

RAPPORT

Verkeer en Vervoer

Deelonderzoek bij MER Kazerne KCT Roosendaal

Klant: Rijksvastgoedbedrijf

Referentie: BJ8010

Status: Definitief/1.0

Datum: 17 juli 2026

Projectgerelateerd

HASKONING NEDERLAND B.V.

Laan 1914 no.35
3818 EX Amersfoort
Netherlands
Mobility & Infrastructure
Trade register number: 56515154

Telefoon: +31 88 348 20 00
Fax: +31 33 463 36 52
E-mail: info@rhdhv.com
Website: haskoning.com

Titel document: Verkeer en Vervoer
Ondertitel: Deelonderzoek bij MER Kazerne KCT Roosendaal
Referentie: BJ8010
Uw kenmerk: -
Status: Definitief/1.0
Datum: 17 juli 2026
Projectnaam: MER KCT Roosendaal
Projectnummer: BJ8010
Auteur(s): RR

Opgesteld door: RR

Gecontroleerd door: NB, RB

Datum: 17 juli 2026

Goedgekeurd door: RB

Datum: 17 juli 2026

Classificatie: Projectgerelateerd

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

Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van Haskoning Nederland B.V. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderszins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat. Dit document kan zijn opgesteld met behulp van kunstmatige intelligentie (AI); alle door AI gegenereerde inhoud is beoordeeld en gevalideerd door onze experts.

Inhoud

1	Inleiding	1
2	Beleidskader	2
3	Beoordelings- en onderzoeksmethodiek	4
3.1	Verkeersintensiteit	4
3.2	Verkeersafwikkeling	4
3.3	Verkeersveiligheid	5
3.4	Toelichting verkeersmodel en verkeerstellingen	6
4	Huidige situatie en referentiesituatie	7
4.1	Huidige situatie 2025	7
4.2	Referentiesituatie 2040	13
5	Effectbeoordeling varianten	17
5.1	Toelichting varianten	17
5.2	Verkeersgeneratie nieuwe kazerne	18
5.3	Verkeersintensiteit	19
5.4	Verkeersafwikkeling	19
5.5	Verkeersveiligheid	21
5.6	Gevoeligheidsanalyse oostelijke ontsluiting	22
6	Samenvatting en conclusies	23
7	Mitigerende maatregelen, monitoring en evaluatie	25
7.1	Mitigerende maatregelen	25
7.2	Leemten in kennis	26
7.3	Monitoring	26

1 Inleiding

Het Korps Commandotroepen (KCT) is een speciale eenheid van de Koninklijke Landmacht en heeft als taak het voorbereiden en uitvoeren van speciale operaties voor bondgenootschappelijke verdedigings- en crisisbeheersingstaken. Het KCT heeft oefen- en werklocaties in gebruik in de omgeving van Roosendaal en Rucphen. Het huidige vastgoed op deze locaties sluit niet aan bij de actuele en toekomstige operationele behoefte. Het ontbreekt aan goede schiet- en trainingsfaciliteiten, de terreinen zijn versnipperd en bieden geen goed werk- en leefklimaat voor het personeel. Ook de spreiding van activiteiten over de Engelbrecht van Nassaukazerne in Roosendaal (EvN) en Logistiek Centrum Rucphen (LC) veroorzaakt operationele beperkingen.

Het Ministerie van Defensie (hierna: Defensie) is daarom, in samenwerking met de gemeenten Roosendaal en Rucphen, de provincie Noord-Brabant en het Rijksvastgoedbedrijf, op zoek naar een nieuwe locatie om de activiteiten van het KCT te concentreren. Het doel is om het personeel een moderne werkplek te bieden en tegelijkertijd de vastgoedportefeuille financieel in balans te brengen. Een nieuwe kazerne in Roosendaal of Rucphen maakt het mogelijk om de bestaande trainingsfaciliteiten in de omgeving te blijven gebruiken.

Voor de ontwikkeling van de kazerne is gekozen voor een locatie aan de Antwerpseweg in Roosendaal. Het terrein biedt voldoende ruimte voor de ontwikkeling van de noodzakelijke faciliteiten voor de kazerne. De nabijheid van de Antwerpseweg en de aansluiting op de A58 zorgen voor efficiënte logistiek en snelle verplaatsingen, wat de operationele efficiëntie en responstijd van het KCT verhoogt. Het terrein van ongeveer 94 hectare biedt ruimte voor 1.250 tegelijkertijd aanwezige militairen op het terrein. Hierbij wordt uitgegaan van een gebouwoppervlak van 120.000 M² BVO.

Het onderzoek *Verkeer en Vervoer* brengt in beeld hoe de ontwikkeling van de kazerne de verkeersstromen in de omgeving beïnvloedt, met name gelet op de veranderingen in verkeersintensiteit, verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid op de N262 en de omliggende landelijke wegen. Daarbij wordt onderzocht hoe de nieuwe ontsluiting(en), de toename van verkeersbewegingen en de interactie met recreatief en landbouwverkeer effect hebben op de doorstroming en het veilig functioneren van het wegennet.

Dit is relevant omdat de nieuwe kazerne een duidelijke verandering teweegbrengt in het verkeersbeeld van een gebied dat wordt gekenmerkt door smalle erftoegangswegen, recreatieve fiets- en wandelroutes en een beperkt openbaar vervoeraanbod. Een zorgvuldige verkeerskundige inrichting en ontsluiting is noodzakelijk om negatieve effecten op leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid zoveel mogelijk te beperken.

Om de ontwikkeling van de kazerne planologisch mogelijk te maken, wordt een Projectbesluit en bijbehorend milieueffectrapport (MER) opgesteld. Het MER Kazerne KCT Roosendaal onderzoekt de potentiële milieueffecten die als gevolg van de voorgenomen ontwikkelingen kunnen optreden. In dit deelonderzoek bij het MER worden de effecten op het onderzoeksaspect **Verkeer en Vervoer** uitgebreid en overzichtelijk toegelicht. In het *hoofdrapport* bij het MER wordt in meer detail ingegaan op de ontwikkeling van de kazerne, de onderzoeksalternatieven en op de relatie met andere milieueffecten die kunnen optreden.

2 Beleidskader

Het milieuaspect verkeer en vervoer is beoordeeld conform het landelijke wettelijk kader en de bijbehorende toetsingscriteria. In onderstaand overzicht zijn de relevante beleidskaders voor het thema verkeer en vervoer op verschillende bestuurlijke niveaus uitgewerkt en gekoppeld aan de relevantie voor de ontwikkeling van de kazerne KCT Roosendaal.

Tabel 2-1: beleidskader milieueffectonderzoek verkeer en vervoer kazerne KCT Roosendaal

Beleidskader	Relevantie voor kazerne KCT Roosendaal
Landelijk	
Mobiliteitsvisie 2050	De Rijksoverheid werkt aan een meer samenhangend beleid om de bereikbaarheid te verbeteren. Het huidige beleid is te versnipperd, wat problematisch is gezien de uitdagingen voor een duurzaam systeem. • Vitale functies bereikbaar houden in heel Nederland. • Slimme combinatie van vervoersvormen met focus op innovatie. • Duurzaam, veilig en gezond mobiliteitssysteem. • Gebiedsgerichte uitwerking in samenwerking met partners, met internationale aansluiting voor goederenvervoer.
Nationale Omgevingsvisie 2040	De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) schetst de langetermijnvisie van het Rijk op de toekomstige ontwikkeling van de Nederlandse leefomgeving. De NOVI introduceert een integrale aanpak voor hoe om te gaan met de complexe opgaven van transitie op lokaal, regionaal, nationaal en internationaal niveau, waarbij de nadruk ligt op omgevingskwaliteit, inclusief ruimtelijke en milieukwaliteit. De NOVI beoogt een cultuurverandering, waarbij Nederland evolueert naar een netwerk van goed verbonden steden en regio's, ondersteund door duurzaam transport. De visie verweeft wonen, werken, natuur en landschap steeds meer met elkaar, terwijl digitalisering en mobiliteit nauw met elkaar verweven zijn. De NOVI benadrukt de onderlinge verbondenheid van belangen in heel Nederland en biedt een gezamenlijk kader voor duurzame ontwikkeling en behoud van leefbaarheid.
Provinciaal	
Beleidskader Mobiliteit Noord-Brabant	In het Beleidskader Mobiliteit heeft de provincie Noord-Brabant een koers uitgezet om samen met haar partners Brabant klaar te maken voor het mobiliteitssysteem van de toekomst. Dat is nodig om de transitie naar een veilig, samenhangend, robuust en betrouwbaar, voor iedereen toegankelijk en schoon, stil en gezond mobiliteitssysteem te versnellen. Het Beleidskader Mobiliteit biedt houvast bij het maken van keuzes om maximale toegevoegde waarde te bieden voor Brabant. Specifiek voor het projectgebied waar de nieuwe locatie van het KCT ontwikkeld wordt zijn de N262 aangegeven als regio ontsluitende weg en loopt het tracé voor een snelfietsroute tussen Roosendaal en Antwerpen. Dit tracé voor een snelfietsroute is nog niet in voorbereiding.

Projectgerelateerd

Beleidskader	Relevantie voor kazerne KCT Roosendaal
Lokaal	
GVVP 2015 – 2025 Roosendaal	Het Gemeentelijk Verkeer en Vervoersplan (GVVP) 2015 – 2025 is het beleids- en toetsingskader voor de gewenste ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit in de gemeente Roosendaal. Het geeft de kaders aan waarbinnen verkeersprojecten in de dagelijkse praktijk wordt uitgevoerd. In het GVVP zijn opgaven en ambities benoemd die ook de komende jaren centraal staan. De opgaven komen voort uit participatiesessies met bewoners en maatschappelijke partners of komen naar voren uit trends en analyses van hogere beleidskaders. Het GVVP Roosendaal zet in op verduurzaming, innovatie en het versterken van regionale netwerken. Specifiek voor de ontsluiting van de nieuwe locatie van het KCT is in het GVVP een project benoemd om de verkeersafwikkeling op het kruispunt Schneiderlaan – A58 (richting Bergen op Zoom) te verbeteren.
Rijksvastgoedbedrijf – Mobiliteit en parkeren op defensie terreinen	Het Rijksvastgoedbedrijf heeft een visie opgesteld waarin de kaders en richtlijnen zijn beschreven om te komen tot een uniforme aanpak van mobiliteit, verkeersstructuur en parkeren op defensie terreinen. Hiermee wordt de verkeersveiligheid op defensie terreinen verbeterd. Een goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer is noodzakelijk om een lagere parkeernorm te kunnen accepteren. Door de defensie terreinen meer autoluw in te richten en het parkeren meer gecentreerd te organiseren, neemt de noodzaak voor medewerkers af om met de auto naar de kazerne te komen. Daarnaast kan het gebruik van de (elektrische) fiets worden gestimuleerd voor het woon-werkverkeer.

3 Beoordelings- en onderzoeksmethodiek

In dit hoofdstuk worden het beoordelingskader en de onderzoeksmethode voor het milieuonderzoek beschreven. Voor het thema Verkeer en Vervoer worden de beoordelingscriteria beoordeeld zoals opgenomen in onderstaande tabel.

Tabel 3-1: criteria verkeerskundig onderzoek

Criteria	Werkwijze
Verkeersintensiteit	kwantitatief op basis van beschikbare verkeerstellingen en/of indicatieve berekeningen
Verkeersafwikkeling	kwantitatief op basis van beschikbare verkeerstellingen en/of indicatieve berekeningen
Verkeersveiligheid	kwalitatief op basis van expert judgement

In de nieuwe kazerne worden een aantal bestaande defensielocaties (zie hoofdstuk 4) samengevoegd. Dit betekent dat de defensieactiviteiten op deze locaties komen te vervallen. Dit resulteert in minder verkeersdruk in de omgeving van de bestaande locaties. Deze (positieve) verkeerskundige effecten zijn niet meegenomen in de effectbeschrijving. Alleen de effecten in het studiegebied van de nieuwe kazerne worden beoordeeld.

3.1 Verkeersintensiteit

Een toename van de verkeersintensiteit als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling kan negatieve invloed hebben op andere weggebruikers en de omgeving. De effectscores zijn gebaseerd op een relatieve toename (percentage) van het aantal motorvoertuigen per etmaal ten opzichte van de referentiesituatie. Er zijn geen positieve effecten (+ en +) voorzien omdat de verkeersdruk als gevolg van de nieuwe kazerne zal toenemen.

