

Concept Ontwikkelplan **Rondje Roosendaal**

November 2021

1. Probleemstelling en doel

- 1.1 Probleemstelling
- 1.2 Deelgebieden Rondje Roosendaal
- 1.3 Doelstelling

De omgevingsvisie is opgesteld door:

Gemeente Roosendaal/ Team Ruimtelijk Ontwikkeling

- Wouter Wille
- Marco Hermann
- Roy Pesman
- Dirk Verhagen
- Pascal Hendriks
- Pascal Vermeulen
- Anton van Osta

Provincie Noord-Brabant

- Elles Aertsen
- Wybe Theijse

Het kaartmateriaal in dit visiedocument is opgesteld door de Gemeente Roosendaal. Waar mogelijk is een referentie opgenomen. Mocht er toch bezwaar zijn tegen gebruik van een foto of beeld, dan kunt u contact opnemen met de gemeente Roosendaal

Inhoudsopgave

Samenvatting ontwikkelplan Rondje Roosendaal	4-8
Totstandkoming en participatie	9
1. Probleemstelling en doel	10
1.1 Probleemstelling	
1.2 Deelgebieden Rondje Roosendaal	
1.3 Doelstelling	
2. Ambitie	12
3. Het Plan	13
3.1 Cultuur en erfgoed versterken	14-15
3.1.1 Verhaallijnen als vertrekpunt	14-15
3.1.2 Monumentale gebouwen behouden als ankerpunt en icoon	
3.2 Natuur in de stad	18
3.2.2 Groene, compacte binnenstad	17-18
3.3 Gemixte dichtheden	23
3.3.1 Algemene principes ontwikkeling programma	23
3.3.2 Stadsoevers en Vlietpark; Transformatie van industrieel gebied naar duurzame leef- en werkomgeving	22-23
3.3.3 Spoorstraatzone; transformatie van functionele zone naar inspirerend plek voor de stad	23
3.3.4 Mariadal: oase van rust en proeftuin voor duurzaamheid	24
3.3.5 Laan van Brabant; (zorg)wonen nabij dagelijkse voorzieningen	24
3.3.6 Nieuwe centrum: transformatie van winkelen naar multifunctioneel centrum	25-26
3.4 Duurzame mobiliteit (Vijf minuten stad)	28
3.4.1 Opwaarderen belangrijkste verbindingen voor fietsers en wandelaars	29
3.4.2 Mobiliteits hubs (L, M en S)	32-33

Samenvatting

Aanleiding

Roosendaal is volop **in ontwikkeling**! Op en aan diverse plekken in de stad wordt gewerkt of worden voorbereidingen voor ontwikkelingen getroffen. Om een aantal voorbeelden te noemen: de komst van het nieuwe ziekenhuis bij de Bulkenaar en de urban leisure in de Stok. Maar ook in de binnenstad met ontwikkelingen als Stadsoevers en Vlietpark, de herontwikkeling van Mariadal en de Dr. Braberstraat (V&D-locatie).

Het college heeft het initiatief genomen om **'Roosendaal gezonde stad'** van Riek Bakker uit 2014 te **actualiseren**. Recente ontwikkelingen, zoals de toename van de leegstand in de stad, vragen om een herijking van deze visie. Dat sluit aan bij de visie en ambitie van de provincie om leegstand in het centrum tegen te gaan en tegelijkertijd het aantal woningen te laten toenemen. Om inhoud te geven aan deze transformatieopgave hebben de gemeente en de provincie Noord-Brabant in maart 2021 **een intentieovereenkomst** gesloten. Doel van beide partijen is om samen te werken aan een vitaal & duurzaam Roosendaal. Dat doen zij als gelijkwaardige partners met ieder een eigen rol en verantwoordelijkheid. De opgave plaatsen zij in een bredere context: ook de verbinding van de binnenstad met het aangrenzende stedelijk gebied, de wijken en de dorpen is van belang.

Daarnaast heeft de Raad via diverse **moties en amendementen** aandacht gevraagd voor een integrale visie op de verdere ontwikkeling in het centrum en verschillende onderwerpen in dit plangebied, zoals een vitale binnenstad, stationsgebied, behoud Roosendaals erfgoed, verkeersveiligheid en parkeren.

Het ontwikkelplan Rondje Roosendaal geeft op inspirerende wijze richting aan de ontwikkelingen in het centrumgebied. Het betreft een integrale visie, niet alleen gericht op woningbouw maar op diverse functies en verbindingen met de omgeving.



3 Belangrijke transformaties

Roosendaal Gezonde Stad uit 2014 is vooral ingegeven door de financiële en vastgoedcrisis van die tijd en de opkomst van het internetwinkelen. Daarmee verloor de binnenstad een groot deel van haar commerciële potentieel. Deze ontwikkeling is nog steeds gaande en leidt tot een verdergaande herstructurering van de commerciële compacte binnenstad.

