

Verkenning kansen duurzame mobiliteit

Nieuwe kazerne Korps Commandotroepen

BJ8010-RHD-2

Project related

26 februari 2025

Inhoudsopgave

1. Aanleiding & doel
2. Inventarisatie
3. Analyse
4. Conclusie en aanbevelingen



1 Aanleiding en doel

Het Korps Commandotroepen (KCT) gaat verhuizen van de Engelbrecht van Nassaukazerne (EvN) naar een nieuwe locatie in het buitengebied ten zuiden van Roosendaal (zie kaart vorige pagina).

Deze verhuizing heeft effect op de bereikbaarheid van het KCT voor verschillende vervoerswijzen (fiets, auto en openbaar vervoer). De veranderende bereikbaarheid raakt ook aan de ontwerpogave van de nieuwe kazerne. Bijvoorbeeld: welke mobiliteitsoplossingen moeten worden aangeboden en met hoeveel parkeerplaatsen moet rekening worden gehouden?

Het ontwerpteam van het Rijksvastgoedbedrijf (het SLA-team) heeft Royal HaskoningDHV (RHDHV) daarom gevraagd om een analyse van de bereikbaarheid van de nieuwe kazerne en inzicht in kansen voor duurzamer woon-werkverkeer.

Het doel van dit document is om inzicht te bieden in kansen voor verduurzaming van het woon-werkverkeer naar de nieuwe kazerne.

Leeswijzer

Dit document is als volgt opgebouwd:

- **Hoofdstuk 2** bevat een overzicht van beleidskaders en relevante trends en ontwikkelingen;
- **Hoofdstuk 3** bevat een analyse van de multimodale bereikbaarheid van de nieuwe kazerne;
- **Hoofdstuk 4** sluit af met een conclusie en aanbevelingen ten aanzien van de kansrijke mobiliteitsoplossingen.

NB in een parallel traject wordt de toekomstige ontsluiting van de nieuwe kazerne onderzocht. Die betreffende ontwerpogave inclusief de verkeerstellingen wordt in 2025 apart gerapporteerd.

2 Inventarisatie

- Beleidskaders
- Trends en ontwikkelingen

Doel van de inventarisatie is om overzicht te bieden in kansen en beperkingen vanuit beleid en bredere trends en ontwikkelingen

Landelijk – Nationale Omgevingsvisie 2040

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) schetst de langetermijnvisie van het Rijk op de toekomstige ontwikkeling van de Nederlandse leefomgeving. Nederland staat voor diverse dringende uitdagingen, zoals klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en woningbouw, die lokaal, regionaal, nationaal en internationaal spelen. Deze complexe opgaven zullen het land aanzienlijk veranderen, maar bieden ook kansen om vooruitgang te boeken en de aantrekkelijkheid van Nederland te behouden en versterken voor toekomstige generaties. De NOVI introduceert een integrale aanpak, waarbij de nadruk ligt op omgevingskwaliteit, inclusief ruimtelijke en milieukwaliteit. Het Rijk neemt een leidende rol in samenwerking met andere overheden en maatschappelijke organisaties.

De visie concentreert zich op vier prioriteiten:

1. Het stimuleren van duurzaam economisch groeipotentieel voor Nederland.
2. Het creëren van ruimte voor klimaatverandering en de overgang naar duurzame energie.
3. Het versterken van leefbare, klimaatbestendige steden en regio's met voldoende ruimte voor wonen, werken en mobiliteit.
4. Het bevorderen van toekomstbestendige ontwikkeling in landelijke gebieden.

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.

Landelijk – Mobiliteitsvisie 2050 (hoofdpijnennotitie)

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. Deze notitie legt de basis voor een meer geïntegreerd bereikbaarheidsbeleid. De Contourennota van 14 oktober 2022 vormt het uitgangspunt voor deze notitie. Hierin worden de principes, aanpak en het proces beschreven. De Mobiliteitsvisie 2050 vormt de overkoepelende strategie en verbindt de deelvisies over mobiliteit, zoals Automobilititeit, Openbaar Vervoer, Fiets, Goederenvervoer, Luchtvaart en Duurzame Energiedragers.

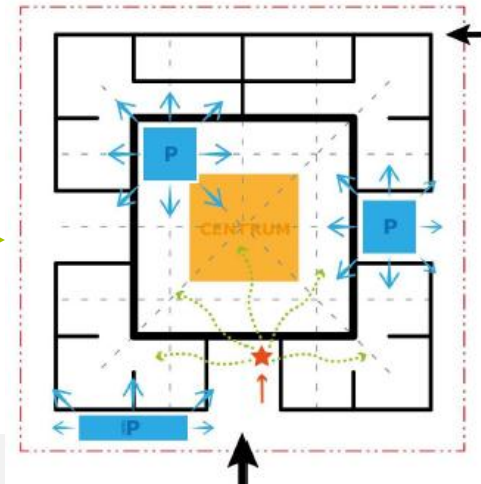
De vier hoofdpijnen richting 2050 zijn:

1. Het nastreven van integrale doelen die de bereikbaarheid van vitale functies in heel Nederland waarborgen.
2. Het slim combineren, versterken en verbinden van verschillende mobiliteitsvormen om de bereikbaarheidsdoelen efficiënt te bereiken, met aandacht voor innovatie.
3. Het toekomstige mobiliteitssysteem voldoet aan eisen voor duurzaamheid, een gezonde leefomgeving en veiligheid.
4. De bovenstaande drie hoofdpijnen worden gebiedsgericht uitgewerkt in samenwerking met partners en gebruikers van het systeem. Voor goederenvervoer is dit corridorgericht en sluit aan op internationale netwerken.

RVB – Mobiliteit en parkeren op defensierterreinen

Nationaal, regionaal en lokaal beleid laat een duidelijke beweging zien richting de verduurzaming van mobiliteit. Alternatieven voor de (eigen) auto, zoals de fiets en openbaar vervoer worden gestimuleerd. De verwachting is dat deze ontwikkeling zich doorzet. De visie van het RVB op mobiliteit en parkeren op defensierterreinen sluiten goed aan op de overige beleidsstukken.