Tabel 3-2: toelichting effectscores verkeersintensiteit

Effectscore	Beoordeling	Operationalisering
++	Zeer positief effect	Niet van toepassing. Er is geen (zeer) positief effect te verwachten op het criterium verkeersintensiteit, omdat de verkeersintensiteit toeneemt als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling.
+	Positief effect	Niet van toepassing. Er is geen (zeer) positief effect te verwachten op het criterium verkeersintensiteit, omdat de verkeersintensiteit toeneemt als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling.
0	Geen / neutraal effect	Toename van 5 procent of minder van het aantal motorvoertuigen per etmaal op de ontsluitingsroute van de kazerne
-	Negatief effect	Toename van 5 tot 15 procent van het aantal motorvoertuigen per etmaal op de ontsluitingsroute van de kazerne
--	Sterk negatief effect	Toename van meer dan 15 procent van het aantal motorvoertuigen per etmaal op de ontsluitingsroute van de kazerne

3.2 Verkeersafwikkeling

Een toename van de verkeersintensiteiten heeft ook invloed op de verkeersafwikkeling van het gemotoriseerd verkeer. Verkeersafwikkeling binnen de context van deze studie gaat over een goede doorstroming de N262, de enige ontsluitingsroute van de nieuwe kazerne. Hierin wordt onderscheid gemaakt tussen de verkeersafwikkeling op *kruispunten* en verkeersafwikkeling op *wegvakken*.

Projectgerelateerd

De verkeersafwikkeling op wegvakken wordt uitgedrukt in een IC-waarde: de verhouding tussen de Intensiteit en Capaciteit (IC) tijdens ochtend (07-09 uur) en avondspits (16-18 uur). Bij wegvakken wijzen IC-waarden $< 0,8$ op een goede verkeersafwikkeling tijdens de spits met voldoende restcapaciteit. Een IC-waarde tussen de $0,8 - 0,9$ wijst op een matige verkeersafwikkeling met beperkte restcapaciteit tijdens de spits. Bij IC-waarden $> 0,9$ is sprake van een slechte verkeersafwikkeling en structurele filevorming tijdens de spitsperiode. Voor de verkeersafwikkeling op kruispuntniveau is ingezoomd op de rotondes die direct aan het projectgebied grenzen: de rotonde Zonnelandstraat en de rotonde Heijbeeksestraat.

Voor het beoordelen van de verkeersafwikkeling wordt gebruik gemaakt van het regionale verkeersmodel van de provincie Noord-Brabant: De Brabantse Brede Model Aanpak (BBMA) versie 2024 en van kruispuntberekeningen en de rotondeverkenner.

Tabel 3-3: toelichting effectscores verkeersafwikkeling wegvakken en kruispunten

Effectscore	Beoordeling	Operationalisering
++	Zeer positief effect	Niet van toepassing. Er is geen (zeer) positief effect op de verkeersafwikkeling te verwachten omdat de verkeersdruk in het studiegebied als gevolg van de ontwikkeling toeneemt
+	Positief effect	Niet van toepassing. Er is geen (zeer) positief effect op de verkeersafwikkeling te verwachten omdat de verkeersdruk in het studiegebied als gevolg van de ontwikkeling toeneemt
0	Geen / neutraal effect	IC-waarde wegvakken OS of AS $< 0,8$ Verzadigingsgraad kruispunten OS of AS $< 0,8$
-	Negatief effect	IC-waarde wegvakken OS of AS $0,8 - 0,9$ Verzadigingsgraad kruispunten OS of AS $0,8 - 0,9$
--	Sterk negatief effect	IC-waarde wegvakken OS of AS $> 0,9$ Verzadigingsgraad kruispunten OS of AS $> 0,9$

3.3 Verkeersveiligheid

Het criterium verkeersveiligheid wordt onderzocht op basis van de wegkenmerken, landelijke ontwerprichtlijnen van het CROW en de interactie (potentiële conflictpunten) van het verkeer van en naar de kazerne met andere modaliteiten en netwerken in het gebied. In de directe omgeving is, naast het reguliere weggebruik ook, ook landbouw- en recreatief verkeer aanwezig.

Tabel 3-4: toelichting effectscores verkeersveiligheid

Effectscore	Beoordeling	Operationalisering
++	Zeer positief effect	Veel minder conflictpunten tussen het gemotoriseerd verkeer en langzaam- en landbouwverkeer
+	Positief effect	Minder conflictpunten tussen het gemotoriseerd verkeer en langzaam- en landbouwverkeer
0	Geen/ neutraal effect	Niet meer of minder conflictpunten ten opzichte van de referentiesituatie
-	Negatief effect	Meer conflictpunten tussen het gemotoriseerd verkeer en langzaam- en landbouwverkeer
--	Sterk negatief effect	Veel meer conflictpunten tussen het gemotoriseerd verkeer en langzaam- en landbouwverkeer

3.4 Toelichting verkeersmodel en verkeerstellingen

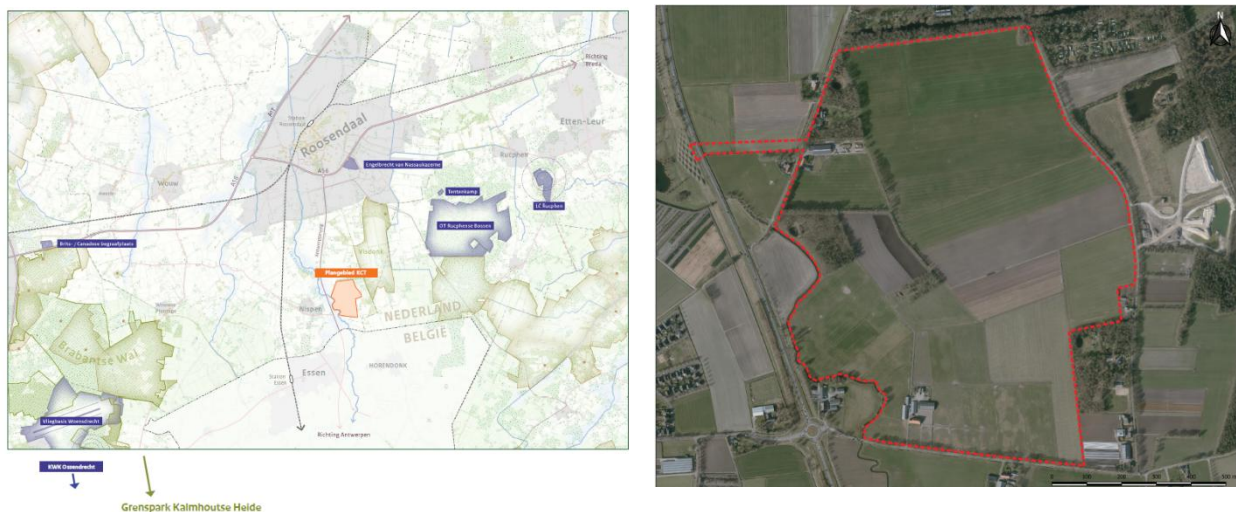
Om inzicht te krijgen in de huidige en toekomstige verkeerssituatie is gebruik gemaakt van de volgende bronnen en toepassingen:

- Brabantse Brede Model Aanpak (BBMA) versie 2024: basisjaar en planjaar 2040. Het verkeersmodel is gebruikt voor de beoordeling van de huidige situatie, referentiesituatie en plansituatie op het omliggend wegennet (primair de N262). Voor de planvarianten zijn de volgende uitgangspunten van toepassing:
 - Het KCT heeft in verband met veiligheid geen gedetailleerde informatie verstrekt over de herkomst van de medewerkers. Aan de hand van een interview met het KCT is een inschatting gemaakt van de herkomst-bestemmingsrelaties voor wat betreft het woon-werkverkeer. Deze inschatting is nodig om de effecten op het omliggend wegennet te kunnen beoordelen. De ligging van de nieuwe kazerne nabij de Belgische grens en met een beperkt aantal aanrijroutes maakt deze aanname relatief eenvoudig: 90 procent van het autoverkeer komt vanaf de A58 via de N262 en 10 procent van het autoverkeer komt vanaf de omgeving Bergen op Zoom en Nispen via de N262.
 - De zones in het verkeersmodel waar de Engelbrecht van Nassaukazerne en Logistiek Complex Rucphen zijn gelegen zijn in de planvarianten aangepast zodat deze geen verkeer genereren. Dit voorkomt een dubbeltelling en zorgt voor zuiver inzicht in de effecten van het project.
- Verkeerstellingen bij Engelbrecht van Nassaukazerne, Logistiek Complex Rucphen (beide locaties geteld van november 2024 tot en met augustus 2025) en Koningin Wilhelminakazerne (geteld van november 2024 tot en met februari 2025). Deze tellingen zijn gebruikt voor het bepalen van de verkeersgeneratie van de huidige locatie en de verkeersgeneratie van de nieuwe kazerne.
- Verkeertellingen rondom plangebied (voorjaar, zomer en najaar 2025). Deze tellingen zijn gebruikt voor de beoordeling van de verkeerssituatie op de wegen in het buitengebied.
- Diverse afstemmomenten met het Korps Commandotroepen over het mobiliteitsgedrag van werknemers, globale indicatie herkomst medewerkers, piekmomenten en andere bijzondere situaties, aandeel binnenslapers en routes tussen de kazerne en het oefenterrein.
- Verkenning *verduurzaming mobiliteit woon-werkverkeer*. In 2024 heeft Haskoning in opdracht van het Rijksvastgoedbedrijf een quickscan uitgevoerd naar de potentie voor alternatieven voor de auto bij de nieuwe kazerne.

4 Huidige situatie en referentiesituatie

4.1 Huidige situatie 2025

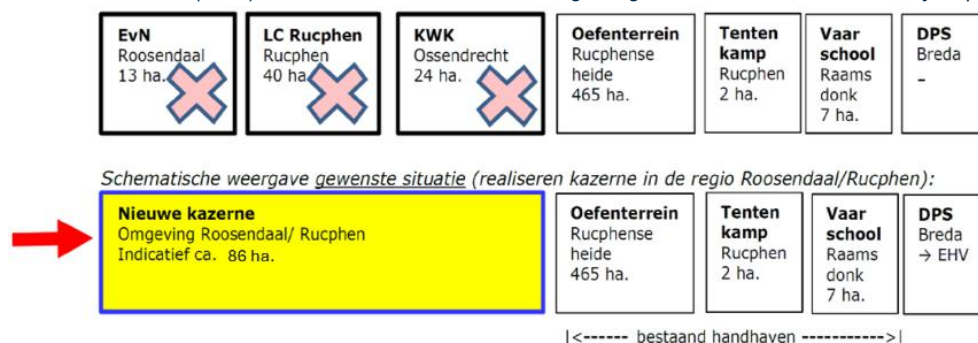
Figuur 4-1 toont de verschillende defensieobjecten in de regio Roosendaal (links) en het plangebied van de nieuwe kazerne van het KCT (rechts). Het plangebied van de nieuwe kazerne ligt in het buitengebied aan de oostzijde van de N262 ter hoogte van Nispen. Het plangebied ligt tussen de Oude Turfvaartsestraat, Heijbeeksestraat en Kerkweg. Rondom het plangebied zijn veel agrarische functies, enkele woningen, een camping, huisvesting voor arbeidsmigranten, recreatiegebied en diverse landschappelijke- en natuurwaarden.



Figuur 4-1: defensieobjecten in regio Roosendaal (links) (bron: Vlekkenplan Nieuwe Kazerne Korps Commandotroepen V0.2) en plangebied kazerne KCT met beoogde nieuwe aansluiting op N262 (rechts)

4.1.1 Verkeerssituatie huidige locaties

De drie huidige locaties – Engelbrecht van Nassaukazerne (KCT) Roosendaal, Logistiek Complex (LC) Rucphen en de Koningin Wilhelminakazerne (KWK) in Ossendrecht – worden samengevoegd tot één nieuwe kazerne nabij Nispen, zie



Figuur 4-2.

Projectgerelateerd



Figuur 4-2: opgave huisvesting KCT (bron: Vlekkenplan Nieuwe Kazerne Korps Commandotroepen V0.2)

In de huidige situatie tellen de locaties gezamenlijk 749 FTE:

- 679 FTE bij de EvN en 70 FTE bij het LC Rucphen.
- De KWK Ossendrecht heeft 0 FTE. Deze locatie wordt incidenteel gebruikt vanuit andere defensielocaties, maar heeft geen eigen vaste werkplekken.

Om inzicht te krijgen in de verkeersgeneratie van de drie locaties zijn tussen november 2024 tot en met augustus 2025 verkeersstellingen uitgevoerd. De gezamenlijke verkeersgeneratie van de drie locaties is weergegeven in Tabel 4-1. Hieruit blijkt een verkeersgeneratie op een gemiddelde werkdag van circa 1.000 motorvoertuigen. Op vrijdag (circa 700 mvt/etmaal) en in het weekend is het veel rustiger.

De EvN genereert het meeste verkeer met circa 750 mvt per gemiddelde werkdag. Het LC Rucphen genereert circa 250 mvt/gemiddelde werkdag.

