaast zijn de grootschalige omleidingsroutes via de snelweg niet geschikt voor alle gemotoriseerde voertuigen, zoals brommobielen en landbouwverkeer. Ondanks alle beperkingen blijft elk wegvak bereikbaar voor direct omwonenden en langzaam gemotoriseerd verkeer, al zal in veel gevallen omgeden moeten worden. De mogelijke routes voor langzaam gemotoriseerd verkeer zijn weergegeven in figuur 14.

Het advies is om geen aanvullende omleidingsroutes in te stellen voor omwonenden en landbouwverkeer, aangezien geen eenduidige herkomsten en bestemmingen aan te geven zijn. Het is uiteraard wel van belang om de omwonenden en agrariërs goed te informeren welke routes wél beschikbaar zijn en blijven tijdens de uitvoering van beide projecten.



Figuur 14: beschikbare routes voor langzaam gemotoriseerd verkeer, zoals landbouwverkeer

4.4 Openbaar vervoer

Met Arriva is begin december 2024 een onderzoek uitgevoerd naar mogelijke alternatieve routes voor buslijn 104. Daarbij zijn de alternatieve routes ook verkend met test busritten. De volgende routes zijn beschouwd:

- Optie 1: omrijden via de Huijbergsebaan en snelweg A58, haltes Plantagebaan en Wouw komen te vervallen
- Optie 2: lokaal omrijden via de Schouwenbaan, Bleijdenhoeksestraat en Westelaarsestraat
- Optie 3: lokaal omrijden via de Kerkstraat en Westelaarsestraat

De beschouwing van de verschillende opties zijn beschreven in bijlage 2. Op basis van de beschouwingen zijn zowel de gemeente Roosendaal als Arriva tot conclusie gekomen dat optie 1 gezien de omstandigheden het enige passend alternatief is. Daarnaast is deze optie al eerder gebruikt bij eerdere werkzaamheden. De haltes in Wouwe Plantage worden niet overgenomen. Onderzoek naar passagiersaantallen toont dat welke andere optie ook gekozen zou worden dit niet opweegt tegen de extra reistijd die daarmee gemoeid is (passagiers missen dan de treinaansluiting in

Roosendaal), de te maken kosten en vooral de toename van verkeersonveilige situaties op de wegen genoemd onder optie 2 en 3.

Tijdens de aanleg van de rotonde op kruispunt Plantagebaan – Westelaarsestraat (5 maart t/m 27 juli 2025) wordt optie 1 gereden door buslijn 104.

- Tot 5 juli 2025 rijdt buslijn 112 in Wouw langs de vervallen haltes van buslijn 104, behalve langs halte Molensingel. De passagiers van halte Molensingel worden doorverwezen naar halte Omgang van buslijn 112
- Vanaf 5 juli 2025 wordt buslijn 104 vervangen door buslijn 164. Deze buslijn rijdt niet meer door Wouw. In Roosendaal vervalt halte Fazantberg, maar die wordt nog aangedaan door buslijn 162. De andere haltes die voor buslijn 164 vervallen in Roosendaal, worden nog aangedaan door buslijn 163.

In periode nadat de nieuwe rotonde gereed is, maar de Plantagebaan in Wouwse Plantage nog is afgesloten vanwege de reconstructie (van 26 juli 2025 t/m 1 mei 2026) blijft buslijn 164 rijden via optie 1.

4.5 Nood- en hulpdiensten

Medio december is er afstemming geweest met de veiligheidsregio (zie bijlage 3), om de impact van de afsluiting van kruispunt Plantagebaan – Westelaarsestraat op aanrijroutes van de hulpdiensten te bespreken. En bovenal om tot alternatieve aanrijroutes te komen, en of deze voldoen aan de voorwaarden zoals die opgenomen zijn in de factsheet bereikbaarheid hulpdiensten (zie bijlage 4).

Er zijn drie posten die oproepbaar zijn, namelijk Roosendaal, Bergen op Zoom en de vrijwillige post in Wouw. Regulier gaan alle aanrijroutes over de A58 via afslag Wouwse Plantage richting kruispunt Plantagebaan- Westelaarsestraat. Door de afsluiting van het kruispunt komen deze reguliere aanrijroutes tijdelijk te vervallen.

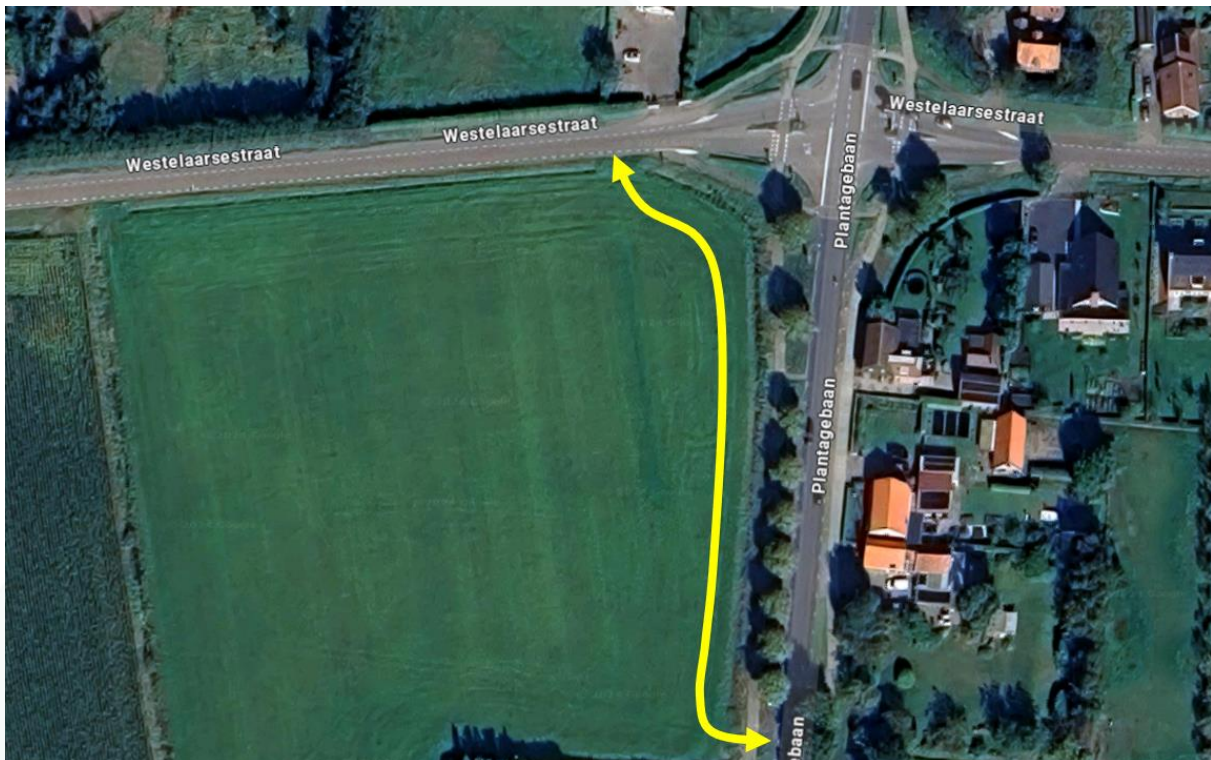
Om locaties aan de oostkant van het kruispunt te bereiken heeft de Veiligheidsregio aangegeven te gaan rijden via Roosendaal, via de Rietgoorsestraat. Hiervoor zijn geen aanvullende maatregelen nodig.