Maar daarnaast zijn er nog twee ontwikkelingen die van grote invloed zijn op de toekomst van de Roosendaalse binnenstad. We spreken van drie grote transformaties:

- **De transformatie van “place to buy” naar “place to be and meet”**
- **De transformatie van autostad naar woonstad**
- **De transformatie van stenen stad naar groene stad**

De eerste transformatie is een voortzetting van de ontwikkeling in de commerciële binnenstad. Het gaat daarbij niet alleen meer om saneren van winkels en het compacter maken van het winkelgebied. Het gaat ook om het bieden van nieuw perspectief. Om consumenten van binnen en buiten de stad naar de Roosendaalse commerciële compacte binnenstad te trekken zal de binnenstad zich steeds sterker ontwikkelen als huiskamer van de stad. De kwaliteit van het verblijf, het aanbod van winkels, voorzieningen, evenementen en de openbare ruimte bepalen in hoge mate de aantrekkelijkheid en toekomst van de compacte commerciële binnenstad.

De tweede transformatie zet in op een kwalitatief hoogwaardiger woon- en leefklimaat. In de “oude” binnenstad was er veel aandacht voor de winkelfunctie en de bereikbaarheid per auto. Met het terugtrekken van de commerciële functies is er meer nadruk op de ontwikkeling van de woonfunctie komen te liggen. Roosendaal zet fors in om meer woningen in de binnenstad toe te voegen. Daarmee ontstaat een grotere maatschappelijke behoefte aan een leefbare binnenstad met een breed aanbod van voorzieningen. In het participatietraject hebben de bewoners van de binnenstad duidelijk aangegeven dat zij in hun eigen binnenstad meer ruimte voor wonen en verblijven willen hebben.

De laatste grote transformatie komt voort uit ontwikkelingen op het milieu- en duurzaamheidsgebied. Klimaatadaptatie en hittestress zijn belangrijke aandachtspunten voor de gemeente. Vergroening van de binnenstad is noodzakelijk. Maar er zijn ook ontwikkelingen die van grote waarde zijn voor de leefbaarheid in de binnenstad. De stadstuin van Hasselt is daar een sprekend voorbeeld van.

Alles tezamen staat de binnenstad van Roosendaal voor een grote opgave van verandering die nog jaren gaat duren, maar die als resultaat zal hebben dat het een plek wordt waar het winkelen, wonen en beleven van die plek voor alle inwoners en bezoekers van Roosendaal van meerwaarde zal zijn.

Principes Rondje Roosendaal

In het ontwikkelplan voor Rondje Roosendaal worden bestaande waarden zichtbaar gemaakt, versterkt en aan elkaar verbonden. Het biedt houvast om toekomstige ontwikkelingen, herontwikkeling en nieuwbouw in samenhang te ontwikkelen met een toegevoegde waarde voor de stad. Ontwikkelingen waardoor huidige bewoners nog meer trots zijn op hun stad en er met plezier wonen, en nieuwkomers worden geïnspireerd om hier te gaan wonen, werken of recreëren.

Vier principes liggen hier aan ten grondslag. Deze zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden en bepalen gezamenlijk de koers voor het Rondje Roosendaal en de toekomstige ontwikkelingen die hierin plaatsvinden.

De principes **cultuur en erfgoed** versterken en **natuur in de stad** zijn belangrijke identiteitsdragers voor de stad. Cultuur en erfgoed maakt de ambitie en uitstraling van de stad zichtbaar. Samen met natuur vormt het een aantrekkelijk ruimtelijk raamwerk waar binnen toekomstige ontwikkelingen plaatsvinden. Waarbij cultuur en erfgoed als katalysator gaan dienen voor opwaardering van bestaande omgevingen en natuur in de stad een bijdrage levert aan een klimaatbestendig stad en aantrekkelijke omgeving om te wonen, werken en recreëren.

Het derde principe **gemixte dichtheden** gaat over het nieuw en aantrekkelijk en een divers programma in belangrijke (her)ontwikkelgebieden zoals Stadsoevers/Vlietpark, Spoorstraat-zone, De binnenstad en Laan van Brabant. Programma wat past bij de plek/locatie en wat ervoor zorgt dat er levendige gebieden ontstaan zowel overdag als in de avonduren. Nieuw programma binnen rondje Roosendaal zorgt voor duizenden nieuwkomers, vooral bewoners maar ook ondernemers. Dit zorgt voor reuring en gezelligheid in Roosendaal, maar zorgt ook voor meer bezoekers aan voorzieningen in de stad.

Het vierde principe, **duurzame mobiliteit (5 minuten stad)**, zorgt voor een inclusieve stad waarin iedereen mee kan doen. Ruimtelijke strategie en mobiliteit worden met elkaar verweven. Het uitgangspunt is om aantrekkelijke en logische fiets- en wandelverbindingen te maken. In beginsel richt je ruimte in voor lopen en fietsen en denk je daarna aan bereikbaarheid voor OV en auto.

De vier principes vormen samen het ruimtelijk kader voor (her)ontwikkelingen: dit leidt tot een consistente en inspirerende koers voor Roosendaal!