Tabel 4-1: huidige verkeersgeneratie (EvN en LC Rucphen)

Moment	ingaaand	uitgaand	doorsnede
gemiddelde maandag	574	506	1.080
gemiddelde dinsdag	570	547	1.117
gemiddelde woensdag	579	538	1.118
gemiddelde donderdag	541	543	1.084
gemiddelde vrijdag	286	325	611
gemiddelde werkdag	510	492	1.002
gemiddelde weekdag	378	361	739

Navolgende tabel presenteert de verdeling van het aantal motorvoertuigen per dag. Circa een kwart van alle verplaatsingen vindt plaats in de ochtendspits. Bijna 16 procent van de verplaatsingen zit in de avondspits. Dit sluit goed aan bij het beeld dat door het KCT is toegelicht: rond half 8 in de ochtend is sprake van een grote piek van ingaand verkeer. In de avondspits is de verkeersstroom meer verspreid.

Tabel 4-2: aantal motorvoertuigen per werkdagspits (EvN en LC Rucphen)

Spits (werkdag)	ingaaand	uitgaand	doorsnede
Aandeel OS (7-9 uur)	38,2%	9,2%	23,9%
Aandeel AS (16-18 uur)	6,2%	25,0%	15,5%

De verdeling van het type voertuigen is, op basis van de verkeerstellingen in 2024 en 2025 bij de EvN en LC Rucphen als volgt:

- Licht verkeer (personenauto's en kleine busjes) → 94,6 procent;
- Middelzwaar verkeer (kleine vrachtwagens, 2 assen) → 4,2 procent;
- Zwaar verkeer (grote vrachtwagens) → 1,2 procent.

Modal split en bereikbaarheid

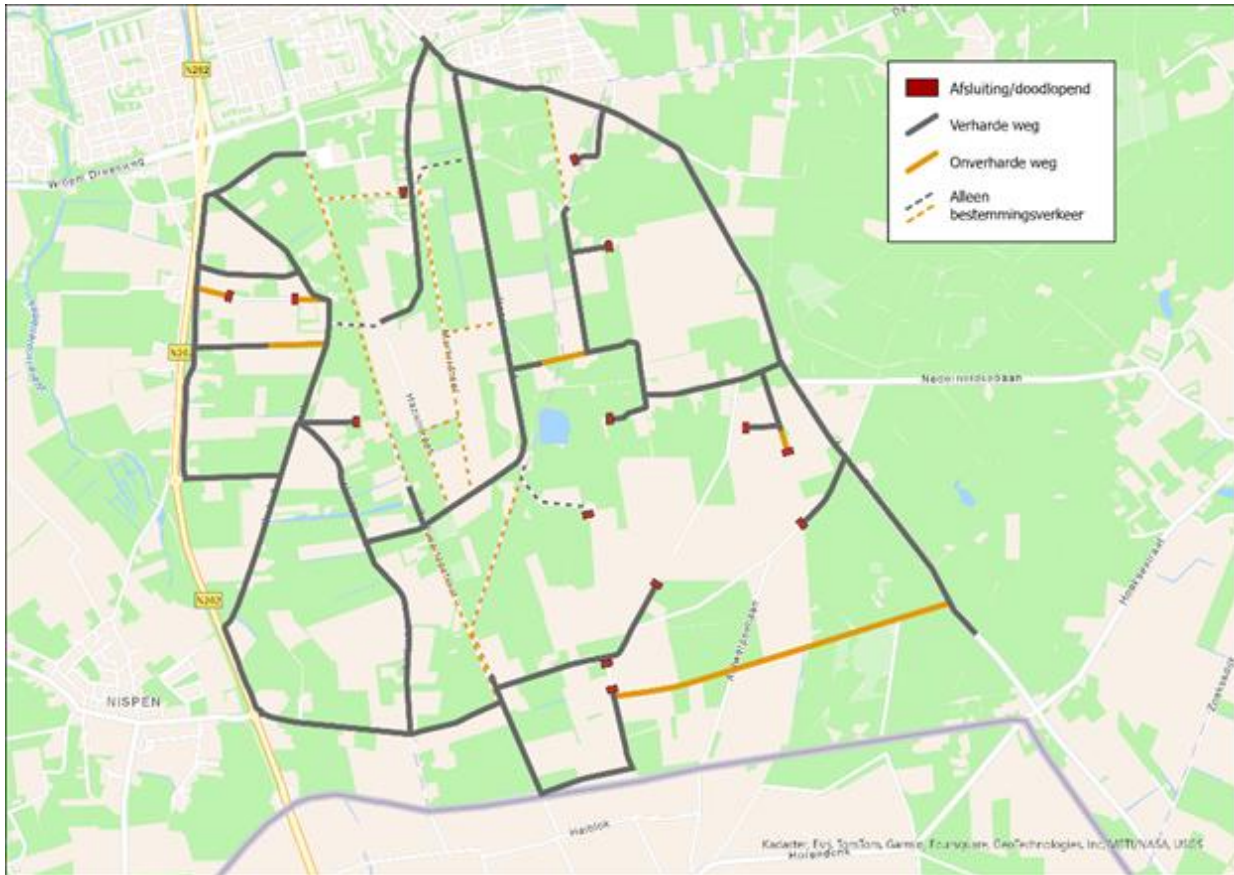
Het KCT heeft op basis van ervaringscijfers een inschatting gemaakt van de modal split (verdeling van verplaatsingen per modaliteit) van de EvN kazerne. Er zijn geen exacte cijfers beschikbaar over de herkomst van de medewerkers en de wijze waarop ze naar de kazerne komen. De inschatting van het KCT is dat circa 99 procent gebruik maakt van eigen vervoer (auto of fiets). Het exacte aandeel autoverkeer is onbekend, maar bedraagt naar verwachting minimaal 90 procent. Medewerkers die verder dan 70 kilometer van de kazerne wonen hebben recht op huisvesting. In de huidige situatie betreft dit circa 36 procent van de medewerkers.

De bereikbaarheid van de EvN kazerne per openbaar vervoer is relatief goed. Tussen het station Roosendaal en de kazerne rijden er 4 bussen per uur per richting (reistijd 9 minuten). Hier wordt zeer beperkt gebruik van gemaakt: circa 1 procent maakt gebruik van openbaar vervoer.

In 2025 is door Haskoning een verkenning uitgevoerd naar kansen voor verduurzaming van het woon-werkverkeer. Omdat de nieuwe kazerne in het buitengebied ligt, is het terrein voornamelijk autoafhankelijk. Er zijn nu geen goede fietsroutes of buslijnen en deze worden ook niet voorzien op de langere termijn. Een hoog autogebruik is gebruikelijk bij veel defensielocaties. Er is over het algemeen voldoende parkeergelegenheid, de werknemers wonen vaak relatief ver van de kazerne en brengen regelmatig veel bagage mee.

4.1.2 Verkeerssituatie omgeving plangebied

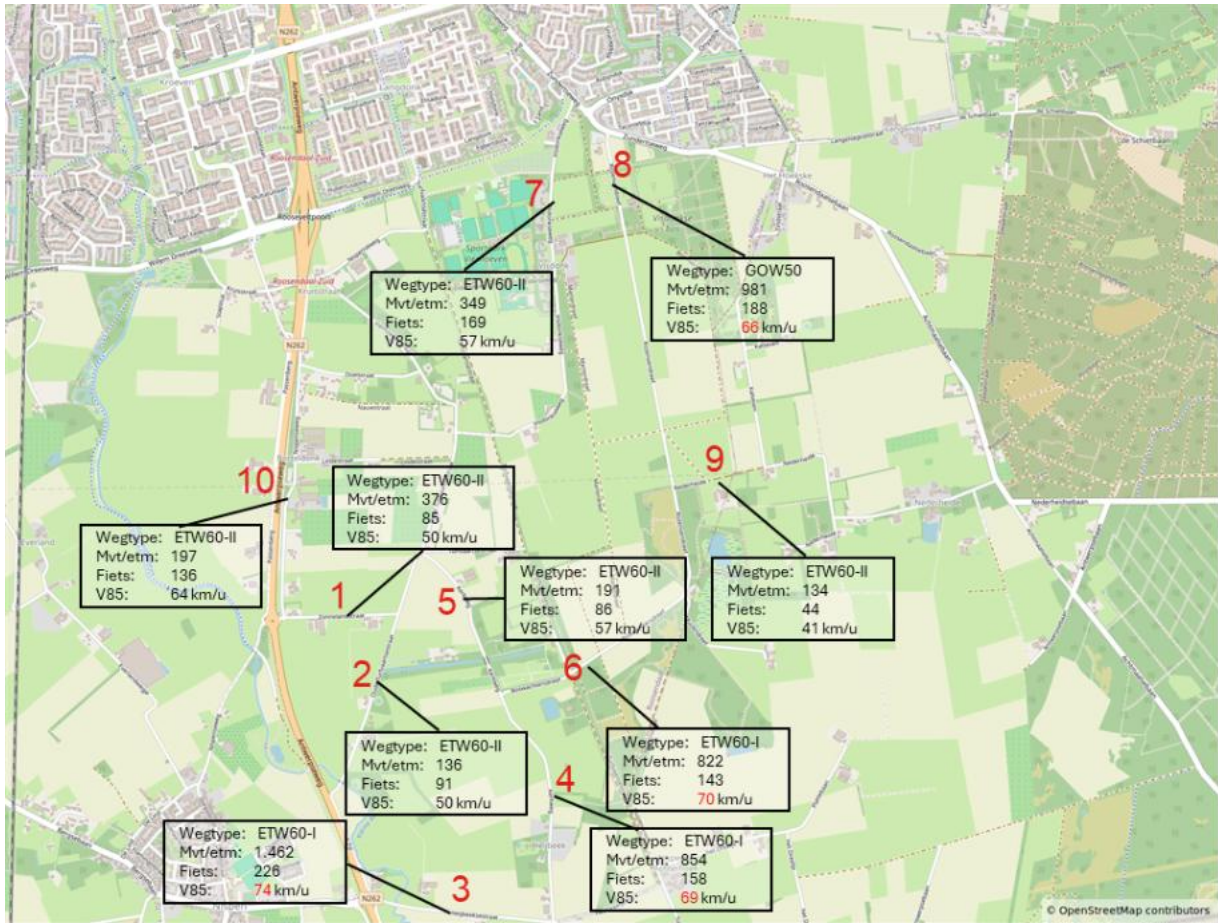
Alle wegen in het buitengebied rondom het plangebied zijn erftoegangswegen met een maximaal toegestane snelheid van 60 kilometer per uur. Er zijn geen (vrijliggende) fietspaden of voorzieningen voor voetgangers. Veel van de wegen zijn (veel) te smal voor tegemoetkomend tweerichtingsverkeer. Daarnaast is een aantal wegen doodlopend of uitsluitend bedoeld voor bestemmingsverkeer, zie Figuur 4-3.



Figuur 4-3: wegen rondom plangebied

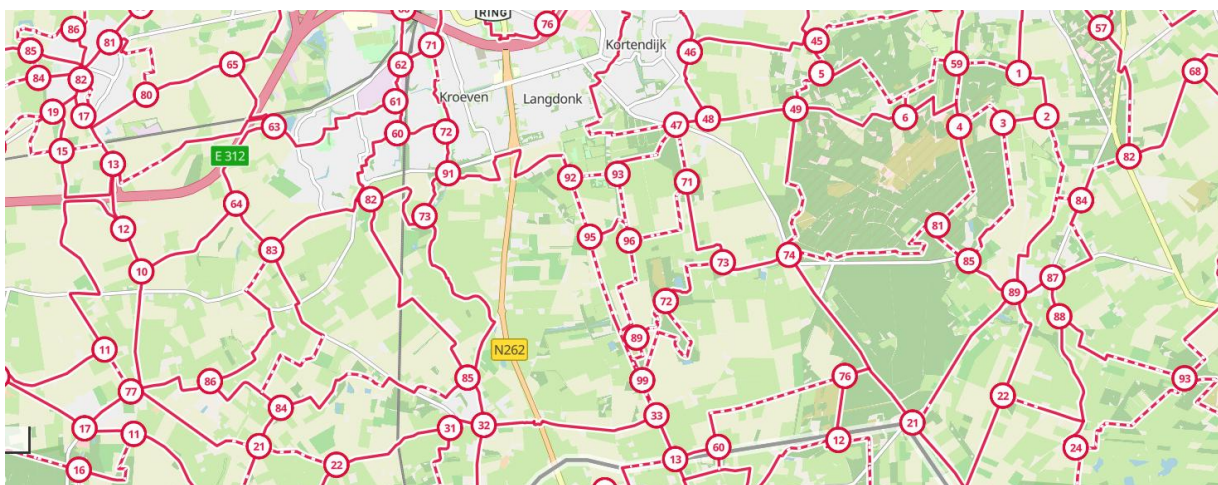
Om inzicht te krijgen in het verkeersbeeld in het plangebied zijn in mei, augustus en september/oktober 2025 verkeerstellingen in het buitengebied uitgevoerd. De gemiddelde resultaten zijn weergegeven in Figuur 4-4. De Heijbeeksestraat (telpunt 3) is met circa 1.500 mvt/etmaal en circa 220 fietsers per dag het drukst. Op andere wegen bedraagt de etmaalintensiteit enkele 100 motorvoertuigen en/of fietsers. In het buitengebied wordt op een aantal locaties relatief hard gereden. Op de Heijbeeksestraat, Kerkweg, Boswachtersdreef en Rozenvendreef ligt de V85¹ hoger dan de maximum toegestane snelheid.