Voor de andere locaties is afgesproken dat de hulpdiensten gaan rijden via de Akkerstraat, vanaf afrit Wouwse Plantage, om de Westelaarsestraat te bereiken. Via deze route kunnen de hulpdiensten blijven voldoen aan de aanrijtijden. Er wordt tijdelijk éénrichtingsverkeer (van noord naar zuid) en een verbod om stil te staan ingevoerd op de Akkerstraat, zodat vrije doorgang wordt gegarandeerd voor de hulpdiensten (zie figuur 15). Het éénrichtingsregime geldt niet voor (brom)fietsers en landbouwverkeer. De borden worden zodanig geplaatst, dat aanwonenden vanuit beide rijrichtingen met de auto hun huis kunnen bereiken.

De gemeente heeft voorgesteld om een platenbaan aan te leggen in het weiland in de zuidwesthoek van het afgesloten kruispunt (zie figuur 16). Dit voorstel is ook besproken met Arriva. Echter omdat het voor Arriva geen passend alternatief is en de nood- en hulpdiensten ook vanaf de Akkerstraat via de route Westelaarsestraat-Weststraat-Bleijdenhoeksestraat-kerk richting Wouwse Plantage en zuidelijker kunnen, is de optie van het gebruik van de platenbaan komen te vervallen.



Figuur 15: besproken tijdelijke aanrijroutes nood- en hulpdiensten Wouwe Plantage en omgeving met de Veiligheidsregio



Figuur 16: besproken (vervallen) platenbaan Veiligheidsregio

4.6 Monitoring

In de eerste anderhalve week van de afsluiting kruispunt Plantagebaan-Westelaarsestraat en de bijhorende verkeersmaatregelen, worden op een aantal strategische locaties verkeersregelaars ingezet. Dit om het verkeer de eerste dagen te begeleiden langs de toegepaste verkeersmaatregelen en afsluitingen, en zo nodig weggebruikers te worden te staan of terug te sturen. De exacte locaties worden uitgewerkt op de verkeersmaatregelentekening.

Om de veranderende verkeersstromen actueel in beeld te houden, wordt gebruik van gemaakt van LISA (een digitaal verkeersmanagement product van BUKO Infrasuport). Met LISA wordt zowel

voorafgaand aan de werkzaamheden, als tijdens de uitvoering de verkeersintensiteiten, vertragingstijden continu in de gaten gehouden via een dashboard. Na een nulmeting voorafgaand aan de werkzaamheden, kan tijdens de uitvoering het actuele opvolgedrag van de weggebruikers die de omleiding volgen gemonitord worden. Ook de afgesloten sluiproutes worden in het gebied gemonitord. Hierdoor is BUKO Infrasuport in staat de intensiteiten op deze straten actueel te rapporteren. Het doel wat wij hiermee bereiken is continu een actueel beeld te hebben waar de verkeersmaatregelen wel en minder goed functioneren.

Vanuit het projectteam worden de effecten op de omleidingsroutes en omliggende wegen intensief gemonitord, met behulp van open verkeersdata uit Google Maps en TomTom Traffic Move. Daarnaast worden inspectierondes gereden worden, om de verkeerssituatie te monitoren. Waarbij ook de instandhouding en kwaliteit van de toegepaste verkeersmaatregelen worden gemonitord, zodat adequaat ingegrepen kan worden als verkeersmaatregelen niet voldoende of omgewaaid zijn.

4.7 Stand-by maatregelen

Voor een aantal risico's zijn zogenaamde stand-by maatregelen uitgewerkt. Dit zijn maatregelen die snel aanvullend genomen kunnen worden, als blijkt dat het risico daadwerkelijk voordoet:

1. Te veel verkeer over Kerkstraat (buiten de bebouwde kom), waardoor onveilige situaties ontstaan en de berm kapot worden gereden; aanbrengen van rijplaten in de berm, om passeerhavens te maken. Zodoende heeft tegemoetkomend autoverkeer meer ruimte om elkaar te passeren
2. Automobilisten houden zich niet aan het éénrichtingsregime in de éénrichtingslus over de Bleijdenhoeksestraat, waardoor onveilige situaties ontstaan en andere automobilisten wellicht ook worden verleid om het éénrichtingsregime te negeren; tijdelijk inzetten van een verkeersregelaar en handhaving