Ter bevordering van verkeersveiligheid, gewenst mobiliteitsgedrag, duurzaamheid en strategische ontwikkelruimte op defensierterreinen heeft het Rijksvastgoedbedrijf een visie opgesteld. De visie bevat kaders en richtlijnen om te komen tot een uniforme aanpak van mobiliteit, verkeersstructuur en parkeren op defensierterreinen. Het RVB streeft naar het minimaliseren van het aantal gemotoriseerd verkeersbewegingen en stimuleren van lopen en fietsen. De visie beschrijft diverse concepten voor de inrichting van het defensierterrein, zie afbeelding hiernaast.



Parkeren

Voor defensielocaties worden onderstaande parkeernormen gehanteerd. Hieruit blijkt dat een goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer noodzakelijk is om tot een lagere parkeernorm te komen. De analyse in hoofdstuk gaat in op de bereikbaarheid van de nieuwe KCT-locatie in relatie tot deze normen.

Voor defensielocaties geldt de volgende algemene norm:

- In geval de defensielocatie is gelegen in een centrum en binnen loopafstand bij een treinstation van een stedelijk gebied: **15** parkeerplaatsen per 100 werknemers.
- In geval de defensielocatie is gelegen rond het centrum binnen een stedelijk gebied. (door gemeenten meestal gedefinieerd als 'schil'): **25** parkeerplaatsen per 100 werknemers.
- In geval de defensielocatie is gelegen aan de buitenkant van stedelijk gebied: **40** parkeerplaatsen per 100 werknemers.
- In geval de defensielocatie is gelegen buiten een stedelijk gebied en binnen een redelijk tijdsbestek (binnen 20 minuten vanaf het dichtstbijzijnde treinstation) met openbaar vervoer bereikbaar is: **50** parkeerplaatsen per 100 werknemers;
- indien de defensielocatie niet of niet binnen een redelijk tijdsbestek met openbaar vervoer bereikbaar is: **75** parkeerplaatsen per 100 werknemers.

Provinciaal en gemeentelijk mobiliteitsbeleid

Beleidskader Mobiliteit Noord-Brabant

Het mobiliteitssysteem in Noord-Brabant loopt op allerlei wijzen tegen zijn grenzen aan en de wereld van mobiliteit verandert in hoog tempo. Het mobiliteitssysteem van de toekomst vraagt daarom om een omslag in denken en handelen. Een goede bereikbaarheid is en blijft immers cruciaal voor het functioneren van onze maatschappij en economie.

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.

GVVP 2015 – 2025 Roosendaal

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

Inventarisatie – Trends & ontwikkelingen

Trends en ontwikkelingen

Hierna volgt een korte beschouwing op relevante trends en ontwikkelingen voor het KCT. De genoemde trends zijn van invloed op de toekomstige bereikbaarheid van de kazerne en manier waarop medewerkers reizen:

- Alternatieven voor fossiel
- Flexibiliteit mobiliteitskeuzes
- Slimme mobiliteit
- Betalen naar gebruik

Er worden meer trends en ontwikkelingen verwacht binnen mobiliteit, maar die hebben geen invloed op de bereikbaarheid van de kazerne. Dat heeft te maken met de specifieke aard van de werkzaamheden van het KCT. Daardoor zijn die trends niet opgenomen in dit document.

Alternatieven voor fossiele brandstof

Automobiliteit draait nu nog grotendeels op fossiele brandstof, maar de natuurlijke voorraad is eindig en het gebruik van fossiele brandstof heeft een negatieve impact op het milieu. Hierdoor kunnen de mobiliteitskosten voor voertuigen op fossiele brandstof stijgen. Daarom zal er verder gezocht worden naar alternatieve, duurzamere, brandstoffen waarmee ook negatieve effecten op luchtkwaliteit en uitstoot van de voertuigen worden verminderd. Het is belangrijk om in de infrastructuur rekening te houden met deze alternatieve brandstoffen, bijvoorbeeld door het stroomnetwerk geschikt te maken en ruimte te reserveren voor laadpalen voor elektrische auto's en fietsen.

Inventarisatie – Trends & ontwikkelingen

Flexibelere mobiliteitskeuzes

Jongere mensen zijn minder bereid om te investeren in het bezit van eigen vervoersmiddelen, maar maken meer gebruik van verschillende vormen van deelmobiliteit. Bijvoorbeeld de swapfiets (een eigen fiets voor een vast bedrag per maand) en deelauto's worden meer gebruikt door deze groep. Hierdoor kunnen zij per reis beoordelen welk vervoersmiddel het meest efficiënt is qua reistijd en kosten. Deze trend speelt het meest in stedelijke gebieden, maar kan er wel aan bijdragen dat (jonge) werknemers van het KCT graag meer vrijheid willen krijgen in de mobiliteitskeuzes die zij maken.

Slimme mobiliteit

Nieuwe technologieën dragen bij aan het verder optimaliseren van het gebruik van mobiliteit, aan het vergroten van de verkeersveiligheid, maar ook bijvoorbeeld aan efficiëntere en beter passende mobiliteitskeuzes. Doordat er meer informatie over mobiliteit op een eenvoudige wijze ontsloten kan worden, kunnen mensen betere keuzes over hun reis maken.

Betalen naar gebruik

Het is de verwachting dat er stapsgewijs een systeem ingevoerd zal worden voor het beprijzen van (auto)mobiliteit. De huidige vorm van het belasten van mobiliteit is niet houdbaar en er is een maatschappelijke oproep om het principe van de gebruiker betaalt ook op mobiliteit toe te passen. Door technische ontwikkelingen is het eenvoudiger geworden om een systeem voor betalen naar gebruik in te voeren. Als een systeem voor betalen naar gebruik wordt ingevoerd, dan zullen vooral mensen die veel met de auto reizen meer kosten hebben voor hun mobiliteit.