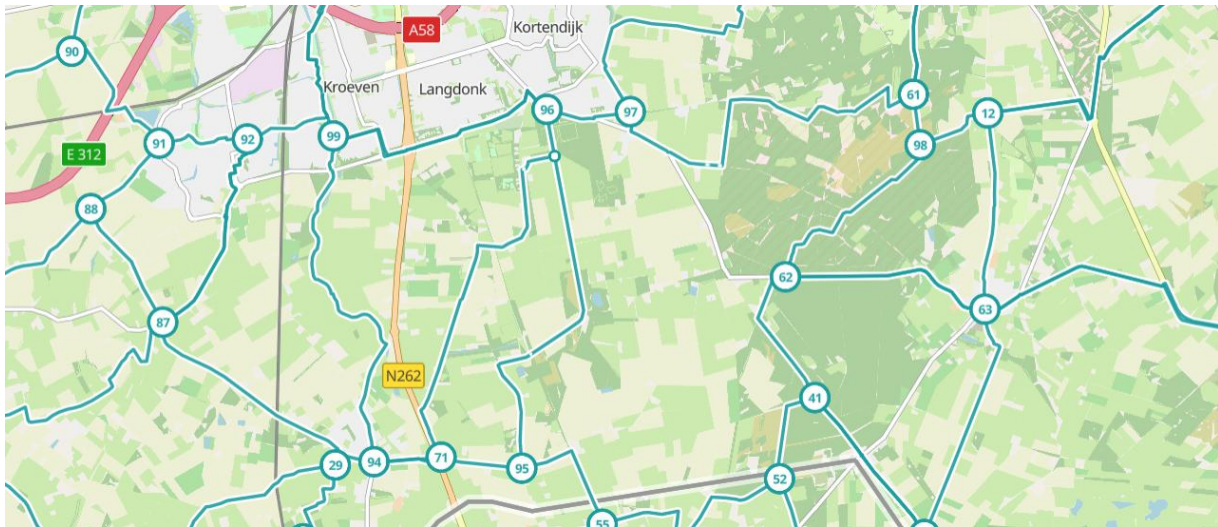
¹ de snelheid die door 85% van de bestuurders niet wordt overschreden



Figuur 4-4: resultaat verkeerstellingen buitengebied (voorjaar en najaar 2025)

In Figuur 4-5 staan de wandel- en fietsroutes in de omgeving van de projectlocatie. Deze routes zullen hoofdzakelijk in het weekend en tijdens vakantieperiodes worden gebruikt door recreanten.





Figuur 4-5: wandelknooppuntennetwerk (boven) en fietsknooppuntennetwerk (onder) (bron: wandelknooppunt.be en anwb.nl)

Ongevallenanalyse

De ongevallenanalyse geeft inzicht in potentiële verkeersveiligheidsknelpunten in de omgeving van het plangebied en is uitgevoerd op basis van de BRON-dataset in de periode 2020 t/m 2024. Daarbij wordt opgemerkt dat deze registratie een onderschatting bevat van ongevallen waarbij langzaam verkeer betrokken is, evenals van ongevallen met uitsluitend materiële schade. In de analyse zijn de Bergsebaan door Nispen, de N262 tussen Nispen en Roosendaal en het tracé door het gebied ten oosten van de N626 geanalyseerd.

Uit de analyse komt het volgende:

- Op de **Bergsebaan** binnen de bebouwde kom van Nispen zijn vier ongevallen met uitsluitend materiële schade geregistreerd. De ongevallen zijn verspreid over het tracé en er is geen sprake van een ongevallenconcentratie wat duidt op een structureel verkeersonveilig punt.
- Op de **N262** tussen Nispen en Roosendaal hebben zich verspreid over het tracé meerdere ongevallen voorgedaan:
 - Op de noordelijke tak van de rotonde N262–Nispenseweg zijn drie ongevallen geregistreerd, zie Figuur 4. Op deze locatie ligt een oversteekvoorziening voor langzaam verkeer. De geregistreerde ongevallen zijn alleen motorvoertuigen betrokken en betreffen zowel kop staart- als flankongevallen. Vanuit de weginrichting is geen directe aanleiding voor deze ongevallen zichtbaar.
 - In de periode van 2020 tot en met 2024 hebben zich in totaal zeven geregistreerde ongevallen voorgedaan op het tracé van de N262 richting Roosendaal. De ongevallen zijn verspreid, waarbij op het kruispunt Boswachtersdreef–Kerkweg de meeste ongevallen zijn geregistreerd. Op dit kruispunt hebben zich in deze periode twee ongevallen voorgedaan. Bij twee van de geregistreerde ongevallen waren fietsers betrokken. Beide ongevallen betroffen letselongevallen. Eén van deze ongevallen vond plaats op het noordelijk deel van de Rozenvendreef. Het andere fietsongeval deed zich voor op het kruispunt Boswachtersdreef–Kerkweg.
- Twee ongevallen hebben plaatsgevonden (een letselongeval en een dodelijk verkeersongeluk) op het **kruispunt Boswachtersdreef–Kerkweg**, beide geclassificeerd als flankongevallen. Dit type ongeval kan wijzen op voorrangsfouten. Het kruispunt is ingericht als een gelijkwaardig kruispunt, waarbij verkeer van rechts voorrang heeft. De huidige weginrichting kan echter onduidelijkheid veroorzaken bij weggebruikers. Door de doorlopende wegmarkering, de uniforme asfaltkleur en de

ruime boog van de zuidoost verbinding, kan de indruk ontstaan dat sprake is van een voorrangsweg. Hierdoor kan ten onrechte de verwachting ontstaan dat verkeer op de noordelijke voorrang moet verlenen. Daarnaast kan begroeiing, vooral in de zomermaanden, het zicht voor verkeer op de noordelijke tak beperken (Figuur 47).



Figuur 4-6: rotonde N262–Nispenseweg



Figuur 4-7: kruispunt Boswachtersdreef en Kerkweg

In navolgende hoofdstukken wordt gereflecteerd op de impact van de varianten op deze locaties.

4.2 Referentiesituatie 2040

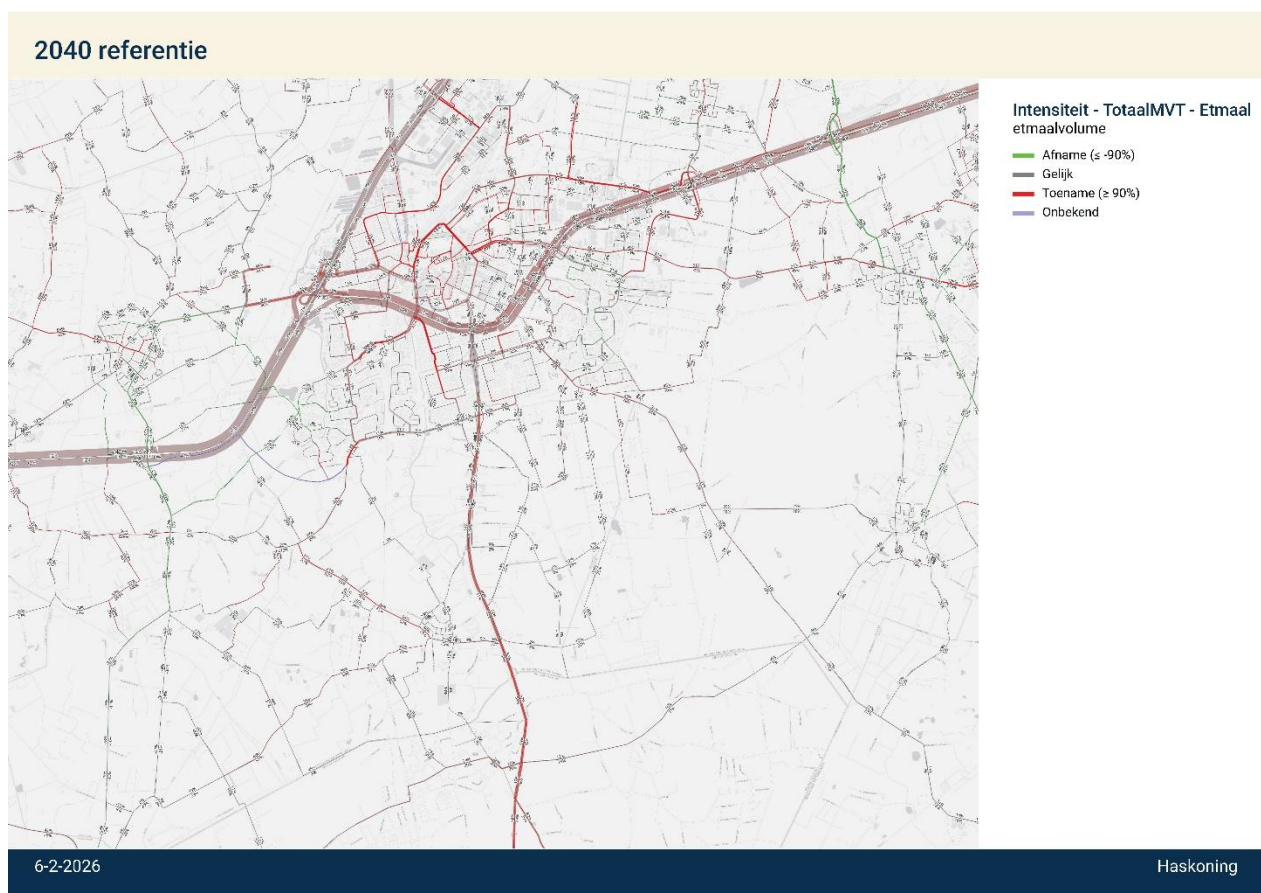
In het milieueffectrapport (MER) worden de effecten van de voorgenomen ontwikkeling van de kazerne vergeleken met de referentiesituatie. Deze referentiesituatie betreft het autonome verkeersbeeld in 2040 op basis van het provinciale verkeersmodel BBMA versie 2024 en verkeerstellingen uit het basisjaar 2019. De opbouw van de referentiesituatie (huidige situatie inclusief de autonome ontwikkelingen) in het plangebied is beschreven in deel 1 – hoofdstuk 3 van het hoofdrapport van dit m.e.r.

Navolgende paragrafen gaan in op de verkeersintensiteit, verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid in de referentiesituatie.

4.2.1 Verkeersintensiteit

In Figuur 4-5 staat een verschilplot van de etmaalintensiteiten uit de referentiesituatie en het verkeersbeeld uit het basisjaar. In bijlage 1 is een gedetailleerd overzicht opgenomen van de ontwikkeling van de verkeersdrukte tussen de huidige situatie en referentiesituatie. Hieruit blijkt dat op alle A- en N-wegen de verkeersintensiteit toeneemt met 8 procent (A58) tot ruim 50 procent (N262 bij Nispen).

Op de N262 groeit het autoverkeer ter hoogte van het projectgebied met circa 40 procent ten opzichte van de huidige situatie. Deze groei wordt vooral veroorzaakt door autonome groei van het autoverkeer, maar deels ook door de nieuwe verbindingsweg Tolberg tussen de A58 en Thorbeckelaan in Roosendaal. Als gevolg van deze nieuwe verbinding neemt de verkeersdruk op de Bergsebaan en N262.



Figuur 4-5 verschilplot referentiekader vs. basisjaar

Voor de beoordeling van de verkeersintensiteit in het buitengebied zijn de verkeerstellingen uit 2025 verhoogd met 1 procent per jaar tot en met 2040 om zo rekening te houden met autonome groei van het autoverkeer. De resultaten staan in navolgende tabel. De wegen in het buitengebied blijven relatief rustig.

Tabel 4-3: mvt/werkdag (afgerond naar 50-tallen) in het buitengebied

Locatie	Straat	2025	2040	Groei
1	Zonnelandstraat	500	600	100
2	Oude Turfvaartsestraat	150	150	0
3	Heijbeeksestraat	1.450	1.700	250
4	Kerkweg (Z)	850	1.000	150

Projectgerelateerd

Locatie	Straat	2025	2040	Groei
5	Kerkweg (N)	200	250	50
6	Boswachtersdreef	800	950	150
7	Visdonkseweg	350	400	50
8	Rozenvendreef	1.000	1.150	150
9	Nederheide	150	150	0
10	Parallelweg N262	200	250	50

4.2.2 Verkeersafwikkeling

De verkeersafwikkeling wordt bepaald door de verhouding tussen de verkeersintensiteit en de beschikbare capaciteit van een wegvak. Wanneer de intensiteit toeneemt terwijl de capaciteit gelijk blijft, kan de verkeersafwikkeling verslechteren. Dit wordt uitgedrukt met de intensiteit/capaciteit-verhouding (IC-waarde).