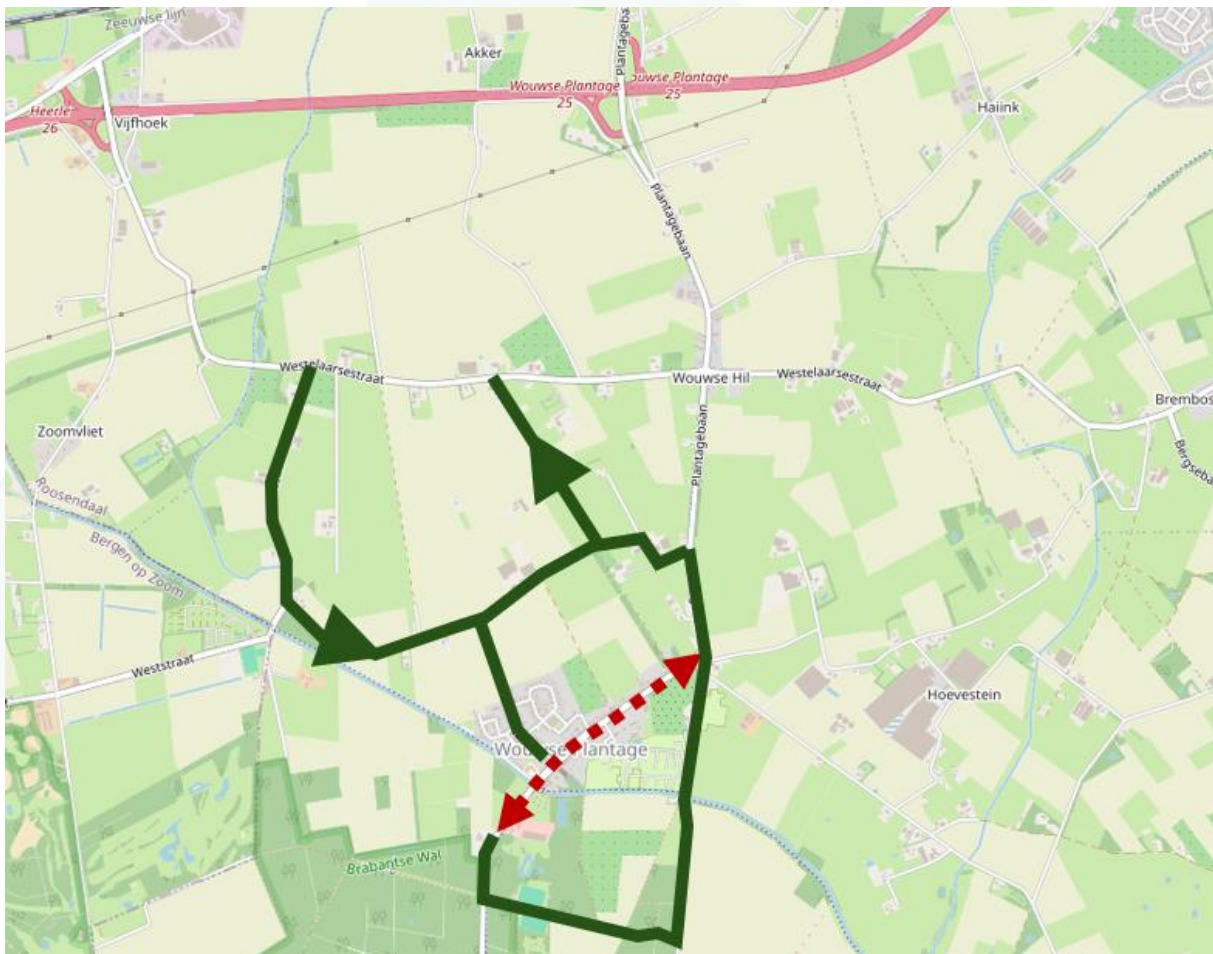
5. Maatregelen na 25 juli 2025 (rotonde is gereed)

Op basis van de huidige planning is 25 juli 2025 is de rotonde op kruispunt Plantagebaan-Westelaarsestraat gereed, waardoor veel autoroutes weer beschikbaar komen. De werkzaamheden in de Plantagebaan in de bebouwde kom van de Wouwse Plantage lopen door tot 1 mei 2026. In dit hoofdstuk wordt beschreven welke maatregelen, die beschreven zijn in het vorige hoofdstuk, van kracht blijven na oplevering van de rotonde.

De grootschalige omleidingsroute voor doorgaand verkeer tussen de snelweg A58 en Huijbergen (via de A58, aansluiting Bergen op Zoom-Zuid en de Huijbergebaan) blijft in stand (zie omleidingsroute 1 in figuur 10).

Lokaal wordt het autoverkeer van en naar de Wouwse Plantage omgeleid via de Kerkstraat. Het advies is om de éénrichtingslus via de Bleijdenhoeksestraat in stand te houden, zodat het omrijdende verkeer wordt verdeeld over meerdere wegen.

Indien de werkzaamheden aanvangen in het weggedeelte vanaf kruispunt Plantagebaan-Kerkstraat richting het Zoompad, is het voor lokaal autoverkeer uit de Wouwse Plantage niet meer mogelijk om via de Plantagebaan richting Huijbergen te rijden (en vice versa). Bij voorkeur rijdt dit autoverkeer eveneens om via de grootschalige omleidingsroute vanaf de Kerkstraat, maar de Schouwenbaan blijft een bruikbaar alternatief. Via deze route blijven percelen ook voor langzaam gemotoriseerd verkeer bereikbaar (zie figuur 17).



Figuur 17: beschikbare autoroutes tijdens uitvoering reconstructie Plantagebaan te Wouwse Plantage

6. Conclusie

Het kruispunt Plantagebaan-Westelaarsestraat te Wouwse Plantage behoort tot de top 10 meest verkeersonveilige locaties binnen de gemeente Roosendaal. Om de verkeersveiligheid te verbeteren wordt het kruispunt omgebouwd tot een rotonde. Om dit mogelijk te maken moeten onder andere grootschalige kabel- en leidingwerkzaamheden uitgevoerd worden. Deze werkzaamheden kunnen alleen (veilig) worden uitgevoerd met een langdurige afsluiting van het kruispunt voor het gemotoriseerde verkeer, namelijk van woensdag 5 maart t/m vrijdag 25 juli 2025.