Deze ontwikkeling kan effect hebben op de aantrekkelijkheid van het KCT voor medewerkers op grote afstand. Wellicht kiezen meer mensen dan voor huisvesting op de kazerne.

3 Analyse

- Gebruikers KCT
- Reistijdanalyses auto, fiets en OV
- Omliggend wegennet

Analyse – herkomst & type medewerkers

Woon-werkverplaatsingen KCT

Het KCT heeft nu circa 750 medewerkers. Hiervan reist het overgrote deel (99%) met eigen vervoer naar de kazerne. Dit eigen vervoer kan zowel de auto als de fiets zijn. Slechts 1% van de werknemers reist nu met het openbaar vervoer naar de kazerne.

Bij de medewerkers die met eigen vervoer reizen wordt onderscheid gemaakt tussen:

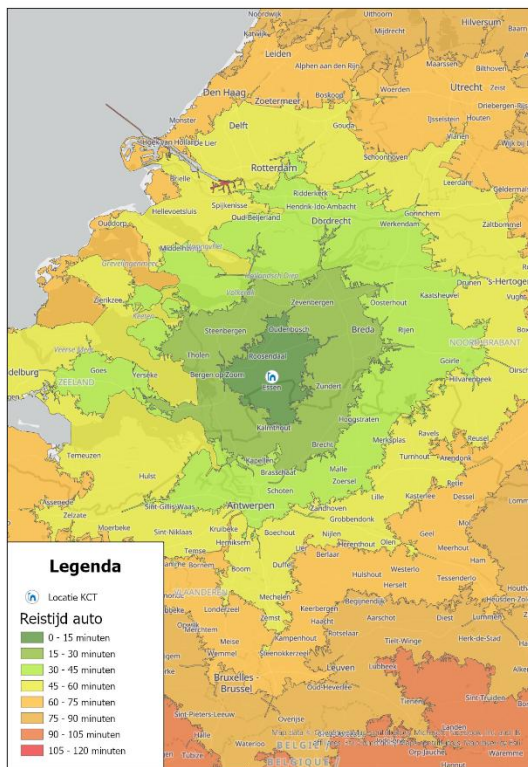
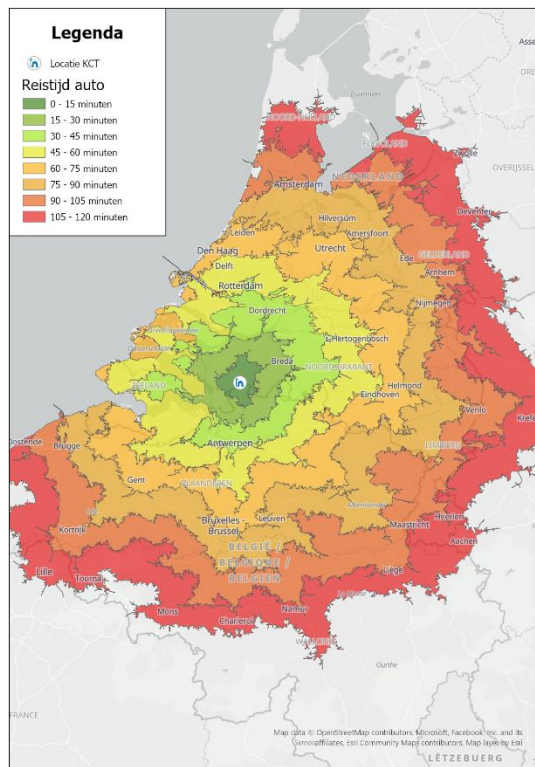
- Recht op huisvesting op de kazerne (woont >70km van kazerne). Van de huidige medewerkers heeft 36% (ca. 270 medewerkers) recht op huisvesting op de kazerne.
- Geen recht op huisvesting op de kazerne (woont <70km van kazerne). Van de huidige medewerkers woont circa 62% (480 medewerkers) binnen deze straal.

Bron: Afdeling Transitie Vastgoed Defensie, Directie Vastgoed Management (DVM), Defensie Ondersteuningscommando, Ministerie van Defensie

Van alle medewerkers is onbekend met welk vervoersmiddel zij naar de kazerne komen en/of hoe vaak gebruikt wordt gemaakt van de recht op huisvesting. Op basis van gesprekken met het KCT en RVB is wel duidelijk dat de auto het grootste aandeel heeft in de dagelijkse woon-werkverplaatsingen. Het aandeel fiets zal laag zijn en alleen van toepassing op medewerkers zonder veel bagage die binnen 15 kilometer van de kazerne wonen.

Op basis van de aangeleverde informatie kan geen inschatting worden gemaakt van de potentie van duurzamere alternatieven op de eigen auto. Om een goede inschatting te maken is meer informatie nodig over de herkomst van de huidige medewerkers, bijvoorbeeld op postcode 4 (PC4) niveau of CBS wijk- of buurtindeling. Bijvoorbeeld: het verbeteren van de OV-bereikbaarheid van de kazerne heeft alleen zin als een significant aandeel van de medewerkers ook vlakbij een OV-knooppunt woont.