Deze visie vertaalt zich in de samenvattende kaart hiernaast:

De kaart geeft per deelgebied de ontwikkelmogelijkheden en kansen :

- Stadsoevers/Vlietpark: ontwikkeling **gemengd** gebied met wonen, onderwijs & urban leisure in Vlietpark, aandacht voor snelle en veilige wandelverbinding met de binnenstad (stadspodium, de Schuiven);
- Oude binnenstad: herontwikkeling/intensivering wonen-werken, opwaarderen openbaar gebied, herwaardering historisch erfgoed, verbeteren groen/ leefbaarheid en investeren in een veilige en aantrekkelijke **verbinding met het station**;
- Centrum/Laan van Brabant: **transformatie** kantoor/detailhandel naar meer (zorg)wonen en een kleiner kernwinkelgebied, met een **schaalsprong** (meer woningen in hogere dichtheden) voor de Laan van Brabant en vergroening van het openbaar gebied; dit in combinatie met behoud/herwaardering van historische panden;
- Spoorstraatzone: herontwikkeling/intensivering wonen-werken-onderwijs, aanpak openbaar gebied en **Stationsplein** (verkeersveiligheid);
- In gehele gebied speciale aandacht voor mobiliteit en goede verbindingen: meer ruimte voor voetganger en fiets, logische en veilige **langzaam verkeer**(sroutes), ingrepen in de **verkeerscirculatie** en in het **parkeren** voor verkeersveiligheid en een betere leefbaarheid in de afzonderlijke straten.

Visiekaart totaal



Belangrijkste voorgestelde ruimtelijke ingrepen

Om de ambities van het Rondje Roosendaal mogelijk te maken zijn een aantal ingrepen en investeringen nodig. De belangrijkste ingrepen uit het ontwikkelplan Rondje Roosendaal zijn hieronder op een rij gezet:

- op korte termijn investeren in de **Roosendaalse iconen**: St. Jan, EKP, Huis van Roosendaal, Mariadal, stadion, station;
- het verwijderen van het busstation Roselaerplein;
- op korte termijn starten met een aantal **pilots** in de Brugstraat/Spoorstraat en omgeving met ingrepen om de verkeersveiligheid en leefbaarheid te verbeteren;
- **stationsgebied aantrekkelijker maken** door aanpassen van het openbaar gebied;
- verbeteren **verbinding station-centrum** (Brugstraat, Prinsensingel); herinrichten, vergroenen met meer ruimte voor de voetganger en de fiets, zoveel mogelijk gebruik makend van de historische linten;
- creëren van verschillende **woonmilieus** die tegemoet komen aan de wensen van de Roosendaalse bevolking (betaalbare woningen);
- verkleinen kernwinkelgebied (**compacte binnenstad**); als gevolg van minder vraag naar winkelruimte deze concentreren met aantrekkelijke aanloopstraten;
- investeren in het **openbaar gebied** (toepassen uitgangspunten Roosendaal Natuurstad middels vergroening & aandacht voor leefbaarheid / veiligheid);
- **vergroening/verduurzaming** gevels en daken;
- **schaalsprong** (toevoegen woningen in grotere dichtheden) spoorzone & Laan van Brabant;
- verschuiving aandacht naar **voetganger/fietser** en minder op auto.

Totstandkoming & participatie

Dit ontwikkelplan is tot stand gekomen in samenwerking met de Provincie Noord-Brabant.

De volgende participatietrajecten hebben de afgelopen periode plaatsgevonden:

- participatie in het kader van de omgevingsvisie
- communicatie herontwikkeling Mariadal
- gesprekken bewoners & bedrijven Brugstraat
- gesprekken bewoners Spoorstraat
- gesprekken bewoners Prinsensingel

Specifiek voor Rondje Roosendaal is tot op heden het volgende participatietraject opgezet:

- 3 gebiedsgerichte informatieavonden (Spoorstraat, Centrum & Vlietpark/Stadsoevers); hierbij was de doelstelling a) informeren dat dit ontwikkelplan opgesteld gaat worden, b) op te halen wat er leeft en speelt en c) het vervolgproces te schetsen.
- inloopspreekuur; op drie verschillende momenten in de drie deelgebieden (Spoorstraat, Centrum & Vlietpark/Stadsoevers) de gelegenheid te geven aan belangstellenden om input mee te geven.
- via email/website/social media het voornemen kenbaar maken van dit ontwikkelplan en de gelegenheid te geven voor input.
- 4e generatie methode thematische gesprekken (bureau Zet); themagewijs hebben diverse gesprekken plaatsgevonden met mensen die middels de via-via methode hebben

Specifiek voor Rondje Roosendaal is tot op heden het volgende participatietraject opgezet:

- 3 gebiedsgerichte informatieavonden (Spoorstraat, Centrum & Vlietpark/Stadsoevers); hierbij was de doelstelling a) informeren dat dit ontwikkelplan opgesteld gaat worden, b) op te halen wat er leeft en speelt en c) het vervolgproces te schetsen.
- inloopspreekuur; op drie verschillende momenten in de drie deelgebieden (Spoorstraat, Centrum & Vlietpark/Stadsoevers) de gelegenheid te geven aan belangstellenden om input mee te geven.
- via email/website/social media het voornemen kenbaar maken van dit ontwikkelplan en de gelegenheid te geven voor input.
- 4e generatie methode thematische gesprekken (bureau Zet); themagewijs hebben diverse gesprekken plaatsgevonden met mensen die middels de via-via methode¹ hebben aangegeven hierover actief mee te willen denken.
- samenwerking met het binnenstadsbestuur (vastgoedeigenaren, collectief Roosendaal). Op continue basis vindt hiermee het gesprek plaats.
- samenwerking NS; met de NS vindt continu overleg plaats. De NS heeft aangegeven de spoorzone te willen ontwikkelen.