Naast deze werkzaamheden wordt 2 juni 2025 begonnen met de reconstructie van de Plantagebaan in de bebouwde kom van de Wouwse Plantage. Deze werkzaamheden worden gefaseerd uitgevoerd t/m 1 mei 2026. Zolang de rotonde op kruispunt Plantagebaan-Westelaarsestraat in aanbouw is, blijft de route tussen de Wouwse Plantage en Huijbergen over kruispunt Plantagebaan-Kerkstraat beschikbaar. De Wouwse Plantage blijft zodanig altijd via meerdere aansluitingen bereikbaar.

Deze afsluitingen hebben veel impact op het autoverkeer, maar ook op de bereikbaarheid en leefbaarheid van de omgeving. Per dag moeten bijna 10.000 automobilisten omrijden via alternatieve routes, tijdens de ombouw van het kruispunt naar een rotonde. Om nadelige gevolgen voor de omgeving zoveel mogelijk te beperken, worden de volgende maatregelen genomen:

1. Instellen grootschalige omleidingsroutes voor het doorgaande autoverkeer (dit betreft circa 70% van het verkeer op het kruispunt):
 - a. Doorgaand verkeer tussen de snelweg A58 en Huijbergen wordt omgeleid via de A58, aansluiting Bergen op Zoom-Zuid en de Huijbergsebaan (t/m 1 mei 2026)
 - b. Doorgaand verkeer tussen de snelweg A58 en Roosendaal Tolberg (en Nispen) wordt omgeleid A58, N262 en de Willem Dreesweg (t/m 25 juli 2025)
2. Inrichten van een eenrichtingslus op de Bleijdenhoeksestraat, zodat lokaal omrijdend verkeer over verschillende wegen wordt verdeeld en elkaar niet hoeft te passeren op smalle wegen (t/m 1 mei 2026)
3. Het instellen van een tijdelijk parkeerverbod aan beide zijden van de Kerkstraat (t/m 1 mei 2026)
4. Het aanbrengen van een tijdelijke fysieke afsluiting voor gemotoriseerd verkeer in de Huijbergseweg, direct ten westen van de Haiinksestraat, om sluipverkeer te voorkomen en zodoende de verkeersveiligheid van de schoolfietsroute richting Roosendaal te garanderen (t/m 25 juli 2025)
5. Het toepassen van Livia van BUKO, waarmee afsluitingen, ongewenste alternatieve (sluip)routes en omleidingsroutes zo optimaal mogelijk in de digitale navigatiesystemen worden getoond
6. In afstemming met Arriva gaat de buslijn over de Plantagebaan omrijden via de Huijbergsebaan en snelweg A58, bushaltes langs de Plantagebaan komen te vervallen (t/m 1 mei 2026)
7. Het instellen van tijdelijk éénrichtingsverkeer (van noord naar zuid, met uitzondering van (brom)fietsers en landbouwverkeer) en een tijdelijk verbod om stil te staan in de Akkerstraat ten behoeve van vrije doorgang hulpdiensten (t/m 25 juli 2025)
8. In eerste week van de afsluiting kruispunt Plantagebaan-Westelaarsestraat en de toe te passen verkeersmaatregelen, worden op strategische locaties verkeersregelaar ingezet. Om verkeer te begeleiden en zo nodig terug te sturen
9. Het toepassen van LISA van BUKO, waarmee verkeersstromen tijdens de uitvoering van de werkzaamheden actueel gemonitord worden, zoals verkeersintensiteiten en vertragingstijden



10. Inspectierondes voor het monitoren van de instandhouding van de verkeersmaatregelen, om de kwaliteit van de verkeersmaatregelen te waarborgen
11. Voorbereiden van verschillende aanvullende stand-by maatregelen, zodat deze snel ingezet kunnen worden als risico's zich daadwerkelijk voordoen

Met het toepassen van deze maatregelen worden de nadelige gevolgen van de afsluitingen zoveel mogelijk beperkt, en de verkeersveiligheid op belangrijke fietsroutes zoveel mogelijk gegarandeerd. Direct omwonenden en langzaam gemotoriseerd verkeer, met name het landbouwverkeer, kunnen alle percelen blijven bereiken, al moet in veel gevallen hiervoor wel worden omgereden. Door adequate monitoring kunnen snel aanvullende (voorbereide) maatregelen worden ingezet, indien deze nodig blijken.



BIJLAGE 1 Berekening effect omrijdend verkeer

Berekening effect omrijdend verkeer op de snelwegen (I/C-verhouding)

Omlidingsroutes via de snelwegen van west richting oost:

Locatie	A4 Links		Capaciteit A4 f boog		Capaciteit A58 Links		Capaciteit A58 Links		Capaciteit A58 Links		Capaciteit Afrit 24 Roosendaal		Capaciteit en
	28 Bergen op Zoom	Knooppunt Zoomlaan	I/C A58 Links	Omleiding	Knooppunt Zoomlaan	I/C A58 Links	Omleiding	25 Wouwe Plantage	Knooppunt De Stok	I/C A58 Links	Omleiding	Regulier	
Van													
Naar													
uur op de dag													
00:00 - 00:59	183	160	100		163			146			83		1.900
01:00 - 01:59	111	87	59		87			66			41		
02:00 - 02:59	96	76	52		76			50			35		
03:00 - 03:59	117	90	65		90			63			50		
04:00 - 04:59	258	224	158		224			133			106		
05:00 - 05:59	1.045	951	644		940			495			355		
06:00 - 06:59	2.005	1.915	1.211		1.908			1.249			732		
07:00 - 07:59	2.902	2.971	1.818		2.977			2.160			1.035		
08:00 - 08:59	2.646	2.826	1.664		2.872			2.316			1.016		
09:00 - 09:59	2.192	2.044	1.302		2.067			1.648			837		
10:00 - 10:59	2.190	2.006	1.350		2.034			1.615			826		
11:00 - 11:59	2.273	2.090	1.391		2.126			1.687			852		
12:00 - 12:59	2.399	2.268	1.473		2.301			1.871			909		
13:00 - 13:59	2.518	2.413	1.518		2.445			1.990			929		
14:00 - 14:59	2.748	2.614	1.642		2.672			2.206			964		
15:00 - 15:59	3.084	2.876	1.837	+82	2.964	+267		2.607			1.039	+267	
16:00 - 16:59	3.373	3.111	1.923	2.005	3.262	3.529	0,82	3.054	3.321	0,77	1.108	1.375	0,72
17:00 - 17:59	2.977	2.794	1.732		2.967			2.837			1.039		
18:00 - 18:59	1.956	1.730	1.134		1.794			1.706			752		
19:00 - 19:59	1.375	1.198	780		1.234			1.190			569		
20:00 - 20:59	966	866	547		897			868			452		
21:00 - 21:59	703	681	405		705			668			369		
22:00 - 22:59	580	585	335		608			545			292		
23:00 - 23:59	383	377	223		392			344			183		
Totaal	39.081	36.953	23.362		37.803			31.513			14.571		

Omleidingsroutes via de snelwegen van oost richting west:

Locatie	A58 b		A58 Rechts		A58 Rechts		A58 Rechts		A4 Rechts		Afrt 29 Bergen op Zoom		Capaciteit en
	Van	Naar	Toerit 24	Roosendaal	24 Roosendaal	Knooppunt De Stok	25 Wouwe Plantage	26 Heerle	Knooppunt Zoomlaan	28 Bergen op Zoom	I/C	Regulier	
uur op de dag			Regulier	Omlleiding	I/C	Regulier	Omlleiding	I/C	Regulier	Omlleiding	I/C	Regulier	Omlleiding
00:00 - 00:59	60		210	269	4.300	283	4.300	248	4.300	34			1.900
01:00 - 01:59	23		106	146	4.300	150	4.300	136	4.300	14			
02:00 - 02:59	13		76	103	4.300	106	4.300	99	4.300	10			
03:00 - 03:59	11		70	102	4.300	102	4.300	103	4.300	7			
04:00 - 04:59	18		141	197	4.300	195	4.300	226	4.300	11			
05:00 - 05:59	49		568	849	4.300	834	4.300	1.025	4.300	25			
06:00 - 06:59	166		1.451	2.216	4.300	2.276	4.300	2.540	4.300	186			
07:00 - 07:59	381		2.317	2.910	4.300	3.034	4.300	3.011	4.300	334			
08:00 - 08:59	630		2.479	2.606	4.300	2.914	4.300	2.572	4.300	328			
09:00 - 09:59	400		1.780	2.102	4.300	2.158	4.300	2.148	4.300	193			
10:00 - 10:59	394		1.739	2.076	4.300	2.082	4.300	2.113	4.300	201			
11:00 - 11:59	419		1.816	2.174	4.300	2.139	4.300	2.177	4.300	202			
12:00 - 12:59	491		2.018	2.388	4.300	2.329	4.300	2.266	4.300	251			
13:00 - 13:59	510		2.117	2.432	4.300	2.405	4.300	2.286	4.300	253			
14:00 - 14:59	604		2.351	2.724	4.300	2.657	4.300	2.469	4.300	331			
15:00 - 15:59	730	+190	2.726	3.047	4.300	2.871	4.300	2.683	4.300	350	+118		
16:00 - 16:59	947	1.137	3.227	3.546	4.300	3.336	4.300	3.075	4.300	467	0,74	585	0,31
17:00 - 17:59	974		3.057	3.446	4.300	3.387	4.300	3.001	4.300	552			
18:00 - 18:59	588		1.876	2.128	4.300	2.197	4.300	2.070	4.300	348			
19:00 - 19:59	422		1.334	1.512	4.300	1.548	4.300	1.565	4.300	225			
20:00 - 20:59	294		996	1.184	4.300	1.200	4.300	1.191	4.300	165			
21:00 - 21:59	222		789	950	4.300	959	4.300	902	4.300	131			
22:00 - 22:59	197		678	848	4.300	861	4.300	700	4.300	146			
23:00 - 23:59	136		462	565	4.300	575	4.300	485	4.300	83			
Totaal	8.679		34.385	40.520		40.596		39.091		4.846			

BIJLAGE 2 Beschouwingen alternatieve routes buslijn

Optie 1 : over A58

Komende vanuit Huijbergen op de Weg naar Wouw via de Moerkantsebaan – Huijbergsebaan bij afslag 29 (Bergen op Zoom Zuid) de A58 op. De route vervolgd over de A58 direct door naar afslag 19 (Roosendaal-West) om dan een stukje terug te rijden naar de halte Designer outlet en vandaar de originele route te vervolgen.

In deze optie worden dus zowel dorp Wouwse Plantage (halte Huijbergen Moerkantsebaan en in Wouwse Plantage haltes Wouwse Plantage en Wouwse Hil) als ook dorp Wouw (haltes Molensingel, Omgang, Boterstraat, Wouwbaan overgeslagen).

In Wouw rijdt lijn 112 langs de vervallen haltes behalve langs halte Molensingel. Met lijnen 112 en 104 rijdt er door Wouw in de spits om het half uur een bus. Met het vervallen van de 9 ritten van lijn 104 wordt dit om het uur net zoals buiten de spits. De passagiers voor de Molensingel worden doorverwezen naar de dichtstbijzijnde halte van lijn 112: Omgang. Vanaf 5 juli 2025 als lijn 104 vervangen wordt door lijn 164, rijdt deze lijn niet meer door Wouw.