Analyse – Bereikbaarheid nieuwe locatie KCT auto

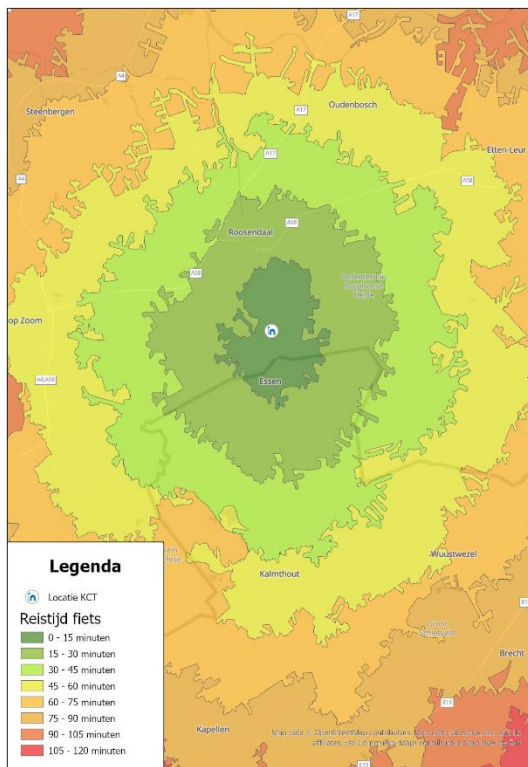
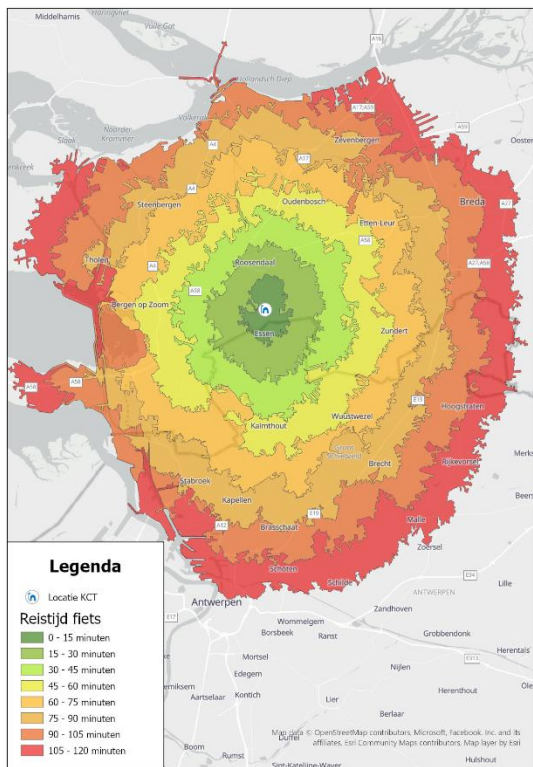


Naastgelegen analyse laat zien wat het bereik van de nieuwe kazernelocatie is op basis van een gemiddelde reistijd voor auto, dus niet in de reistijd in piek van de spitsperiodes.

Het verplaatsen van de kazerne heeft weinig invloed op de autobereikbaarheid van het KCT omdat de onderlinge afstand tussen de oude en nieuwe kazerne zeer beperkt is.

De ligging nabij de Belgische grens maakt dat de bereikbaarheid ten opzichte van de rest van Nederland relatief beperkt is. Toch is het buiten de spits mogelijk om binnen circa 1 uur rijden grote steden zoals Den Haag, Utrecht, Den Bosch en Eindhoven te bereiken. In de ochtend- en avondspits is de reistijd circa 1,5 keer zo lang.

Analyse – Bereikbaarheid nieuwe locatie KCT fiets



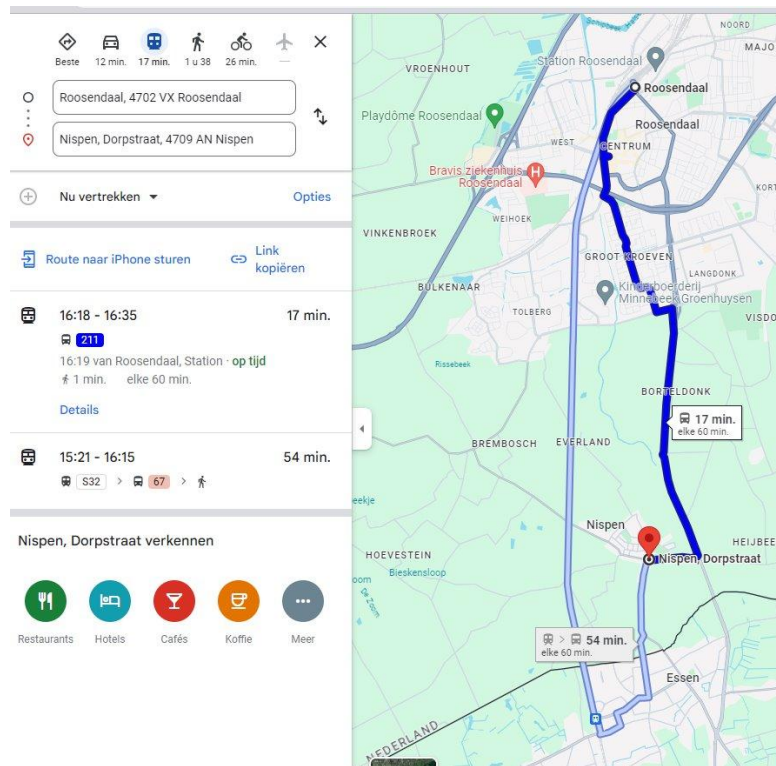
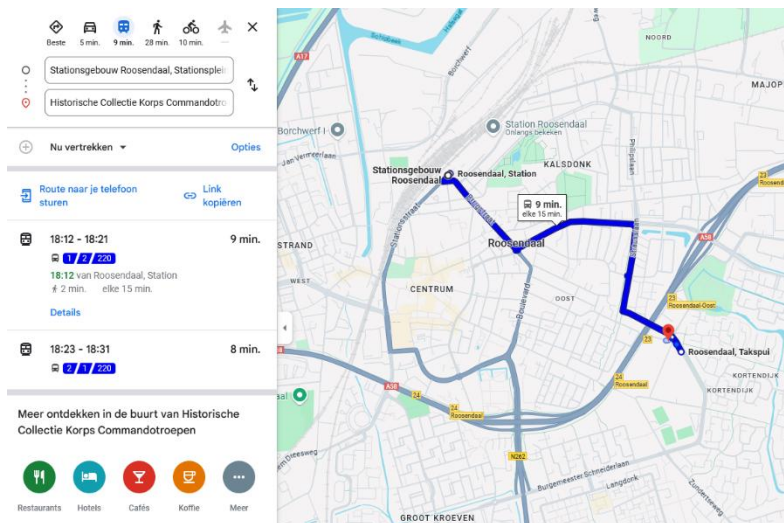
In tegenstelling tot de auto zal de reistijd voor fietsers wel behoorlijk toenemen als gevolg van de verplaatsing van het KCT. Bijvoorbeeld voor medewerkers die in Roosendaal wonen, zal de reistijd toenemen naar ongeveer 30 minuten.