Voor het vervolgtraject is het de bedoeling dat, met inachtneming van feedback van de Raad, gericht teruggegaan wordt naar de diverse stakeholders om aan te geven wat er met de input is gebeurd en te informeren over de ontwikkelrichting van Rondje Roosendaal, en hierbij opnieuw feedback op te halen.

1. Probleemstelling en doel

1.1 Probleemstelling

De leefbaarheid en de vitaliteit van de stad Roosendaal behoeft aandacht. De gemeente streeft er naar een toekomstbestendige, duurzame kwaliteitsimpuls te geven aan de binnenstad van Roosendaal en de directe schil er omheen, waarbij de leefbaarheid verbeterd wordt. De gemeente streeft naar een centrum waar diverse publiek aantrekkende functies aanwezig zijn en evenementen worden georganiseerd. Evenementen, gericht op bezoekers uit Roosendaal zelf, maar zeker ook voor bezoekers uit de regio.

Ook de provincie Noord-Brabant ziet de ruimtelijke kwaliteit van de Brabantse steden en dorpen als een centrale pijler voor een gezond en dynamisch woon-leef-en vestigingsklimaat. De woonopgave in de provincie is fors en vraagt om variatie in aanbod en versnelling van de productie. Er liggen grote uitdagingen op het gebied van vitaal houden van stadsharten en tegengaan van leegstand. De provincie ambieert vanuit deze visie een actieve rol bij binnenstedelijke transformaties door richting te geven, beweging te stimuleren en mogelijk te maken. De provincie wil vanuit die ambitie een bijdrage leveren aan een stevige impuls voor het Stadshart van Roosendaal, om invulling te geven aan de ambitie voor een hoge kwaliteit van leven en economie in Noord-Brabant. Het imago van Roosendaal dient verbeterd te worden en de uitstraling van het centrum dient versterkt. Dit is bijvoorbeeld zichtbaar als je in Roosendaal per trein aankomt en op zoek bent naar het (winkel)centrum. Delen van Roosendaal zijn nog weinig ontwikkeld (bijvoorbeeld de spoorzone) of komen voor herontwikkeling in aanmerking.

1.2 Deelgebieden Rondje Roosendaal

De gezamenlijke ambitie is om het gebied Rondje Roosendaal integraal te ontwikkelen. Tot het gebied behoren:

1. centrum
2. oude centrum
3. kloostercomplex Mariadal
4. stationsgebied (spoorzone)
5. Stadsoevers
6. Vlietpark

Roosendaal “Gezonde Stad” ging over de deelgebieden 1. centrum en 3. Mariadal.

1.3 Doelstelling

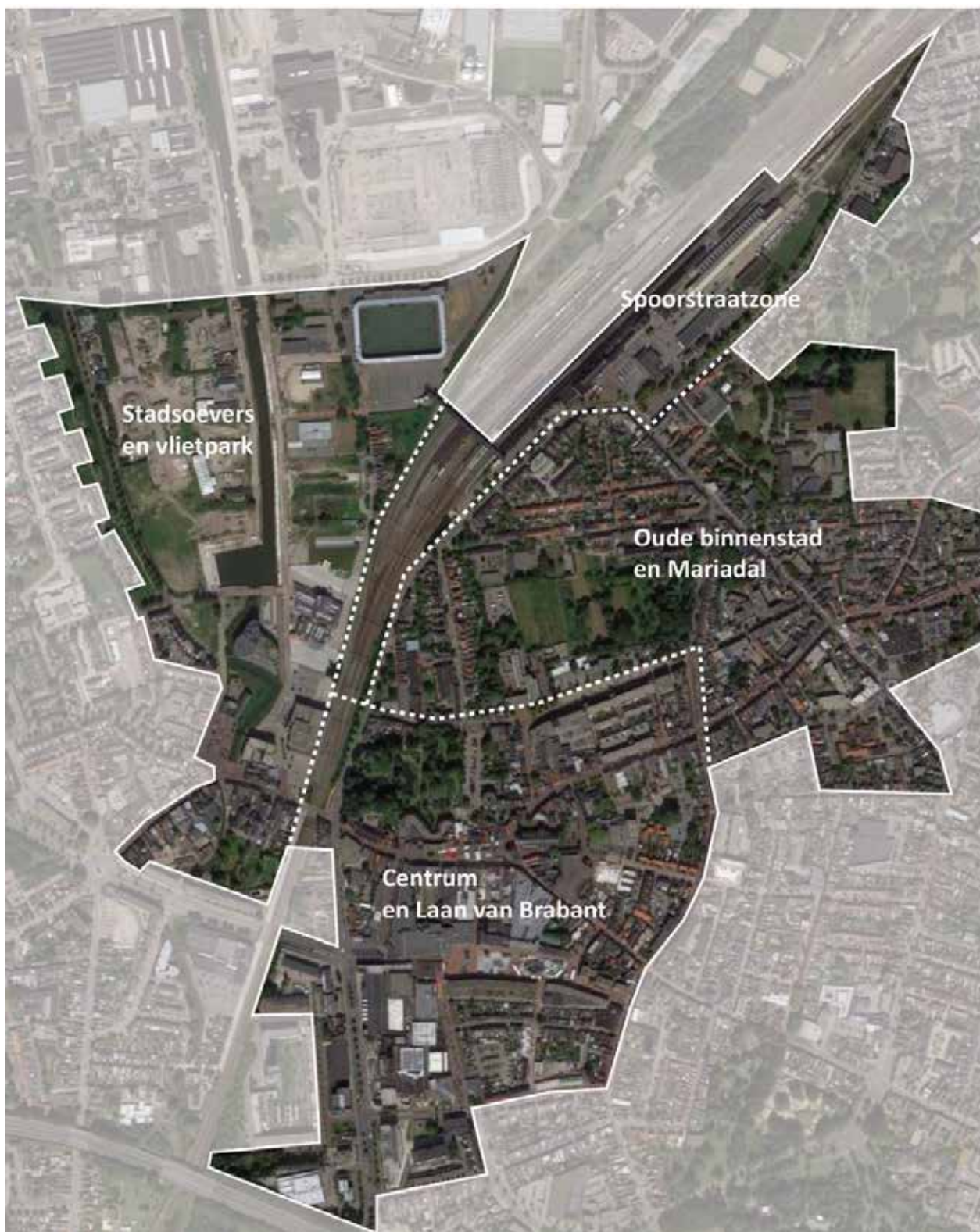
Gemeente en provincie hebben gezamenlijk verkend hoe tot een integraal Ontwikkelplan te komen voor de transformatie van het gebied Rondje Roosendaal. Het Ontwikkelplan geeft richting aan het vervolgtraject, voorziet in een ontwikkelstrategie en uitvoeringsagenda en dient als kader voor particuliere initiatieven. Provincie en gemeente voeren onderzoeken uit op het gebied van integrale gebiedsontwikkeling, mobiliteit en vergroening.