Zodra vanaf 5 juli 2025 lijn 164 gaat rijden door de Roosendaalse wijk Tolberg, vervalt voor lijn 164 halte Fazantberg, maar daar rijdt lijn 162 langs. De andere haltes die voor lijn 164 in Roosendaal vervallen, worden aangedaan door lijn 163. Lijn 164 rijdt in de spits 2 keer per uur en buiten de spits 1 keer. Dit heeft tot gevolg dat met de ingang van de nieuwe dienstregeling in juli 2025 voor de duur van de omleiding de verbeterde aansluiting met het station voor dit gebied in Roosendaal, nog niet in kan gaan. De situatie is daarmee vergelijkbaar met nu.

De halte in Wouwse Plantage wordt niet overgenomen. Onderzoek naar passagiersaantallen toont dat welke andere optie (zie hierna) ook gekozen zou worden dit niet opweegt tegen de extra reistijd die daarmee gemoeid is (passagiers missen dan de treinaansluiting in Roosendaal), de te maken kosten en vooral de toename van verkeersonveilige situaties op de wegen genoemd onder optie 2 en 3.

Hieronder het aantal instappers per dag:

Wouwse Plantage	7
Wouwse Hil	7
Moerkantsebaan	1
Wouw Molensingel	11

Optie 2 : via Schouwenbaan en Bleijdenhoeksestraat naar A58

Deze route is met een proefrit met de bus verkend. Met name de Schouwenbaan is donker, smal en heeft zachte bermen waardoor dit geen veilige optie is. Op het einde van de Schouwenbaan zou dan via de Bleijdenhoeksestraat richting Westalaarsestraat gereden moeten worden om vervolgens bij afslag 26 (Heerle) de A58 richting Roosendaal te nemen. Het eerste deel van de Bleijdenhoeksestraat bevat een aantal haakse bochten die bijna niet te nemen zijn met een bus. Voor Arriva is deze optie ongewenst.

Optie 3 : Via Plantagebaan – Kerkstraat – Bleijdenhoeksestraat naar A58

Deze route heeft dezelfde kenmerken als optie 2. Ook hier spelen wegbreedtes, zachte bermen, onverlichte wegen en veel langere reistijd die ook deze optie ongeschikt maken.



BIJLAGE 3 Afstemming Veiligheidsregio

Eric Verstraten

Van: Eric Verstraten
Verzonden: vrijdag 20 december 2024 13:32
Aan: Paul van der Heijden
CC: Harold Devue; Michiel Tromp; Niels Bakker; Bento Evers
Onderwerp: RE: Stremming Plantagebaan

Hoi Paul,

Dank voor je bericht. We nemen e.e.a. als zodanig op in het Verkeersmanagementplan , ook onder verwijzing naar en toevoeging van de factsheet Bereikbaarheid.

Met vriendelijke groet,

Eric Verstraten
Projectleider



Gemeente Roosendaal
| team Ingenieursbureau
| Postbus 5000, 4700 KA Roosendaal
| Bezoek : Stadsfer 1 Roosendaal
| e.verstraten@roosendaal.nl
| www.roosendaal.nl
> **Ontmoeten, verbinden, samenwerken**

Van: Paul van der Heijden <paul.van.der.heijden@brandweermwb.nl>
Verzonden: vrijdag 20 december 2024 13:17
Aan: Eric Verstraten <E.Verstraten@roosendaal.nl>
CC: Harold Devue <h.devue@roosendaal.nl>; Michiel Tromp <M.Tromp@roosendaal.nl>; Niels Bakker <niels.bakker@brandweermwb.nl>; Bento Evers <bento.evers@brandweermwb.nl>
Onderwerp: Re: Stremming Plantagebaan

Hallo Eric,

De afsluiting zit op een plaats waarbij het voor ons als Brandweer echt impact heeft op de posten die gealarmeerd moeten gaan worden.

Ook de rijtijd is langer, echter kan ik zo niet zeggen hoeveel langer aangezien het programma wat dat moet berekenen ons gisteren in de steek liet.

Resumé:

- De afsluiting moet voldoen aan de gebruikelijke factsheet Bereikbaarheid (80 meter weg op breking enz enz)
 - Omdat we wel overal kunnen komen alleen dan langer onderweg zijn, mede de busmaatschappij die geen gebruik meer gaat maken van de platen baan vinden we het prima als deze niet uitgevoerd wordt.
 - We zullen de afsluiting tzt wel in het systeem zetten, waar we later wel de rijtijd kunnen zien en de juiste eenheden gaan alarmeren.
 - Hiervoor hebben we wel een goede planning nodig voor waar en wanneer we ergens niet door kunnen. Liefst in Melvin.

- Impact voor het anders alarmeren van voertuigen zullen wij intern doen uiteraard.
- Impact mbt het langer te plaatsen komen zullen we waar nodig delen met hoofd brandweer zorg. Wellicht volgen er vanuit ons dan nog aanvullende maatregelen mbt de alarmering.

Met vriendelijke groet,



Samen maken we de regio veiliger

Paul van der Heijden | Medewerker IOA-D | Brandweezorg Markiezzaten.

+31 6 345 91 336 | paul.van.der.heijden@vrmwb.nl | www.vrmwb.nl

Van: Eric Verstraten <E.Verstraten@roosendaal.nl>

Verzonden: vrijdag 13 december 2024 11:45

Aan: Paul van der Heijden <paul.van.der.heijden@brandweermwb.nl>

CC: Harold Devue <h.devue@roosendaal.nl>; Michiel Tromp <M.Tromp@roosendaal.nl>

Onderwerp: Stremming Plantagebaan

Hoi Paul,

We spraken elkaar gister over de gevolgen van de stremming van de Plantagebaan volgend jaar. Ik maakte daarvan in bijlage gevoegde aantekening voor mezelf. (pdf Gespreksnotitie)

In relatie tot mijn actie – in geel gemarkeerd – op de bijlage het volgende :

Ik heb vanmorgen gesproken met Arriva. Hun lijndienst 104 wordt ook gestremd door onze werkzaamheden. Vanuit een eerder gesprek met hun hebben ze ook een aantal rij-simulaties uitgevoerd.