In Bijlage 2 staan de IC-waarden van de ochtendspits en avondspits. Alle wegvakken met een waarde > 0,8 zijn rood gemarkeerd. IC-waarden hoger dan 0,8 kunnen wijzen op een beginnend knelpunt op wegvakniveau tijdens de spitsen. Er zijn geen IC-knelpunten op wegvakniveau in de directe omgeving van het projectgebied. Op meerdere A-wegen zijn grote IC-knelpunten, zie Tabel 4-4. Deze knelpunten liggen relatief ver van het projectgebied.

Tabel 4-4: selectie van IC-knelpunten OS en AS in referentiesituatie

Telpunt	Ochtendspits	Avondspits
8: A58 tussen N262 en A17	0,87	n.v.t.
9: A58 tussen Roosendaal en Bergen op Zoom	1	0,99
11: A4 bij Bergen op Zoom	0,89	0,9
13: A17 bij Roosendaal West	0,83	n.v.t.
14: A58 bij Roosendaal Oost	0,83	0,91
15: A58 bij Bosschenhoofd	0,95	0,88
17: A58 bij Breda	0,90	0,90

Rotondes N262

Ter hoogte van het projectgebied liggen twee enkelstrooksrotondes. Met de meerstrooksrotondeverkenner is de verkeersafwikkeling in beeld gebracht. De resultaten staan in Tabel 4-5. Hieruit blijkt dat beide rotondes in de avondspits een waarde tussen 0,7 en 0,8 hebben. Van een knelpunt is geen sprake, maar het wijst erop dat de rotonde de capaciteit voor een goede afwikkeling nadert.

Tabel 4-5: verzadigingsgraad rotondes op de N262 naast projectgebied

Rotonde	Ochtendspits	Avondspits
N262 - Heijbeeksestraat	0,65	0,74
N262 - Zonnelandstraat	0,63	0,77

4.2.3 Verkeersveiligheid

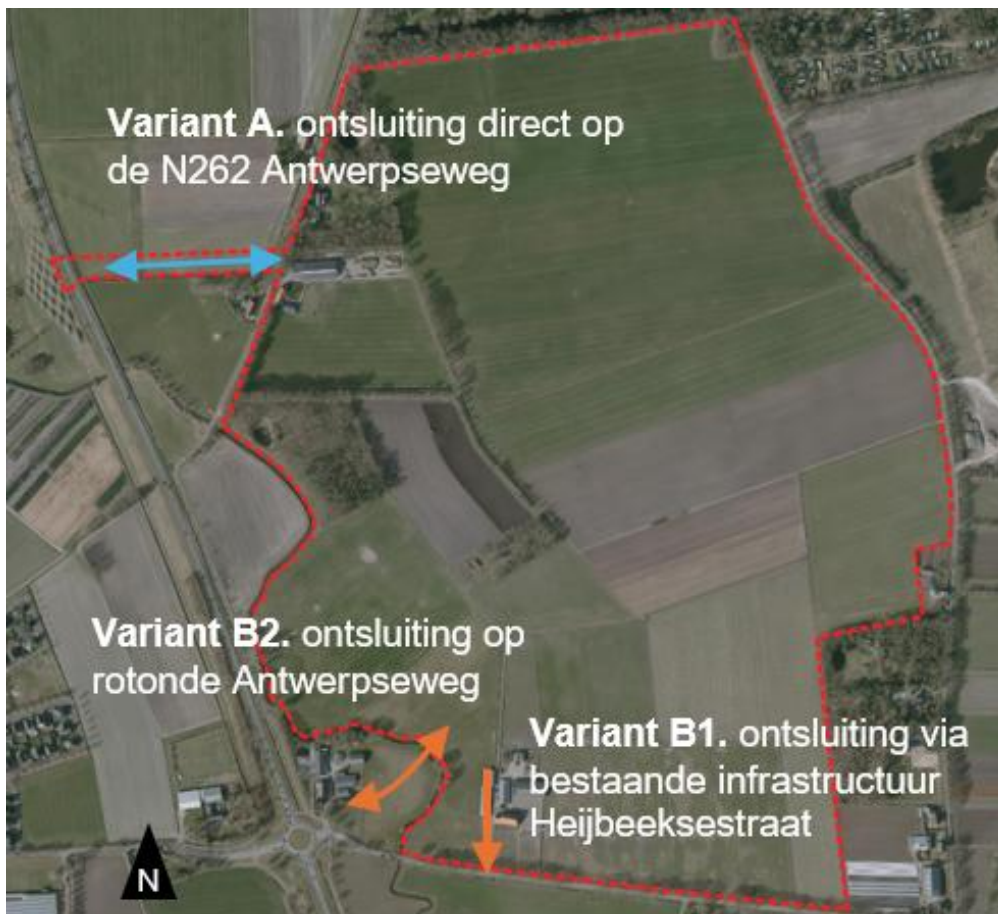
De verkeersveiligheid in het referentiescenario is beoordeeld op basis van de wegkenmerken, de ontwerpeisen van het CROW en de mogelijke interacties tussen gemotoriseerd verkeer vanuit de kazerne en het recreatieve wandel- en fietsnetwerk in de omgeving.

De wegkenmerken in de directe omgeving van het projectgebied zijn ten opzichte van de huidige situatie ongewijzigd. Deze staan beschreven in paragraaf 4.1. Door de autonome toename van het verkeer neemt de kans op conflicten toe. Zoals reeds beschreven nemen de intensiteiten op de N262 ter hoogte van het projectgebied toe met ruim 50 procent (+ 5.000 mvt/etmaal). Ondanks deze groei zorgt dit niet voor knelpunten. Ook de intensiteiten in het buitengebied nemen ten opzichte van 2025 toe met maximaal 250 mvt/werkdag. Hoewel de wegen veelal te smal zijn, is de kans op een conflict tussen weggebruikers door de lage intensiteiten laag. Voor de N262 en wegen in het buitengebied geldt dat de intensiteiten nog steeds passen bij de vorm en functie van de betreffende wegen.

De oversteekbaarheid voor langzaam verkeer op de rotondes Zonnelandstraat en Heijbeeksestraat is op basis van de verzadigingsgraad nog acceptabel. Een te hoge verzadigingsgraad kan een indicatie zijn van langere wachttijden tijdens de spits waardoor overstekend verkeer meer risico gaat nemen.

5 Effectbeoordeling varianten

De varianten zijn weergegeven in Figuur 5-1. Voor deze deelstudie is relevant hoe deze aansluiten op het omliggend wegennet en wat het effect is op andere weggebruikers. De situatie binnen de kazerne varieert ook, zie de beschrijving in paragraaf 5.1 De situatie binnen kazerne is echter niet van invloed op de effectbeoordeling in deze deelstudie.



Figuur 5-1: ontsluitingsvarianten onderzocht in MER Kazerne KCT Roosendaal

5.1 Toelichting varianten

In alle varianten wordt op basis van een doorkijk naar de toekomstige formatiesterkte van het KCT, gekeken naar de effecten die optreden wanneer er op de kazerne uiteindelijk tot maximaal 1.250 personen aanwezig zijn. Het is zinvol om de impact van deze toename op de beschikbare faciliteiten te onderzoeken, maar vooral de mogelijke veranderingen in de verkeersstromen en de aan de toename gerelateerde milieueffecten zijn voor het MER van belang om in beeld te brengen. De behoeftestelling voor de gebouwen is circa 100.000 m² BVO binnen het plangebied rekening houdend met flexibiliteit voor toekomstige uitbreiding van militaire functies en infrastructuur. Ze kan ook worden benut voor duurzame toepassingen zoals waterbeheer en opwekking van energie. Daarnaast fungeert deze ruimte als veiligheidsbuffer en draagt ze bij aan een robuuste inrichting van het plangebied.

5.1.1 Variant A: ontsluiting direct op N262

Variant A betreft een nieuwe directe aansluiting op de N262 ter hoogte van de Oude Turfvaartsestraat 51. De inrichting van deze variant is zo opgebouwd dat de verblijfsvoorzieningen, kantoren en logistieke voorzieningen zijn gesitueerd aan de noordzijde van het terrein. Het zuidelijk deel van het terrein is beoogd voor oefenen en trainen. Deze indeling zorgt voor een duidelijke scheiding van functies en bevordert een efficiënte en doelgerichte benutting van de beschikbare ruimte. De variant gaat uit van een westelijke ontsluiting direct op de N262. Dit betekent dat er een nieuwe toegangsweg wordt aangelegd die via een nieuw aan te leggen aansluiting op de N262 verbindt. Deze ontsluiting zorgt voor een directe toegang tot het terrein, wat de bereikbaarheid en logistiek verbetert.

5.1.2 Variant B: ontsluiting via Heijbeeksestraat

De inrichting van deze variant is zo opgebouwd dat de verblijfsvoorzieningen, kantoren en logistieke voorzieningen zijn gesitueerd aan de zuidzijde van het terrein. Het noordelijk deel van het terrein is beoogd voor oefenen en trainen. Variant B gaat uit van een zuidelijke ontsluiting direct op de N262. Voor deze variant worden twee mogelijkheden overwogen:

- Variant B1: ontsluiting via de bestaande infrastructuur Heijbeeksestraat en rotonde N262
- Variant B2: ontsluiting direct op de rotonde met de N262 (Antwerpseweg) bij Nispen. De bestaande Heijbeeksestraat verliest zijn directe aansluiting op de N262 en takt als zijweg aan op de nieuwe ontsluitingsweg van de kazerne.

5.1.3 Inrichtingsvariant Omgevingskwaliteit

De inrichtingsvariant Omgevingskwaliteit onderzoekt hoe het plangebied kan worden ingericht vanuit een maximale benutting van kansen voor alle thema's. De primair onderzochte varianten zijn vooral gericht op functionele inpassing en ontsluiting, deze variant richt zich expliciet op het verhogen van de omgevingskwaliteit en het versterken van gebiedswaarden. De inrichtingsvariant richt zich niet alleen op het beperken van negatieve effecten, maar op het toevoegen van kwaliteit en het toekomstbestendig maken van het gebied.

De inrichtingsvariant *Omgevingskwaliteit* wordt uitgewerkt via een gebiedsgerichte en multidisciplinaire aanpak. Conform het advies van de Commissie m.e.r. wordt deze variant beschouwd als een ontwerpend experiment naar manieren waarop de omgevingskwaliteit aantoonbaar kan worden versterkt. De uitwerking vindt plaats in expertsessies.

5.2 Verkeersgeneratie nieuwe kazerne

De toekomstige verkeersgeneratie van de kazerne is gebaseerd op de huidige verkeersgeneratie van de EvN kazerne en LC Rucphen en de toename van het aantal vaste gebruikers. In Tabel 5-1 staat de toekomstige verkeersgeneratie van de nieuwe kazerne gepresenteerd. Op een gemiddelde werkdag genereert de nieuwe kazerne met 1.250 vaste gebruikers bijna 1.700 motorvoertuigen per gemiddelde werkdag. Dit betreft het totaal van alle verplaatsingen (woon-werk, oefeningen, bezoek, logistiek etc.).

Variant A en B1 zijn onderzocht met het verkeersmodel. In het verkeersmodel uitgegaan van een verkeersgeneratie van respectievelijk 1.850 mvt/werkdag². Variant B2 wordt kwalitatief beschreven op basis van de modeldoorrekening van variant B1.

² De verkeersmodelberekeningen zijn uitgevoerd op basis van voorlopige resultaten van de verkeerstellingen en destijds geldende uitgangspunten over het aantal vaste gebruikers (toen 1.063 VTE, inmiddels 1.1250 VTE). Na afronding van de volledige telperiode bleek een lagere gemiddelde verkeersgeneratie zoals weergegeven in Tabel 5-1. Voor de effectbeschrijving is vastgehouden aan de hogere verkeersgeneratie als extra robuustheid in de beoordeling

Tabel 5-1: gemiddelde verkeersgeneratie huidige- en toekomstige situatie

Periode	Huidig aantal mvt/etmaal (EvN + LC Rucphen)	Aantal mvt/etmaal met 1.250 gebruikers in nieuwe kazerne	
gemiddelde werkdag	1.002	1.673	+67%
gemiddelde weekdag	739	1.233	+67%

5.3 Verkeersintensiteit

Als gevolg van de nieuwe kazerne neemt de verkeersintensiteit in het gebied toe. Een hogere verkeersintensiteit kan gevolgen hebben voor het verkeersbeeld, bijvoorbeeld ten aanzien van doorstroming, verkeersveiligheid of leefbaarheid. Een gedetailleerd overzicht van de intensiteiten per wegvak staat in bijlage 1.