Op basis van deze kaarten, waarin de reistijden voor een gewone fiets zijn weergegeven, zijn niet direct barrières zichtbaar in routes tussen het KCT en de grootste woongebieden in de omgeving.

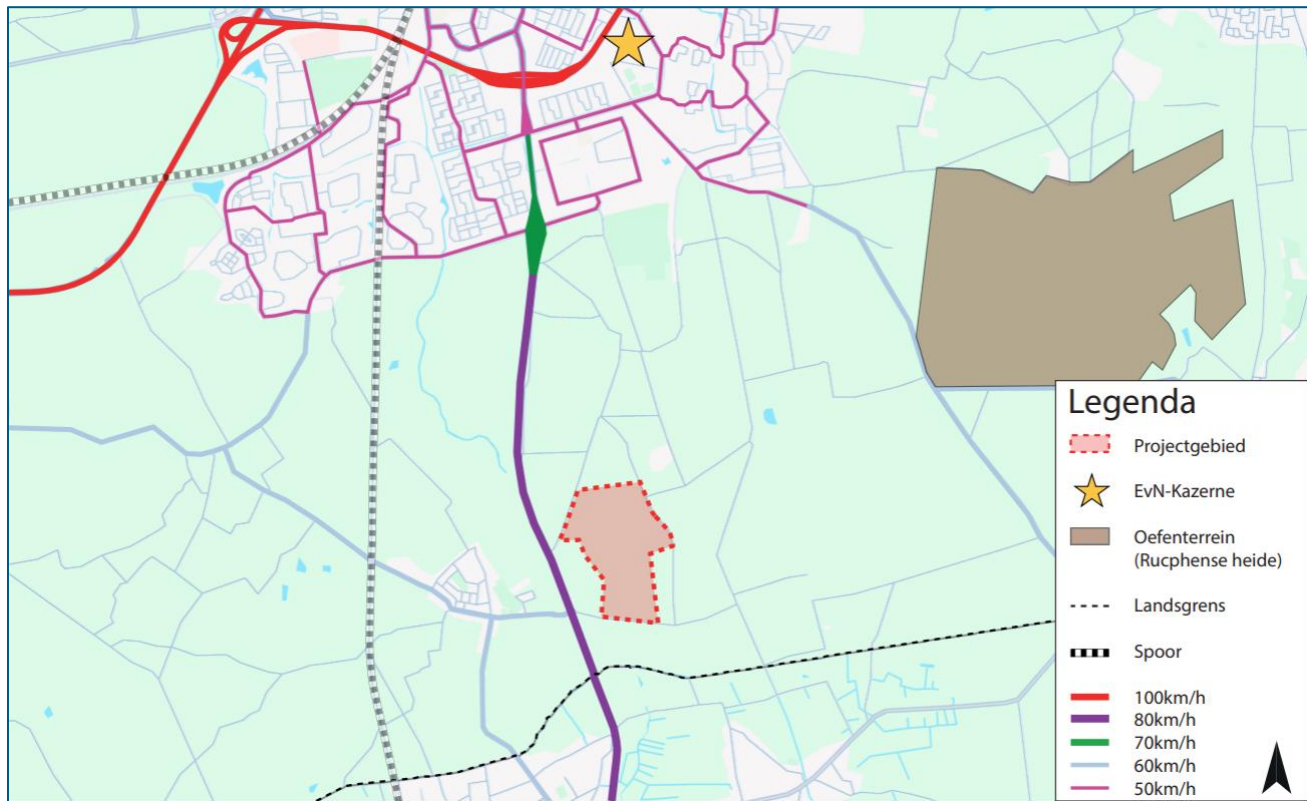
Medewerkers die binnen 15 tot maximaal 60 minuten reistijd van hun werk wonen zijn kansrijk om met de fiets te komen. Steden en dorpen die hier binnen vallen zijn Roosendaal, Oudenbosch en Bergen op Zoom. Met de elektrische fiets wordt het bereik van het nieuwe locatie van het KCT binnen 60 minuten fietsafstand nog iets groter.

Analyse – Bereikbaarheid nieuwe locatie KCT

- Op de huidige locatie van het KCT reist slechts 1% van de werknemers met het OV, ondanks dat de EvN binnen 10 minuten bereikbaar is vanaf station Roosendaal.
- De nieuwe locatie van het KCT is niet bereikbaar binnen 20 minuten vanaf station Roosendaal (het dichtstbijzijnde treinstation).