Het resultaat daarvan is dat de enige optie die voor hun realistisch is, is een omleiding over de Moerkantsebaan – Huijbergsebaan en dan bij afslag 29 de A58 op. (zie Word document Stremming lijn 104...)

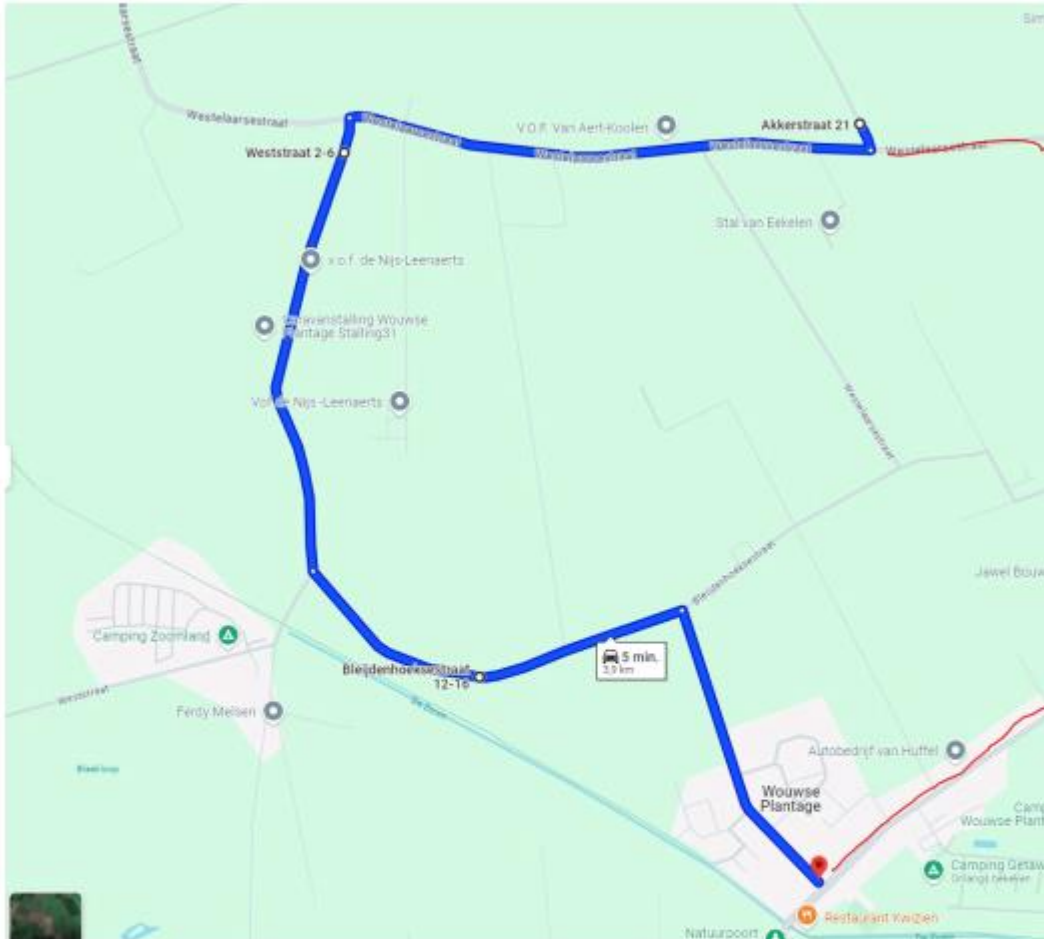
Een route via een aangelegde bypass door het akkerland met rijplaten is voor hun géén optie (zie bijgevoegde pdf met onze gespreksnotitie)

Dit wetende komt de volgende vraag op aan jou. [zie ook afbeelding hieronder]

- Levert de rode lijn – waarbij je dus 2 slagbomen moet passeren met kentekenherkenning in de hoek van de kruising – zoveel tijdswinst op ten opzicht van de aangegeven blauwe route (ingestelde 1-richting) , dat dit een forse financiële investering (> Euro 50.000) én de nog te verkrijgen toestemming van de perceel eigenaar rechtvaardigt.? Natuurlijk besef ik dat bij een noodoproep iedere minuut telt maar ik ben benieuwd wat het in tijd scheelt. (Nog even het mogelijk niet functioneren van de twee slagbomen en de dan optredende tijdverliezen buiten beschouwing gelaten)

- Wetende dat vanaf eind mei / begin juni je sowieso via blauw moet rijden omdat dan de werkzaamheden aan de Plantagebaan in de bebouwde kom van Wouwse Plantage aanvangen en dus de platenbaan hooguit 3 maanden inzetbaar is.

Wat is jouw professionele mening hierin ?



Met vriendelijke groet,

Eric Verstraten
Projectleider



Gemeente Roosendaal

| team Ingenieursbureau
| Postbus 5000, 4700 KA Roosendaal
| Bezoek : Stadsrf 1 Roosendaal
| (06) 27 983 846
| e.verstraten@roosendaal.nl

Een goede bereikbaarheid is randvoorwaardelijk voor de kwaliteit van de brandweerzorg. Politie, brandweer en ambulance hebben er alle belang bij om zo snel mogelijk bij een incident te komen. Om dit te bereiken hebben de zogenaamde voorrangsvoertuigen een bijzondere status gekregen in het verkeer.

Om een goede bereikbaarheid te borgen dienen wegen, die leiden naar potentiële incidentlocaties, recht te doen aan de afmetingen van hulpverleningsvoertuigen (fig.1). Omdat brandweervoertuigen het grootst en het zwaarste zijn, worden deze als uitgangspunt gehanteerd.