De analyse is als volgt:

- **Variant A scoort negatief (-).** De verkeersgeneratie wordt volledig afgewikkeld op de N262. Dit is een gebiedsontsluitingsweg met uitsluitend gemotoriseerd verkeer. Dit type weg is geschikt voor deze intensiteiten. Als gevolg neemt de verkeersdruk op de N262 tussen de kazerne en de A58 toe met 6 tot maximaal 8 procent. Op de A58 verwatert het effect snel tot minder dan 1 procent van het autonome verkeersbeeld. Omdat het verkeer van en naar de kazerne sterk op de A58 is georiënteerd is op andere wegvakken niet of nauwelijks sprake van een zichtbaar effect.
- **Variant B1 scoort sterk negatief (- -)** omdat deze volledig ontsluit via de Heijbeeksestraat. Dit heeft als gevolg dat de intensiteit in absolute en relatieve zin sterk stijgt. Deze stijging past niet bij de functie en het wegprofiel van een smalle erftoegangsweg 60 km/uur met fietsers en agrarisch verkeer op de rijbaan.
- **Variant B2 scoort negatief (-).** In tegenstelling tot variant B1 sluit deze variant rechtstreeks aan op de rotonde met de N262 en ontziet de Heijbeeksestraat. De Heijbeeksestraat takt aan op de nieuwe zijweg en defensieverkeer maakt geen gebruik van deze weg. De effecten op de N262 zijn verder gelijk aan variant A en B1.

Tabel 5-2: effectbeoordeling criterium verkeersintensiteit

	Referentiesituatie	A	B1	B2
Verkeersintensiteit	0	-	- -	-

5.4 Verkeersafwikkeling

De analyse van de verkeersafwikkeling bestaat uit twee onderdelen: wegvakken en rotondes.

Wegvakken

De verkeersafwikkeling wordt bepaald door de verhouding tussen de verkeersintensiteit en de beschikbare capaciteit van een wegvak. Wanneer de intensiteit toeneemt terwijl de capaciteit gelijk blijft, kan de verkeersafwikkeling verslechteren. Dit wordt uitgedrukt met de intensiteit/capaciteit-verhouding (IC-waarde). In Bijlage 2 staan de IC-waarden van de ochtendspits en avondspits. Alle wegvakken met een

waarde > 0,8 zijn rood gemarkeerd, deze kunnen wijzen op een beginnend knelpunt op wegvakniveau tijdens de spitsen.

De IC-knelpunten in de ochtendspits en avondspits zijn in alle varianten gelijk aan de referentiesituatie. In de directe omgeving van het projectgebied zijn er geen knelpunten, maar op grotere afstand van het projectgebied zijn er meerdere A- wegen met zeer hoge IC waarden zoals reeds beschreven in hoofdstuk 4.2.

Rotondes N262

Ter hoogte van het projectgebied liggen twee bestaande enkelstrooksrotondes. De verzadigingsgraad voor de nieuwe rotonde is op ook basis van een enkelstrooksrotonde. Met de rotondeverkenner is de verkeersafwikkeling in beeld gebracht. De resultaten staan in Tabel 4-5. De rode cellen zijn de knelpunten (IC >0,8). De cellen zonder IC-waarde zijn niet doorgerekend. Deze varianten worden beoordeeld op basis van de andere berekeningen.

Uit de berekeningen blijkt dat:

- De bestaande rotonde met de Heijbeeksestraat op basis van de huidige vormgeving een knelpunt is in variant B1 en B2. Bij variant A is de invloed op deze rotonde minimaal omdat er een nieuwe rotonde wordt gerealiseerd;
- De bestaande rotonde met de Zonnelandstraat vormt in alle varianten een potentieel knelpunt in de avondspits. Dit is een nieuw knelpunt en wordt veroorzaakt door het extra verkeer vanuit het plangebied richting de A58 bij Roosendaal³.

Tabel 5-3: verzadigingsgraad (VG) rotondes op de N262 naast projectgebied

Ronde	Referentiesituatie		A		B1/B2	
	OS	AS	OS	AS	OS	AS
N262 - Heijbeeksestraat	0,65	0,74			0,92	0,78
N262 - Zonnelandstraat	0,63	0,77	0,74	0,84		
Nieuwe rotonde	N.v.t.	N.v.t.	0,73	0,77	N.v.t.	N.v.t.

De analyse ten aanzien van de verkeersafwikkeling voor wegvakken en kruispunten is als volgt:

- **Variant A scoort neutraal (0).** Zowel in de ochtend- als avondspits neemt de IC-waarde op de N262 licht toe ten opzichte van het referentiescenario, maar de toename is beperkt en blijft ruim onder de grenswaarde van 0,8. Er ontstaan geen IC-knelpunten op wegvakniveau, maar op 1 rotonde ontstaat een potentieel knelpunt. De rotonde Zonnelandstraat vormt een potentieel afwikkelingsknelpunt, zie voorgaande toelichting en nuancering;
- **Variant B1 en B2 scoren negatief (-).** Zowel in de ochtend- als avondspits neemt de IC-waarde op de N262 licht toe ten opzichte van het referentiescenario, maar de toename is beperkt en blijft ruim onder de grenswaarde van 0,8. Er ontstaan geen IC-knelpunten op wegvakniveau, maar er zijn wel knelpunten bij twee rotondes. De bestaande rotonde met de Heijbeeksestraat kan het verkeer niet goed afwikkelen. De rotonde Zonnelandstraat vormt een potentieel afwikkelingsknelpunt, zie voorgaande toelichting en nuancering.

³ Dit knelpunt is onverwacht. Immers komt er nauwelijks verkeer vanaf de zijwegen. Vrijwel al het verkeer rijdt 'recht door' op de N262 en komt niet met elkaar in conflict. Een mogelijke verklaring zijn de schijnconflicten die van invloed zijn op de VG-waarde.

Tabel 5-4: effectbeoordeling criterium verkeersafwikkeling

	Referentiesituatie	A	B1	B2
Verkeersafwikkeling	0	0	-	-

5.5 Verkeersveiligheid

De realisatie van de nieuwe kazerne zorgt voor een toename van verkeersbewegingen in de omgeving van Nispen. Dit kan van invloed zijn op de verkeersveiligheid. In hoofdstuk 4 zijn de factoren die van invloed zijn op de verkeersveiligheid beschreven. Daar waar het verkeer toeneemt, neemt ook de kans op conflicten tussen verschillende type weggebruikers toe.

De verkeersveiligheid van de ontsluitingsvarianten is bepaald door te kijken naar mogelijke conflictpunten tussen gemotoriseerd verkeer vanuit de kazerne en het recreatieve wandel- en fietsnetwerk van de omgeving, weergegeven in paragraaf 4.2.3.

De beoordeling en onderliggende analyse is als volgt:

- **Variant A scoort neutraal (0).** Deze variant creëert geen nieuwe knelpunten of verergert bestaande knelpunten. Variant A sluit direct aan op de N262 middels een nieuw te realiseren rotonde. De rotonde kan op een verkeersveilige manier worden ingepast en is in een separaat traject met de wegbeheerder besproken. Op de nieuwe ontsluitingsweg en de rotonde is langzaam verkeer niet toegestaan. Deze nieuwe weg sluit immers niet aan bij het (recreatieve) langzaam verkeersnetwerk. Doordat fietsverkeer en voetgangers niet zijn toegestaan voorkomt dit potentiële conflicten met het verkeer op de N262 en van/naar de kazerne. De N262 kan de toename van het verkeer op een veilige manier verwerken.
- **Variant B1 scoort negatief (-).** Deze variant creëert 2 nieuwe (potentiële) knelpunten. Het eerste knelpunt is de Heijbeeksestraat. Deze variant ontsluit volledig via de Heijbeeksestraat en deze weg is onderdeel van recreatieve wandel- en fietsnetwerk. Deze weg wordt ook gebruikt door agrarisch verkeer. Binnen het bestaande profiel is beperkt ruimte voor tegemoet rijdend (zwaar) tweerichtingsverkeer. De absolute en relatieve groei van de verkeersdruk en het smalle profiel vergroot de kans op conflicten. De bestaande rotonde N262 – Heijbeeksestraat is ook een potentieel knelpunt vanuit verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid. De rotonde wikkelt in deze variant niet goed af. Lange wachttijden vergroten de kans dat risicovolle oversteekbewegingen.
- **Variant B2 scoort negatief (-).** Het knelpunt met de rotonde N262 – Heijbeeksestraat geldt ook hier. Het conflict met andere weggebruikers op de Heijbeeksestraat is minder groot dan in B1 omdat de nieuwe ontsluitingsweg rechtstreeks op de rotonde aansluit waarbij de Heijbeeksestraat aansluit op de nieuwe weg. Alleen op de (korte) schakel tussen de rotonde en het nieuwe kruispunt is sprake van gedeeld gebruik door verschillende weggebruikers zoals ook bij variant B1 beschreven. Het knelpunt is hier dus minder groot, maar nog steeds onwenselijk.
- Bij alle varianten geldt dat de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer op de rotonde Zonnelandstraat op basis van de verzadigingsgraad een punt van aandacht is. Een te hoge verzadigingsgraad kan een indicatie zijn van langere wachttijden tijdens de spits waardoor overstekend verkeer meer risico gaat nemen. Zie de toelichting en nuancering in hoofdstuk 5.3.

Tabel 5-5: effectbeoordeling verkeersveiligheid

	Referentiesituatie	A	B1	B2
Verkeersveiligheid	0	0	-	-

5.6 Gevoeligheidsanalyse oostelijke ontsluiting

Deze gevoeligheidsanalyse is van toepassing op alle varianten.

Het KCT maakt gebruik van het oefenterrein bij de Rucphense Bossen. De kazerne heeft een tertiaire noordoostelijke entree aan de Kerkweg. Deze entree wordt gebruikt door voetgangers, fietsers en maximaal 110 mvt/werkdag⁴. Met name het effect van de motorvoertuigen is zichtbaar op de relatief rustige en smalle wegen in het buitengebied, in het bijzonder de Boswachtersdreef en Rozenvendreef.

Navolgende tabel laat het effect zien op de wegen in het buitengebied die extra worden belast ten opzichte van de referentiesituatie. Hieruit blijkt een toename van maximaal 11 procent. De toename van het verkeer vergroot de kans op conflicten met andere verkeersdeelnemers. Zoals reeds beschreven bij het criterium *verkeersveiligheid* zijn de Kerkweg, Boswachtersdreef en Rozenvendreef onderdeel van het recreatieve fietsnetwerk. Zeker ter hoogte van het landgoed Visdonk aan de noordzijde van de Rozenvendreef zijn er relatief veel voetgangers fietsers op mooie dagen die langs de weg lopen of deze oversteken. Op deze wegen is er ook sprake van landbouwverkeer.

Het extra verkeer heeft geen negatieve effecten op de verkeersafwikkeling. Ten aanzien van intensiteit en verkeersveiligheid is er sprake van een negatief effect. De kans op conflicten neemt als gevolg van de intensiteit iets verder toe. Daarbij wordt opgemerkt dat de extra verplaatsingen doordeweeks en buiten de vakantieperiode plaatsvinden. De piek in recreatieverkeer zit met name in het weekend en vakantieperioden.

Tabel 5-6: aantal mvt/etmaal op route tussen kazerne en oefenterrein

Wegvak	2040 REF	Gevoeligheidsanalyse (+110 mvt)	
Kerkweg	1.000	1.110	11%
Boswachtersdreef	1.000	1.110	11%
Rozenvendreef	1.100	1.210	10%

⁴ Deze ritten zijn ook onderdeel van verkeersgeneratie in paragraaf 5.2

6 Samenvatting en conclusies

Tabel 6-1 vat de effectbeoordeling uit hoofdstuk 5 samen. De varianten zijn beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie. Deze scoort logischerwijs altijd neutraal (0). De tabel laat zien dat er als gevolg van de toenemende verkeersdruk uitsluitend neutrale of (zeer) negatieve effecten zijn te verwachten. Na de tabel volgt een beknopte samenvatting van de effectbeoordeling en verschillen tussen de varianten.

Tabel 6-1: overzicht effectscores

	Referentiesituatie	A	B1	B2
Verkeersintensiteit	0	-	--	-
Verkeersafwikkeling	0	0	-	-
Verkeersveiligheid	0	0	-	-

Variant A en B2 scoren beide negatief ten aanzien van de **verkeersintensiteit** omdat de verkeersdruk op de N262 relatief (circa 17%) toeneemt. Deze toename blijft beperkt in verhouding tot het totale aantal verkeersbewegingen op de N262 en leidt niet tot nieuwe knelpunten. Variant B1 scoort zeer negatief omdat, naast de toename op de N262, de verkeersdruk op de Heijbeeksestraat in absolute en relatieve zin sterk toeneemt.