Analyse – autonetwerk

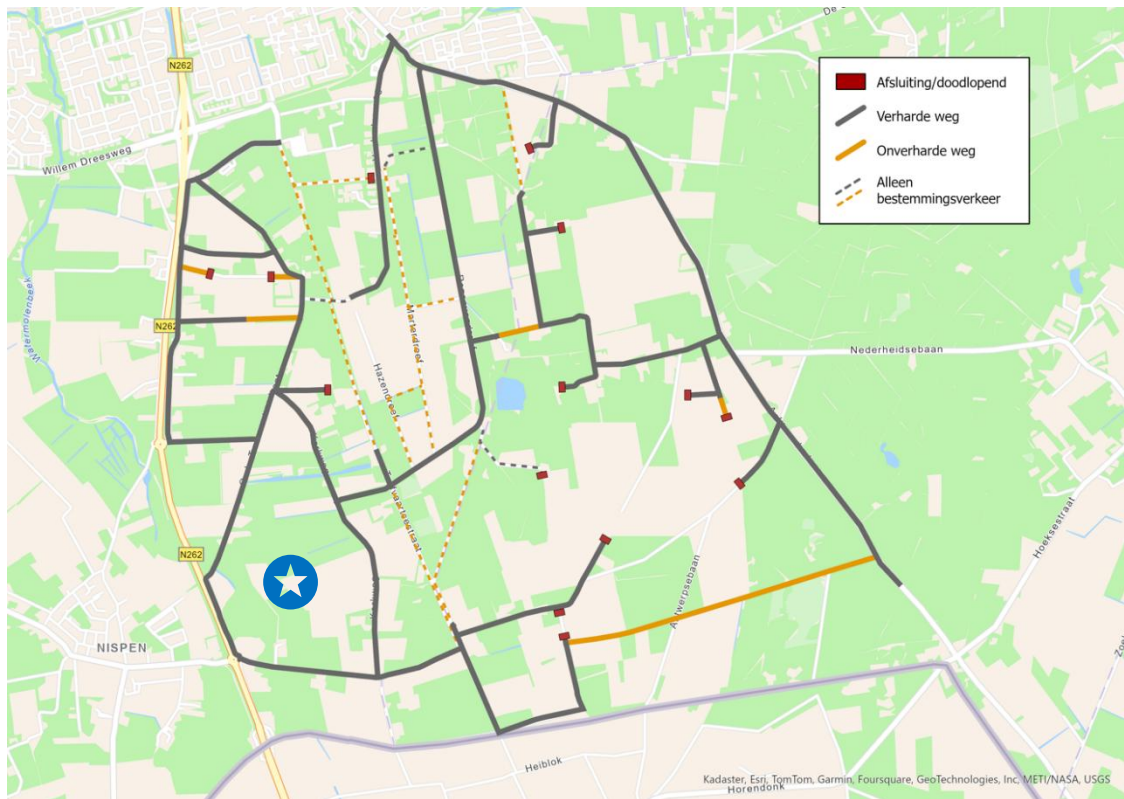


Ten westen van het projectgebied voor de nieuwe locatie van het KCT ligt de N262. Deze weg is aangesloten op het snelwegennet (A58/ A17).

De N262 is de enige logische optie voor de ontsluiting van de nieuwe locatie van de nieuwe kazerne. De overige wegen rondom deze locatie zijn smalle doorlopende erftoegangswegen in het buitengebied en niet goed ingericht voor het verwerken van (veel) gemotoriseerd verkeer. Zie ook volgende pagina.

De overige wegen rondom de nieuwe kazerne vormen wel de meest directe verbinding tussen de nieuwe kazerne en het oefenterrein Rucphense heide. In het netwerk voor landbouwverkeer is een ontbrekende schakel tussen de N262 en Zundertseweg opgenomen. Wordt deze verbinding gerealiseerd dan is dit ook een geschikte route voor defensieverkeer tussen de kazerne en het oefenterrein.

Analyse – type verharding op wegen rondom KCT

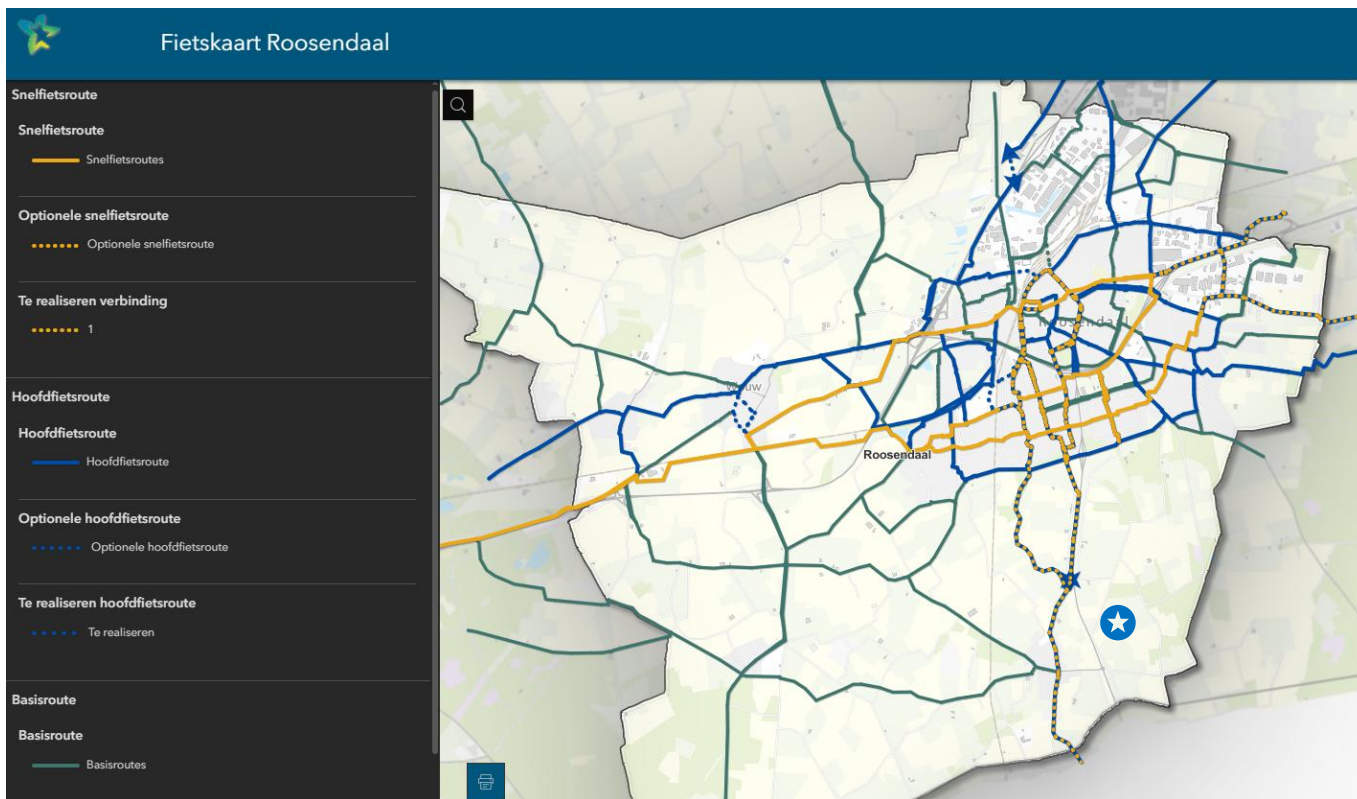


De lokale wegenstructuur is hiernaast weergegeven. Hieruit blijkt dat er sprake is van veel doodlopende en soms onverharde wegen vooral bedoeld voor bestemmingsverkeer.