Het resultaat is een **ontwikkelplan** Rondje Roosendaal dat op *inspirerende* wijze richting geeft aan de ontwikkelingen binnen dit gebied. En een *integrale* visie, niet alleen gericht op woningbouw maar op alle diverse functies alsmede de leefbaarheid van dit gebied en de verbindingen. En geeft tevens zicht op de *realisatie*: een haalbaar en realistisch einddoel.

De deelprojecten van Rondje Roosendaal hebben verschillende doorlooptijden. Diverse projecten lopen al enige tijd (bijvoorbeeld Stadsoevers) of zijn nu in ontwikkeling (bijvoorbeeld herontwikkeling V&D-locatie Dr. Brabersstraat). Het opstellen van het Ontwikkelplan mag niet ten koste gaat van de doorlooptijd van deze huidige projecten.



Deelgebieden Rondje Roosendaal



2. Ambitie

“Een stad is meer dan steen.” Deze woorden zijn terug te vinden op het bronzen beeld Sint Johannes de Doper op de Nieuwe Markt. Het zijn de woorden van de Roosendaalse dichter Frans de Clerq. Het hart van de stad weer moet kloppen. In 2013 heeft de raadscommissie Bestuursopdracht Binnenstad de twee belangrijkste pijlers voor het weer kloppend maken van het hart van de stad als volgt verwoord. De ene pijler is het DNA, de identiteit van Roosendaal, bescheiden, gastvrij, kleurrijk, nuchter, internationaal, kwetsbaar en van een menselijke maat. De andere pijler is het besef dat een binnenstad geen geïsoleerd centrum is, maar onderdeel van de hele stad.

De provincie Noord-Brabant ziet de ruimtelijke kwaliteit van de Brabantse steden en dorpen als een centrale pijler voor een gezond en dynamisch woon-leef-en vestigingsklimaat.

Deze pijlers vormen de basis van het ontwikkelplan Rondje Roosendaal. De gezamenlijke ambities richten zich op een complete stad, een stad die beweegt, een stad die een belangrijk knooppunt vormt in de regio West-Brabant. Alleen al binnen een straal van 10 kilometer wonen bijna 150.000 mensen. Daarin past een multifunctioneel karakter, waarbij naast winkels ook horeca, cultuur, kleinschalige bedrijven, wonen en recreatie een plaats hebben. Deze functies worden naast het winkelen steeds belangrijker binnen het centrumgebied.



De gemeente Roosendaal en de provincie Noord-Brabant willen het centraal gelegen binnenstedelijk gebied transformeren en ontwikkelen tot een hoogwaardig woon-, werk- en verblijfsgebied.

De woonopgave vraagt daarbij extra aandacht met het oog op het terugdringen van leegstand en het terugdringen van het woningtekort. Woningbouw op binnenstedelijke locaties, dichtbij OV-knooppunten, past hierin. Door het kernwinkelgebied scherper af te bakenen wordt ingezet op een krachtige commerciële binnenstad met een herkenbaar profiel met ruimte voor culturele en maatschappelijke voorzieningen.

De samenhang tussen de deelgebieden en de verbindingen die de verschillende karakters en iconen van Roosendaal uitlichten, staan daarbij centraal. De pleinen, parken, cultuurhistorisch waardevolle gebouwen en (landschappelijke) structuren vertellen het verhaal van Roosendaal door de jaren heen en dienen als vertrekpunt en ankerpunt voor de verschillende nieuwe ontwikkelingen. Middels een integrale aanpak wordt gewerkt aan de realisatie van een aantrekkelijke, groene en goed te beheren openbare ruimte die klimaatadaptief is.