Ten aanzien van de **verkeersafwikkeling** scoort variant A neutraal. De realisatie van de nieuwe rotonde zorgt voor een goede verkeersafwikkeling. Variant B1 en B2 scoren beide negatief omdat de rotonde N262 – Heijbeeksestraat het verkeer niet goed kan afwikkelen. Voor alle varianten geldt dat de verkeersafwikkeling op de rotonde N262 – Zonnelandstraat een potentieel knelpunt is waar verdere verdieping op nodig is.

Ten aanzien van de **verkeersveiligheid** scoort variant A neutraal. De nieuwe aansluiting zorgt ervoor dat er geen nieuwe conflictlocaties met andere weggebruikers, met name in het buitengebied, ontstaan. De rotonde op de N262 kan op een veilige manier worden ingepast. Variant B1 en B2 scoren beide negatief. Variant B1 vanwege het conflict met onder andere recreatief, agrarisch en langzaam verkeer op de Heijbeeksestraat en de rotonde N262 – Heijbeeksestraat. Variant B2 primair vanwege de overbelaste en daarmee potentieel onveilige rotonde van de Heijbeeksestraat.

Gevoeligheidsanalyse oostelijke ontsluiting

In deze deelstudie is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd naar de verplaatsingen tussen de kazerne en het oefenterrein bij de Rucphense Bossen. Deze gevoeligheidsanalyse is van toepassing op alle scenario's en varianten. De kazerne heeft een tertiaire noordoostelijke entree aan de Kerkweg. Deze entree wordt gebruikt door voetgangers, fietsers en maximaal 110 mvt/werkdag.

Het extra verkeer heeft geen negatieve effecten op de verkeersafwikkeling. Ten aanzien van intensiteit en verkeersveiligheid is er sprake van een negatief effect. De kans op conflicten neemt als gevolg van de intensiteit iets verder toe. Daarbij wordt opgemerkt dat de extra verplaatsingen doordeweeks en buiten de vakantieperiode plaatsvinden. De piek in recreatieverkeer zit met name in het weekend en vakantieperiodes. Haskoning heeft in opdracht van het Rijksvastgoedbedrijf een separate analyse uitgevoerd waarin wordt gereflecteerd op verschillende routevarianten en mogelijke maatregelen. Op basis van de analyse blijkt dat er kleine optimalisaties in het verkeersnetwerk nodig zijn, bijvoorbeeld in de vorm van bermverbetering en mogelijk een selectieve knip voor militair verkeer.

Verdieping: Inrichtingsvariant Omgevingskwaliteit

De inrichtingsvariant Omgevingskwaliteit onderzoekt hoe het plangebied kan worden ingericht vanuit een maximale benutting van kansen voor Verkeer en Vervoer.

Vanuit het thema verkeer draait een optimale inrichting om het creëren van een logisch, veilig en rustig verkeerssysteem dat de omgeving zo min mogelijk belast. In een optimale inrichting wordt er conform VKA een nieuwe weg gerealiseerd om het gebied te ontsluiten, zodat de huidige wegen niet overmatig belast worden met de toenemende verkeersgeneratie. Daarnaast worden verkeersstromen gebundeld, onnodige ritten beperkt en worden de noodzakelijke verkeersbewegingen zo duurzaam mogelijk vormgegeven. Het plangebied zelf biedt autoluwe verblijfsgebieden, loop- en fietsroutes en nodigt uit om voor duurzaam vervoer te kiezen. Door het stimuleren van wandelen, fietsen en collectieve mobiliteit kan het aantal ritten verder worden beperkt, waardoor rust, veiligheid en leefkwaliteit binnen en buiten het plangebied toenemen.

Deze variant is verder uitgewerkt in de bijlage *Inrichtingsvariant Omgevingskwaliteit*. Daar zijn ook de synergiën en strijdigheden met andere thema's uiteengezet.

Algemene conclusie

Op basis van deze deelstudie kan het volgende worden geconcludeerd:

- **Variant A** heeft de minst negatieve gevolgen voor het omliggend wegennet en andere weggebruikers. De afwikkeling direct op de N262 ontziet de wegen en weggebruikers op de smalle plattelandswegen in het buitengebied;
- **Variant B1** heeft de meest negatieve gevolgen voor het omliggende wegennet en de andere weggebruikers. De aansluiting via de Heijbeeksestraat heeft (zeer) negatieve gevolgen voor de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid;
- **Variant B2** scoort minder goed dan variant A, maar beter dan B1. De nieuwe aantakking op de N262 beperkt de negatieve gevolgen voor de weggebruikers van de Heijbeeksestraat grotendeels. Het knelpunt bij de rotonde blijft echter bestaan, zoals ook in B1 het geval is.

7 Mitigerende maatregelen, monitoring en evaluatie

7.1 Mitigerende maatregelen

Mitigerende maatregelen zijn nodig om belangrijke nadelige gevolgen op het milieu van de activiteit te voorkomen, te beperken of zoveel mogelijk teniet te doen. In het kader van de ontwikkeling van de Kazerne voor KCT Roosendaal is het van belang om de mitigerende maatregelen in navolgende tabel te onderzoeken.

Tabel 7-1: mitigerende maatregelen

Knelpunt	Variant A	Variant B1	Variant B2	Impact op effectbeoordeling
Rotonde Zonnelandstraat	Nader onderzoek dient uit te wijzen in hoeverre er een knelpunt is ten aanzien van de verkeersafwikkeling.			Geen en niet onderscheidend.
Rotonde Heijbeeksestraat – N262	Niet van toepassing	Realisatie meerstrooksrotonde inclusief verkeersveilige oplossing voor overstekend fietsverkeer (idealerweise ongelijkvloers i.v.m. turborotonde)		Score verkeersafwikkeling variant B1 en B2 in beide scenario worden 'neutraal' (0) in plaats van (zeer) slecht. Creëert groter verkeersveiligheidsknelpunt in verband met gelijkvloerse oversteek langzaam verkeer.
Heijbeeksestraat	Niet van toepassing	vrijliggend fietspad Heijbeeksestraat tussen rotonde en entree kazerne, bermverbetering (grasbetontegels) en realisatie passeerhavens	vrijliggend fietspad Heijbeeksestraat tussen rotonde en entree kazerne	Score ten aanzien van verkeersveiligheid kan alleen bij realisatie van alle voorgestelde maatregelen neutraal worden.
Kerkweg, Boswachtersdreef en Rozenvendreef (zie gevoeligheidsanalyse)	Bermverbetering (grasbetontegels) en realisatie passeerhavens			Geen en niet onderscheidend.

Gevoeligheidsanalyse oostelijke ontsluiting

De verkeersdruk neemt als gevolg van de nieuwe kazerne toe op de Kerkweg, Boswachtersdreef en Rozenvendreef. Het gaat om maximaal 110 motorvoertuigen per etmaal, hoofdzakelijk doordeweeks. Dit vergroot de kans op conflicten met andere weggebruikers. Tegemoetkomende grote voertuigen kunnen elkaar niet passeren zonder gebruik te maken van een berm, inrit of passeerhaven.

De volgende maatregelen kunnen bijdragen aan voldoende ruimte voor weggebruikers om elkaar te passeren: realiseren van bermverbetering (grasbetontegels) en het realiseren van passeerhavens. Het verbreden van asfalt om meer ruimte voor alle weggebruikers te creëren wordt (te) hardrijders verder uit en wordt daarom niet geadviseerd.

7.2 Leemten in kennis

Het MER is bedoeld om inzicht te krijgen in de daadwerkelijk optredende effecten (en in het doelbereik) van plannen. Toch kan er mogelijk sprake zijn van leemten in kennis. Relevante leemten in kennis zijn:

- **Herkomst van medewerkers en leveranciers.** Defensie levert geen herkomstgegevens uit van haar personeel. Het is daarom niet mogelijk om op regionaal of nationaal inzichtelijk te maken waar de verkeersstromen van en naar de kazerne vandaan komen. Op basis van de geografische ligging nabij de Belgische grens met een beperkt aantal ontsluitings- en stroomwegen (alleen de N262, Bergsebaan en A58) is in dit onderzoek een aanname gedaan. Zie hoofdstuk 3.
- **Bijzondere bedrijfssituaties en calamiteiten.** In het geval van een calamiteit dient het KCT snel uit te kunnen rukken. De wijze waarop varieert per calamiteit.

7.3 Monitoring

Conform artikel 16.42a dan wel 16.53a van de Omgevingswet is het bevoegd gezag verplicht om na vaststelling van een mer-plichtig plan of het nemen van een mer-plichtig besluit de daadwerkelijke milieugevolgen van de uitvoering van de voorgenomen activiteit te onderzoeken. Bij de vaststelling van het mer-plichtige plan of besluit moet het bevoegd gezag expliciet besluiten welke effecten gemonitord worden en op welke termijn en manier dit onderzoek zal worden verricht. De wijze waarop het bevoegd gezag dit invult, is door de wetgever vrijgelaten (artikelen 11.4 lid c en 11.5 voor mer-plichtige besluiten dan wel 11.19 lid 2d en 11.20 voor mer-plichtige plannen van het Omgevingsbesluit).

De effectbeoordelingen in dit onderzoek maken aannemelijk dat verscheidene aspecten gemonitord moeten worden. Het betreft zaken die optreden tijdens de realisatie, planuitwerking en besluitvorming van en over het project. Bovendien kunnen de gehanteerde voorspellings- en onderzoeksmethoden op basis hiervan verder worden verfijnd ten behoeve van toepassing in toekomstige vergelijkbare projecten. In **hoofdstuk 6 van Deel 1 van dit MER**, is een monitoringsschema opgesteld. Dit schema is niet uitputtend en dient als basis voor de monitoring in de verder planuitwerking.

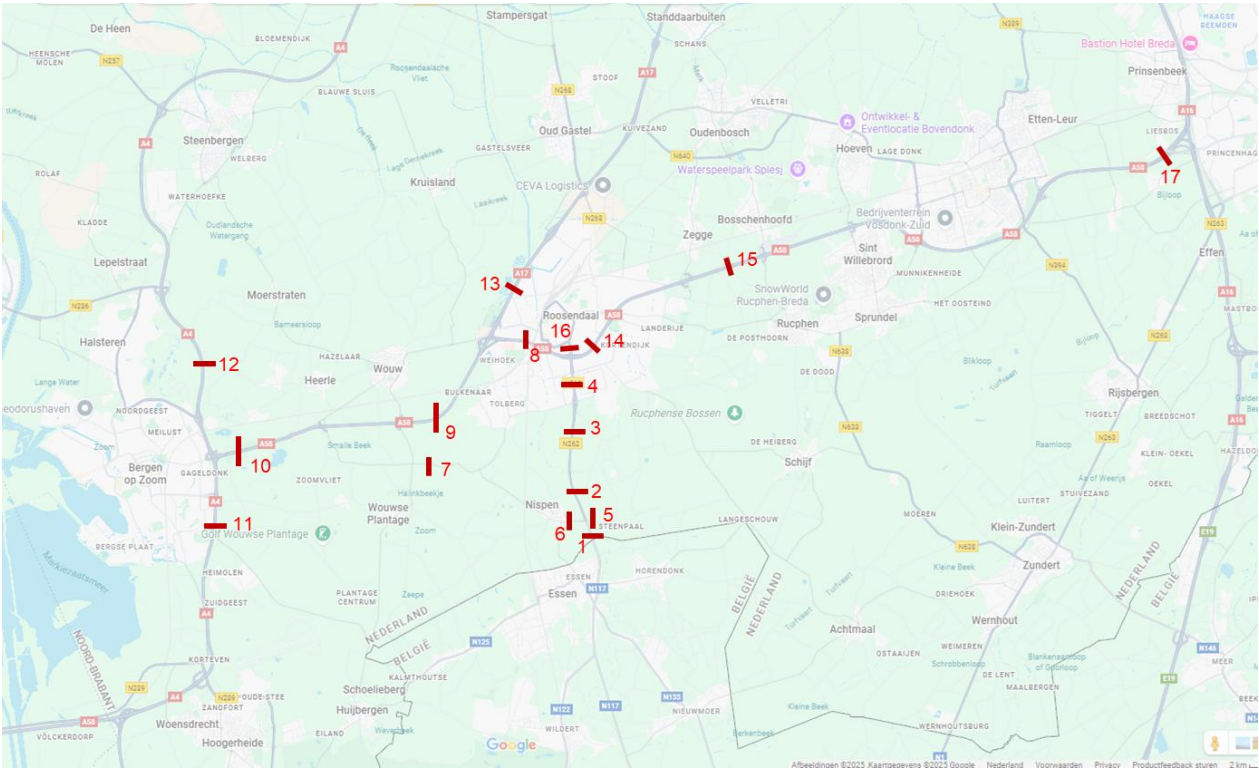
Tabel 7-2: monitoring

criterium	Effect	Methode	Frequentie
Verkeersafwikkeling	Behoud van goede doorstroming en afwikkeling van verkeer	Verkeerstellingen, Floating Car Data	0-meting, n.t.b. momenten tijdens de aanlegfase en 1-metingen in gebruiksfase.
Verkeersveiligheid	Verkeersonveilige situaties in buitengebied / conflicten met andere weggebruikers	SPV methodiek, ongevallendata en meldingen	0-meting, n.t.b. momenten tijdens de aanlegfase en 1-metingen in gebruiksfase.