Het is vanuit verkeersveiligheid onwenselijk dat deze routes gebruikt gaan worden voor verplaatsingen van en naar de kazerne. In een parallel proces worden de ontsluitingsvarianten van de nieuwe kazerne onderzocht.

Mogelijk worden deze routes wel gebruikt als meest directe verbinding tussen de nieuwe kazerne en het oefenterrein Rucphense heide.

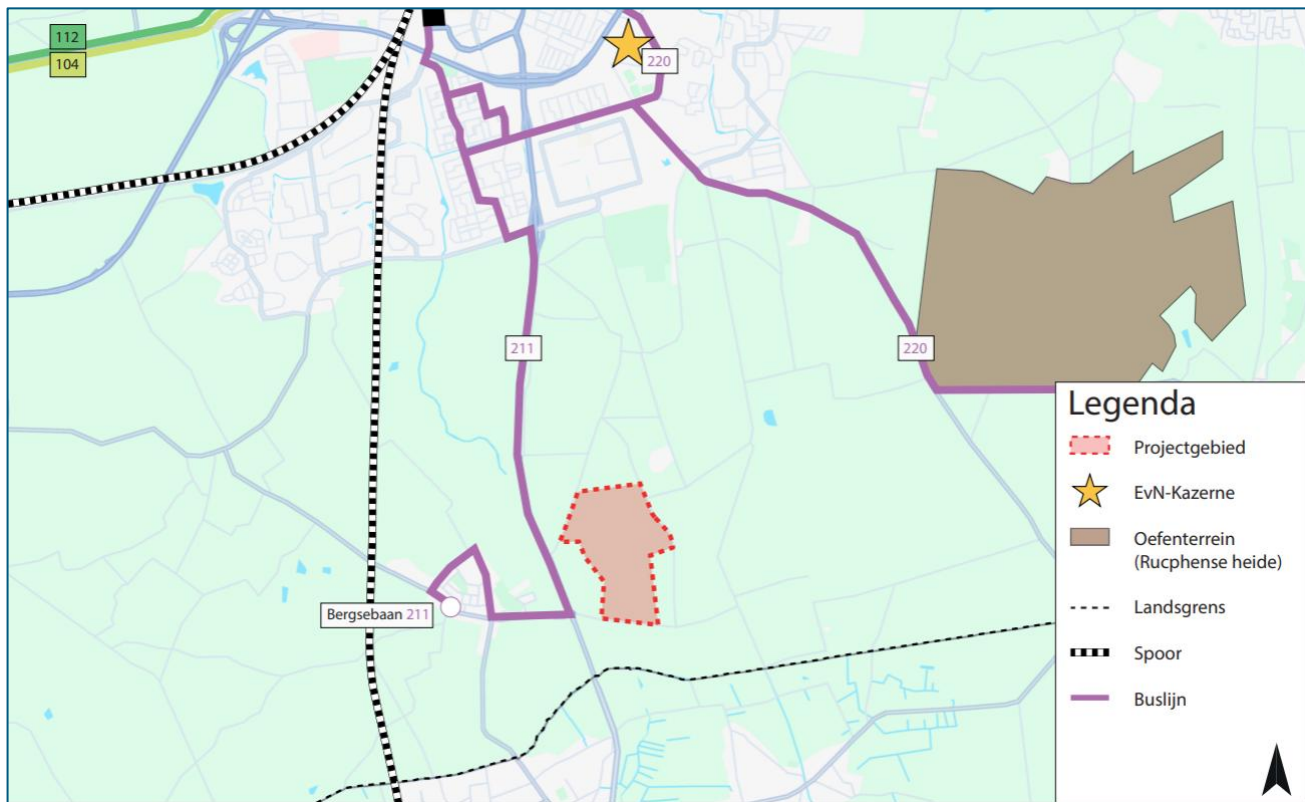
Analyse – belangrijkste fietsroutes



In 2023 heeft de gemeente Roosendaal een Integraal Fietsplan gemaakt, waarin het fietsnetwerk uit het GVVP is geactualiseerd. Dit fietsnetwerk is hiernaast weergegeven, maar niet vastgesteld.

Langs de N262 is een (optionele) snelfietsroute opgenomen. Als deze snelfietsroute wordt gerealiseerd, dan komt dat de bereikbaarheid van de nieuwe locatie van het KCT ten goede voor fietsers uit Roosendaal en Essen (België).