Het mobiliteitssysteem wordt verbeterd en in centrale hubs (combinatie van parkeren en openbaar gebied) worden verschillende modaliteiten geschakeld. Alle voorzieningen die men dagelijks nodig heeft, worden binnen vijf minuten bereikbaar.

Het centrumgebied van Roosendaal zal zich moeten blijven aanpassen aan actuele trends en ontwikkelingen. Gemeente en provincie werken samen met ondernemers, eigenaren, bewoners en andere partijen samen aan een diverse en complementaire stad, waar het op alle momenten van de dag prettig wonen, leven en ondernemen is. Met een kwalitatief goed, compact en goed bereikbaar winkelgebied met een brede functiemix en een prettig verblijfsklimaat voor alle bezoekers.

3. Het plan

In het ontwikkelplan voor Rondje Roosendaal worden bestaande waarden zichtbaar gemaakt, versterkt en aan elkaar verbonden. Het biedt houvast om toekomstige ontwikkelingen, herontwikkeling en nieuwbouw in samenhang te ontwikkelen met een toegevoegde waarde voor de stad. Ontwikkelingen waardoor huidige bewoners nog meer trots zijn op hun stad en er met plezier wonen, en nieuwkomers worden geïnspireerd om hier te gaan wonen, werken of recreëren. Kortom het plan gaat over het integraal opwaarderen van het centrumgebied.

Onderdeel hiervan is om verdichting en verstedelijking in gang te zetten door inbreiding en het faciliteren van nabijheid van (werk-) voorzieningen. Een hogere mate van stedelijkheid zorgt voor meer inwoners en bedrijven in Roosendaal en daarmee meer draagvlak voor voorzieningen en een groeiend stedelijk netwerk.

Vier principes liggen ten grondslag aan het Rondje Roosendaal. Deze principes zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden en bepalen gezamenlijk de koers voor het Rondje Roosendaal en de toekomstige ontwikkelingen die hierin plaatsvinden:

1. Cultuur en erfgoed versterken
2. Natuur in de stad
3. Gemixte dichtheden (programma)
4. Duurzame mobiliteit

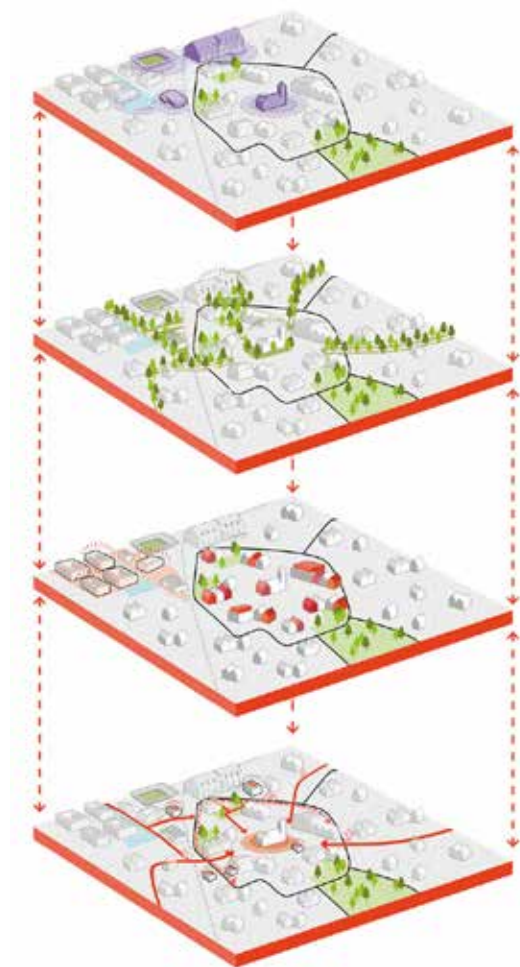
De twee eerste, Verhaallijnen cultuur en erfgoed gecombineerd met Natuur in de stad vormen het vertrekpunt en een aantrekkelijk ruimtelijk raamwerk waar binnen toekomstige ontwikkelingen plaats kunnen vinden.

Het derde principe 'gemixte dichtheden' gaat over een nieuw, aantrekkelijk en divers programma in de belangrijke (her)ontwikkelgebieden zoals Stadsoevers/Vlietpark, Spoorstraatzone, delen van de binnenstad en Laan van Brabant. Een programma wat past bij de plek/locatie en wat ervoor zorgt dat er levendige gebieden ontstaan zowel overdag als in de avonden.

Een nieuw programma binnen Rondje Roosendaal zorgt voor nieuwkomers; vooral bewoners maar ook ondernemers. Dit zorgt voor reuring en gezelligheid in Roosendaal en meer bezoekers aan de voorzieningen in de stad. Het leidt ook tot herwaardering van de Roosendaler voor zijn binnenstad.

Het vierde principe, duurzame mobiliteit (5 minuten stad), zorgt voor een inclusieve stad waarin iedereen mee kan doen. Ook als je bijvoorbeeld slecht ter been bent, is er toch groen dichtbij. Ruimtelijke strategie en mobiliteit worden met elkaar verweven. Het uitgangspunt is om aantrekkelijke en logische fiets- en wandelverbindingen te maken. In beginsel richt je ruimte in voor lopen en fietsen en denk je daarna aan bereikbaarheid voor OV en de (deel)auto.