Een weg doet recht aan de specifieke afmetingen van hulpverleningsvoertuigen als aan de volgende uitgangspunten wordt voldaan:

- De weg is geschikt voor voertuigen met een asbelasting van ten minste 10 ton;
- De weg is geschikt voor voertuigen met een totaal gewicht van ten minste 30 ton;
- De minimale doorgangshoogte bedraagt 4,2 meter;
- De minimale doorgangsbreedte bedraagt 3,5 meter;
- De minimale breedte van de verharding bedraagt 3 meter (rechte weg);
- De minimale buitenbochtstraal bedraagt 10 meter;
- De maximale binnenbochtstraal bedraagt ten minste 4,5 meter minder dan de buitenbochtstraal.

De geformuleerde uitgangspunten zijn voor de hulpverleningsvoertuigen het absolute minimum voor openbare wegen. Voor verbindingswegen zijn minimum eisen opgenomen in artikel 6.37, derde lid Bouwbesluit 2012. Het verdient echter de voorkeur om de hierboven geformuleerde uitgangspunten voor de openbare weg toe te passen op verbindingswegen.

In het algemeen geldt dat ten behoeve van repressief optreden de hulpdiensten zo snel mogelijk op elke willekeurige locatie moeten kunnen komen. Om hieraan invulling te geven worden de volgende doelvoorschriften gesteld:

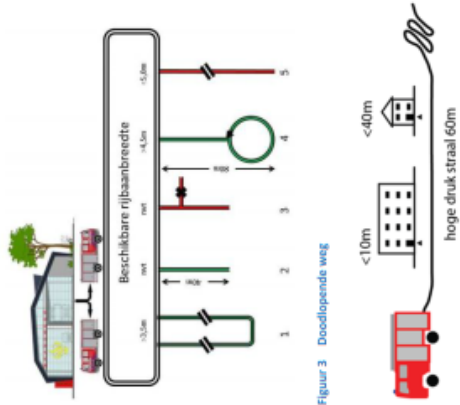
1. Stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen (fig.2) bieden te allen tijde een onbelemmerde doorgang aan hulpdiensten.
2. Ieder object is voor de hulpdiensten vanaf een gebiedsontsluitingsweg te allen tijde binnen 2 minuten te bereiken.
3. Kazernes en posten moeten altijd ontsloten blijven door een gebiedsontsluitingsweg.

De doelvoorschriften geven aan dat stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen te allen tijde een onbelemmerde doorgang bieden en dat ieder object vanaf een gebiedsontsluitingsweg te allen tijde binnen 2 minuten te bereiken moet zijn. Het is niet zeker dat de alternatieve routes altijd bruikbaar is. Dit betekent dat er in geval van calamiteiten, voorkeursroutes moeten zijn voor de hulpdiensten. Dit is vooral van belang voor routes die toegang geven tot bouwwerken bestemd voor het verblijf van personen. Daarom stellen we hier

dat een bouwwerk bestemd voor het verblijf van personen via een tweede route, die nergens samenvalt met de voorkeursroute, bereikbaar moet zijn. Een doodlopende weg is een weg die maar op één manier in en uit te rijden is en voldoet dus niet aan de eis van een tweede onafhankelijke route. In Figuur 3 worden een aantal wegvuivelingen weergegeven;

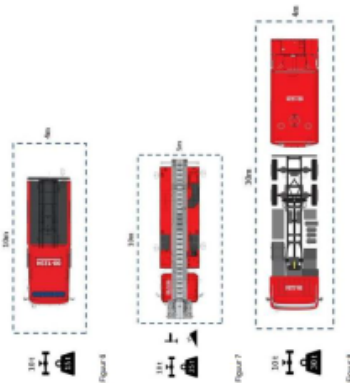
- Situatie 1** In deze situatie is er geen sprake van een doodlopende route bereikbaarheid is daarmee voldoende, mits de vrije wegbreedte minimaal 3,5 meter bedraagt.
- Situatie 2** Een doodlopende route met een maximale afstand van 40m (fig.4) is acceptabel.
- Situatie 3** Bij een doodlopende route met afzakkingen die de 40m overschrijdt is de bereikbaarheid onvoldoende.
- Situatie 4** Een doodlopende route tot 80m is toegestaan mits de wegbreedte minimaal 4,5m bedraagt en er een keermogelijkheid aanwezig is, mits de wegbreedte minimaal 4,5 meter bedraagt. Afmetingen keerlus conform criteria in figuur 1.
- Situatie 5** Bij een doodlopende route van >40m en breedte <5,0 meter zonder extra voorzieningen is sprake van onvoldoende bereikbaarheid.

De opstelplaatsen voor brandweervoertuigen (fig.5) dienen te voldoen aan de specifieke maatvoering van brandweervoertuigen. Voor een tankauto (fig.6) kan de maatvoering van de openbare weg aangehouden worden.



Figuur 3 Doodlopende weg

Figuur 4 Maximale afstand opstelplaats voertuig tot incident



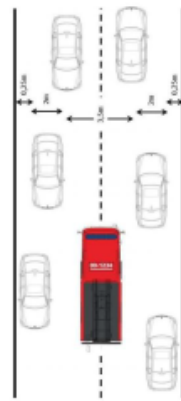
Figuur 5 Opstelplaatsen brandweervoertuigen

Opmerking:

- De brandweer behoudt zich het recht voor om hiervan gemotiveerd af te wijken.
- De bereikbaarheid van brandkranten in en nabij het werkvlak moet gewaarborgd blijven.
- Een tijdelijke afsluiting van stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen dient tijdig voor advies te worden voorgelegd aan de brandweer en andere hulpverleningsdiensten. In overleg zullen oplossingen geformuleerd worden om de bereikbaarheid te borgen.
- Indien dit naar het oordeel van de brandweer niet afdoende lukt, zullen keuzes worden voorgelegd aan het College van Burgemeester en Wethouders.



Figuur 1 Voertuigafmetingen



Figuur 2 Ruimte om overig verkeer te passeren