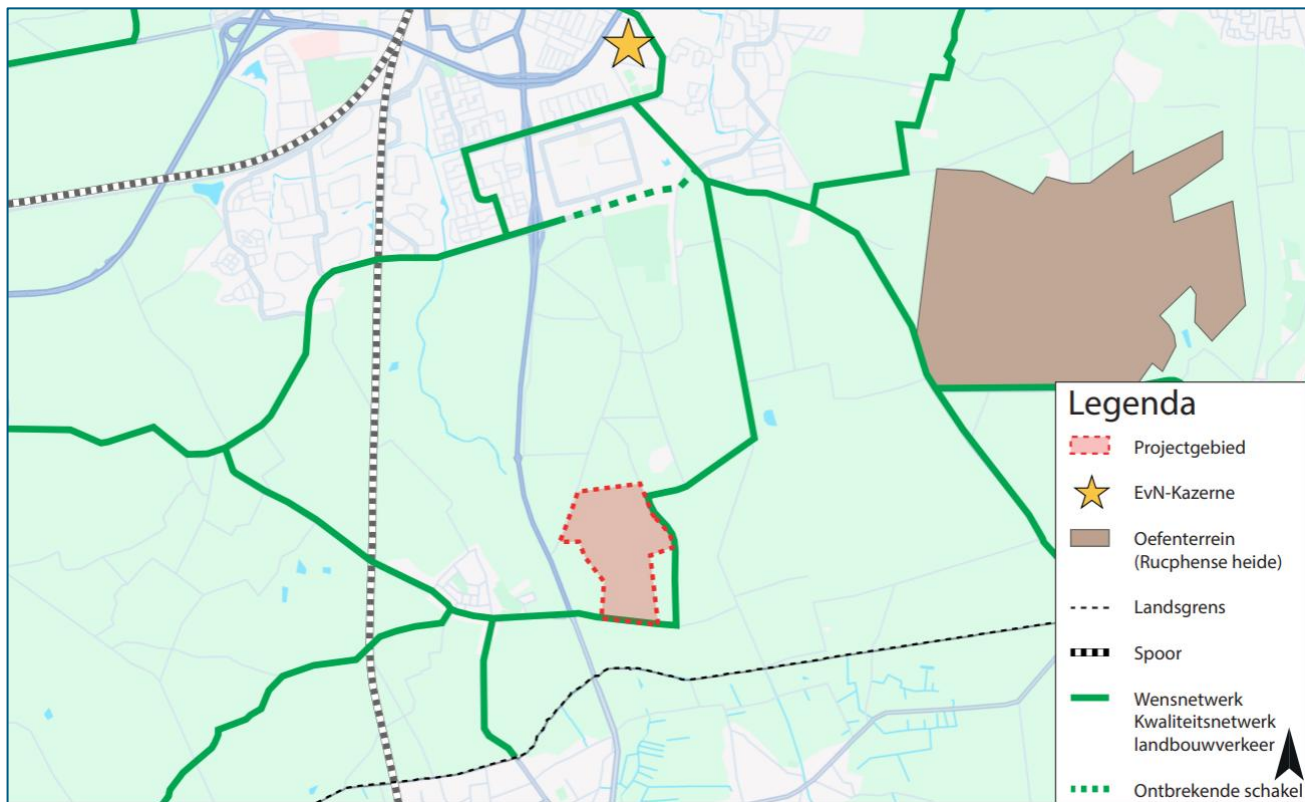
Analyse – openbaar vervoer netwerk



Op de kaart zijn de spoor- en buslijnen rondom de nieuwe locatie van het KCT weergegeven. Buslijn 211 rijdt langs het projectgebied, maar er zijn op dit moment geen bushaltes in de omgeving van het projectgebied. Buslijn 211 rijdt op dit moment één keer per uur op werkdagen tussen 7:00 en 18:00.

Een randvoorwaarde voor een goede bereikbaarheid van de nieuwe kazerne is dat er een bushalte op de N262 wordt gerealiseerd bij de entree van het KCT en dat de bus langer en vaker per uur gaat rijden.

Analyse – netwerk landbouwverkeer



De regio West-Brabant heeft een wensnetwerk voor landbouwverkeer vastgesteld. Hiermee wil de regio bijdragen aan een goede en veilige bereikbaarheid voor landbouwverkeer. Op de wegen die onderdeel zijn van dit netwerk moet met name het doorgaande agrarische verkeer gaan rijden. Ook op andere wegen in het buitengebied zal landbouwverkeer blijven rijden.

De Heijbeeksestraat en Kerkweg, die grenzen aan het projectgebied voor de nieuwe locatie voor het KCT, zijn onderdeel van het wensnetwerk landbouwverkeer. Op deze wegen zal het nodige landbouwverkeer (blijven) rijden en de inrichting van de wegen moet voldoen om dit landbouwverkeer te kunnen verwerken. Daardoor kan deze route ook goed gebruikt worden voor defensieverkeer tussen de nieuwe kazerne en het oefenterrein Rucphense heide.

Als de ontbrekende schakel tussen de N262 en Zundertseweg wordt gerealiseerd in het netwerk voor landbouwverkeer, dan is dit ook een geschikte route voor defensieverkeer.

Het verbeteren van de verkeersveiligheid en bereikbaarheid in het buitengebied is een kans op wegen uit het landbouwnetwerk.

4 Conclusie en aanbevelingen

- Conclusie
- Kansen voor duurzamer woon-werkverkeer

Conclusie

Beperkte kansen verduurzaming woon-werkverkeer

Uit de inventarisatie en analyse blijkt dat er kansen zijn om de bereikbaarheid van de nieuwe kazerne duurzamer te organiseren. Tegelijkertijd constateren we dat het realiseren van een kazerne in het buitengebied altijd gepaard blijft met een groot aandeel auto in de woon-werkverplaatsingen. Zonder aanvullende maatregelen zal de bereikbaarheid van het KCT op de nieuwe locatie verslechteren voor de fietser en gebruiker van het openbaar vervoer.

Een hoog aandeel autogebruik in de woon-werkverplaatsingen past ook bij het beeld bij andere locaties van defensie. Een hoog autogebruik hoeft niet per definitie te leiden tot knelpunten op het omliggend wegennet. De binnenslapers die met de auto komen genereren immers maar twee autoritten per week (in plaats van twee per dag bij regulier woon-werkverkeer). Het nadeel is wel dat deze auto vervolgens kostbare ruimte inneemt binnen de poorten.

Kansen verbetering bereikbaarheid voor fiets en openbaar vervoer:

- Het realiseren van een bushalte op de N262, het uitbreiden van de rijtijden en verhogen van de frequentie van buslijn 211 zijn randvoorwaarde voor een redelijke bereikbaarheid van de kazerne met het openbaar vervoer.
- Pendeldienst vanuit defensie tussen Station Roosendaal en de nieuwe kazerne. Het voordeel van een pendeldienst is dat deze flexibel is en kan worden afgestemd op de behoeften vanuit de gebruikers
- Aansluiting bij de eventuele snelfietsroute tussen Roosendaal, Nispen en Essen. Ondanks deze maatregel zal de reistijd met de fiets voor werknemers behoorlijk toenemen.

Indien meer inzicht in (de potentie van) duurzame mobiliteitsoplossingen gewenst is, dan is meer inzicht in (de herkomst van) de verschillende gebruikers noodzakelijk.