De vier principes worden nu verder uitgewerkt :



3.1 Cultuur en erfgoed versterken

De kracht van Roosendaal ligt in de cultuur en het erfgoed van de stad. Delen van waardevolle cultuurhistorische structuren zijn nog aanwezig, soms niet zichtbaar voor publiek en sommige structuren of gebouwen zijn inmiddels verdwenen.

De pleinen, parken, cultuurhistorisch waardevolle gebouwen en (landschappelijke) structuren vertellen het verhaal van Roosendaal door de jaren heen. Er is een aantal verhaallijnen die hun sporen hebben nagelaten in Roosendaal en belangrijk zijn voor Rondje Roosendaal. Zij geven karakter aan de stad. In Rondje Roosendaal worden deze verhaallijnen als vertrekpunt en ankerpunt ingezet voor verschillende nieuwe ontwikkelingen.



3.1.1 Verhaallijnen als vertrekpunt

De onderstaande verhaallijnen vormen het vertrekpunt voor ontwikkeling. Dit betekent dat voor nieuwe ontwikkelingen een cultuurhistorisch onderzoek wordt gedaan. Een goed begrip van de ontstaansgeschiedenis maakt het makkelijker om ontwikkelingen in te passen en de geschiedenis, de verhaallijn, zichtbaarder en sterker te maken.