Bijlagen

A1 Intensiteiten

Navolgende tabellen betreffen de etmaalintensiteiten in de huidige situatie, referentiesituatie en planvarianten. Navolgend figuur betreft een overzicht van thermometerpunten op het omliggend wegennet waar de kazerne gebruik van maakt.



Figuur 7-1 Locatie thermometerpunten

Tabel 7-1 Intensiteiten per etmaal op thermometerpunten in basisjaar en referentiescenario

Thermometerpunt	Straatnaam	Basisjaar verkeersmodel 2019	Ref 2040	Verschil	
				Aantal	%
1	Antwerpseweg N262	9.800	15.000	5.200	+53%
2	Antwerpseweg N262	12.400	17.500	5.100	+41%
3	Antwerpseweg N262	12.900	18.000	5.100	+40%
4	Antwerpseweg N262	21.000	22.800	1.800	+9%
5	Heijbeeksestraat	1.450	1.700	250	+17%
6	Bergsebaan	4.100	4.700	600	+15%
7	Westelaarsestraat	2.300	2.300	0	0%
8	Zeelandweg A58	64.800	79.300	14.500	+22%
9	Maasroute N59	79.600	89.800	10.200	+13%
10	Maasroute N59	81.200	90.100	8.900	+11%
11	Randweg-Oost A4	80.100	87.600	7.500	+9%

Projectgerelateerd

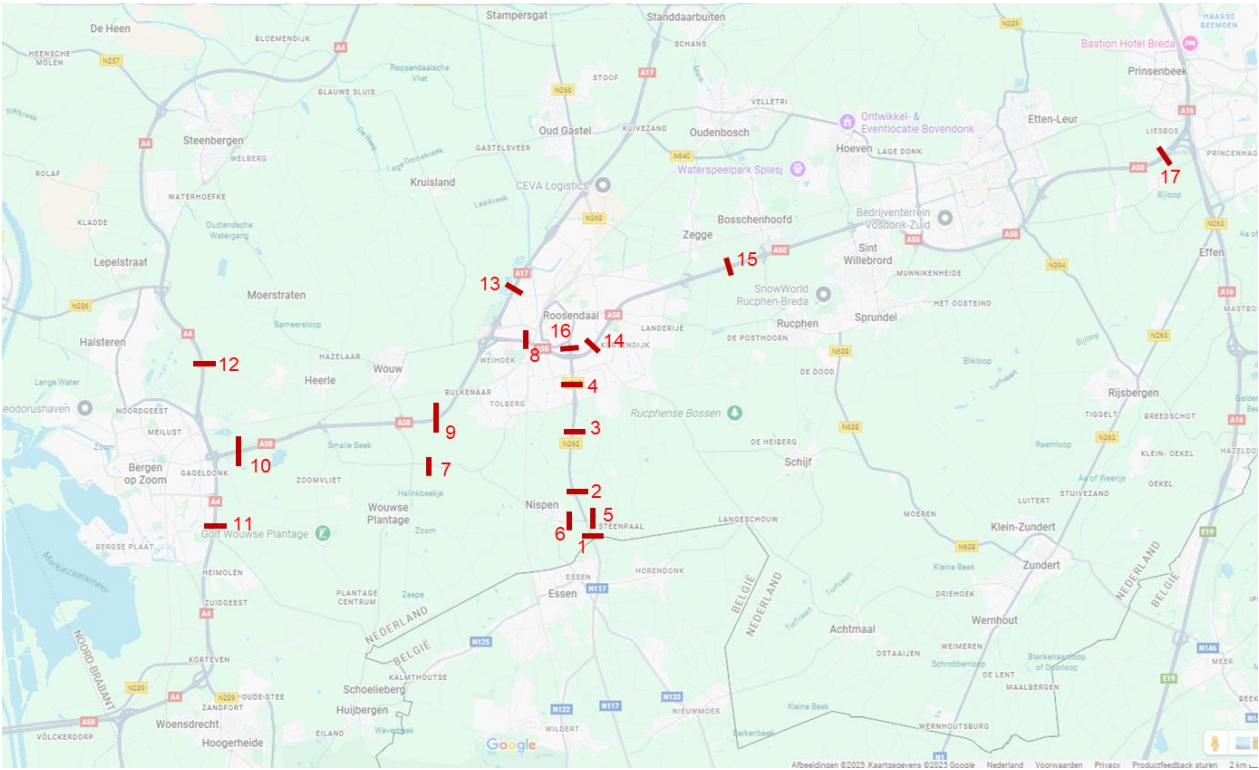
Thermometerpunt	Straatnaam	Basisjaar verkeersmodel 2019	Ref 2040	Verschil	
				Aantal	%
12	Randweg-Oost A4	54.700	62.800	8.100	+15%
13	Maasroute N59	51.400	57.200	5.800	+11%
14	Maasroute N59	63.800	78.800	15.000	+24%
15	Maasroute N59	70.200	80.700	10.500	+15%
16	Antwerpseweg	15.300	17.600	2.300	+15%
17	Rijksweg A58	90.100	97.700	7.600	+8%

ID	2040 REF	Variant A1		Variant B1	
1	15.000	14.800	-1%	14.900	-1%
2	17.500	19.100	9%	19.200	10%
3	18.000	19.600	9%	19.800	10%
4	22.800	24.400	7%	24.500	7%
5 ⁵	1.700	1.700	0%	3.600	119%
6	4.700	4.700	0%	4.700	0%
7	2.300	2.300	0%	2.300	0%
8	79.300	79.700	1%	79.700	1%
9	89.800	89.900	0%	89.900	0%
10	90.100	90.200	0%	90.200	0%
11	87.600	87.900	0%	87.900	0%
12	62.800	62.700	0%	62.700	0%
13	57.200	57.600	1%	57.600	1%
14	78.800	79.700	1%	79.700	1%
15	80.700	81.200	1%	81.200	1%
16	17.600	17.500	-1%	17.500	-1%
17	97.700	97.600	0%	97.600	0%

⁵ Intensiteit referentiesituatie o.b.v. telling en autonome groei i.p.v. verkeersmodel

A2 IC-waarden

Navolgende tabellen betreffen de IC-waarden in de huidige situatie, referentiesituatie en planvarianten. Navolgend figuur betreft een overzicht van thermometerpunten op het omliggend wegennet waar de kazerne gebruik van maakt.



Figuur 7-2 Locatie thermometerpunten

Tabel 7-1 IC ochtendspits

Nr	Straatnaam	2019	REF 2040	A1	B1
1-ZN	Antwerpseweg N262	0,16	0,28	0,28	0,28
1-NZ	Antwerpseweg N262	0,17	0,33	0,31	0,31
2-NZ	Antwerpseweg N262	0,23	0,42	0,50	0,50
2-ZN	Antwerpseweg N262	0,17	0,26	0,28	0,29
3-ZN	Antwerpseweg N262	0,18	0,27	0,28	0,29
3-NZ	Antwerpseweg N262	0,24	0,43	0,51	0,51
4-ZN	Antwerpseweg N262	0,23	0,26	0,27	0,27
4-NZ	Antwerpseweg N262	0,13	0,19	0,23	0,24
5-WO	Heijbeeksestraat	0,01	0,01	0,01	0,13
5-OW	Heijbeeksestraat	0,01	0,01	0,01	0,03

Projectgerelateerd

Nr	Straatnaam	2019	REF 2040	A1	B1
6-OW	Heijbeeksestraat	0,12	0,17	0,17	0,17
6-WO	Heijbeeksestraat	0,06	0,06	0,05	0,06
7-WO	Westelaarsestraat	0,04	0,04	0,04	0,04
7-OW	Westelaarsestraat	0,06	0,07	0,08	0,07
8-WO	Zeelandweg A58	0,60	0,67	0,68	0,68
8-OW	Zeelandweg A58	0,71	0,87	0,86	0,87
9-ZN	Maasroute N59	0,94	1,00	1,00	1,00
9-NZ	Maasroute N59	0,79	0,88	0,88	0,88
10-WO	Maasroute N59	0,62	0,68	0,68	0,68
10-OW	Maasroute N59	0,56	0,60	0,60	0,60
11-NZ	Randweg-Oost A4	0,82	0,89	0,90	0,90
11-ZN	Randweg-Oost A4	0,81	0,81	0,81	0,81
12-NZ	Randweg-Oost A4	0,57	0,66	0,66	0,66
12-ZN	Randweg-Oost A4	0,53	0,54	0,54	0,54
13-ZN	Maasroute N59	0,70	0,83	0,84	0,84
13-NZ	Maasroute N59	0,44	0,46	0,48	0,48
14-NZ	Maasroute N59	0,67	0,83	0,85	0,85
14-ZN	Maasroute N59	0,72	0,78	0,79	0,79
15-OW	Maasroute N59	0,85	0,95	0,93	0,93
15-WO	Maasroute N59	0,73	0,77	0,77	0,77
16-ZN	Antwerpseweg	0,15	0,12	0,12	0,12
16-NZ	Antwerpseweg	0,18	0,20	0,19	0,19
17-OW	Rijksweg A58	0,69	0,65	0,65	0,65
17-WO	Rijksweg A58	0,90	0,90	0,90	0,90

Tabel 7-2 IC avondspits

Nr.	Straatnaam	2019	REF 2040	Ontwikkelscenario A	Ontwikkelscenario B
1-ZN	Antwerpseweg N262	0,22	0,37	0,36	0,37
1-NZ	Antwerpseweg N262	0,27	0,41	0,41	0,41
2-NZ	Antwerpseweg N262	0,3	0,38	0,39	0,39
2-ZN	Antwerpseweg N262	0,31	0,5	0,55	0,56

Projectgerelateerd

Nr.	Straatnaam	2019	REF 2040	Ontwikkelscenario A	Ontwikkelscenario B
3-ZN	Antwerpseweg N262	0,32	0,52	0,57	0,58
3-NZ	Antwerpseweg N262	0,31	0,38	0,39	0,4
4-ZN	Antwerpseweg N262	0,2	0,25	0,27	0,28
4-NZ	Antwerpseweg N262	0,31	0,34	0,34	0,34
5-WO	Heijbeeksestraat	0,01	0,01	0,01	0,03
5-OW	Heijbeeksestraat	0,01	0,01	0,01	0,09
6-OW	Heijbeeksestraat	0,09	0,08	0,08	0,08
6-WO	Heijbeeksestraat	0,15	0,26	0,26	0,26
7-WO	Westelaarsestraat	0,08	0,1	0,1	0,1
7-OW	Westelaarsestraat	0,05	0,06	0,06	0,06
8-WO	Zeelandweg A58	0,77	0,9	0,9	0,9
8-OW	Zeelandweg A58	0,66	0,72	0,73	0,73
9-ZN	Maasroute N59	0,97	0,99	0,99	0,99
9-NZ	Maasroute N59	0,89	0,88	0,89	0,88
10-WO	Maasroute N59	0,65	0,69	0,69	0,69
10-OW	Maasroute N59	0,59	0,6	0,6	0,59
11-NZ	Randweg-Oost A4	0,84	0,86	0,86	0,86
11-ZN	Randweg-Oost A4	0,9	0,9	0,9	0,9
12-NZ	Randweg-Oost A4	0,55	0,61	0,61	0,61
12-ZN	Randweg-Oost A4	0,65	0,73	0,73	0,73
13-ZN	Maasroute N59	0,58	0,62	0,63	0,63
13-NZ	Maasroute N59	0,67	0,76	0,76	0,76
14-NZ	Maasroute N59	0,81	0,91	0,91	0,91
14-ZN	Maasroute N59	0,79	0,93	0,95	0,95
15-OW	Maasroute N59	0,84	0,85	0,85	0,85
15-WO	Maasroute N59	0,76	0,88	0,88	0,88
16-ZN	Antwerpseweg	0,18	0,2	0,2	0,2
16-NZ	Antwerpseweg	0,23	0,22	0,22	0,22
17-OW	Rijksweg A58	0,72	0,69	0,69	0,69
17-WO	Rijksweg A58	0,9	0,9	0,9	0,9