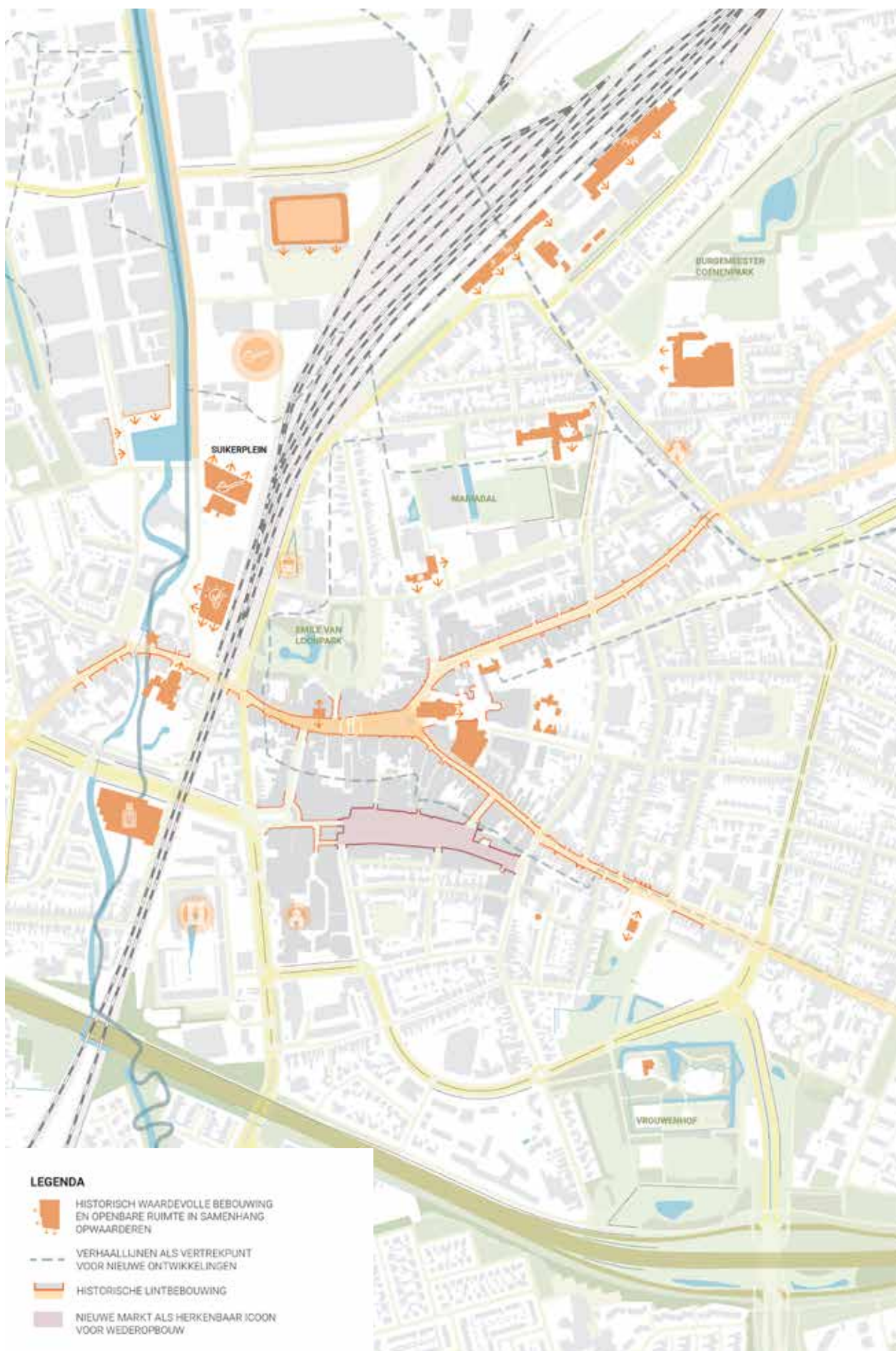


Die kansen om verhalen van de ontwikkelingsgeschiedenis zichtbaar te maken liggen er volop, bijvoorbeeld door subtiele verwijzingen naar de verdwenen turfvaarten in de huidige kern van Roosendaal, net als de verschillende suikerfabrieken die in de omgeving van Stadsoevers hebben gestaan, Koffiebranderij van den Biggelaar en Mill Hill missiehuys op de locatie van de Roselaar. Er zijn fraaie en vele voorbeelden in Nederland hoe dit vorm kan krijgen; van brandgrens route die de contouren van het bombardement op Rotterdam weergeven, tot een oude kraan die in de haven van Vlissingen in ere is hersteld als verwijzing naar het industriële verleden van het Scheldeterrein.

Wij zien de volgende verhaallijnen:

1. *De Vliet als ontwikkelas*
2. *Planmatige stadsuitbreidingen*
3. *Rooms Katholieke Kloostergemeenschappen*

Visiekaart Cultuur en erfgoed



1. De Vliet als ontwikkelas

Heel bepalend voor de welvaart van Roosendaal is de rivier de Vliet geweest. Was het aanvankelijk de turfnering die daar een overslagplaats vond, later waren het de zeevaarders en rivierschippers die voor bedrijvigheid zorgden. Na komst van de spoorwegen in het midden van de negentiende eeuw vestigden zich hier verschillende bedrijven, waaronder suikerfabrieken. En rond de negentiende eeuw ontstond lintbebouwing aan de Kade, Markt, Molenstraat en Raadhuisstraat.

2. Planmatige stadsuitbreidingen

Vanaf de jaren '30 is Roosendaal planmatig uitgebreid. In 1935 werd het uitbreidingsplan door bureau Schaap opgeleverd. Hierin werd de stad duidelijk omzoomd om samenhang te creëren in het stedelijk weefsel en de doorgaande verkeersverbinding van Breda naar Bergen op Zoom werd ten zuiden van het centrum gelegd. De uitbreiding van de St. Josephwijk, met kenmerkende Hurkse Architectuur, is kenmerkend voor deze periode. Na de Tweede wereldoorlog komt de ruimtelijke ontwikkeling in een stroomversnelling. Deze wederopbouwperiode duurde tot 1965. De 'nieuwe markt' is een voorbeeld van deze wederopbouwperiode. Deze heeft globaal dezelfde vorm gekregen als de 'oude markt' maar er is meer ruimte gecreëerd (lucht en licht) door opzet van een groter plein en grotere complexen met winkels op de begane grond en appartementen op de verdiepingen.

3. Rooms Katholieke Kloostergemeenschappen

In de afgelopen eeuwen hebben de parochies heel wat betekend voor de ontwikkeling van Roosendaal en Nispen. Vanuit deze kloostergemeenschappen zijn diverse kerkgebouwen, scholen en kloosters gebouwd, maar werd ook de gezondheidszorg, sociale zorg en het verenigingsleven georganiseerd. Dit was ook ten gevolge van de verbeterde bereikbaarheid van Roosendaal na aanleg van het spoor en het station. Vanaf de 19e eeuw waren er 6 kloostergemeenschappen actief in de gemeente en begin jaren '70 was zo'n 90% van de bevolking rooms-katholiek. Verschillende kerkgebouwen, kloostercomplex Mariadal en diverse scholen zijn nog herkenbare elementen vanuit deze geschiedenis.

Het heeft kloostertuinen en groene ruimtes opgeleverd in de stad, ruimtes die nu nog herkenbaar zijn, rust en ruimte voor bezinning bieden en stepping stones zijn voor het vergroenen van Roosendaal.

Met het openstellen van het Mariadal wordt het fraaie complex en kloostertuin onderdeel van de stad. Er liggen daarnaast kansen om bijvoorbeeld de paterstuin bij het klooster aan de Kade beter te ontsluiten en te verbinden met de Burgemeester Freijterslaan. Aantrekkelijke en zichtbare entrees van deze plekken en een continue en fraaie routing ernaartoe zijn belangrijk om deze gebieden onderdeel te maken van de stad.

3.1.2 Monumentale gebouwen behouden als ankerpunt en icoon

Monumentale gebouwen zijn belangrijke identiteitsdragers voor Roosendaal. Ze vertellen mede het verhaal over de ontwikkelgeschiedenis. Gebouwen als het stationsgebouw maar ook kenmerkende gebouwen zoals het EKP (voormalige Expeditie Knooppunt Post) liggen aan belangrijke verbindingswegen van de stad en vervullen een belangrijke poortfunctie naar aangrenzend gebied. Het is van belang om voor deze gebouwen een nieuwe passende functies te geven op een wijze die hun positie in het stedelijke weefsel of het landschap versterkt. Deze plekken leveren een positieve kwaliteit van de openbare stedelijke ruimte. Een aantrekkelijke inrichting van de openbare ruimte rondom deze gebouwen zorgt voor betekenisverlening van dit gebouw aan de omgeving en vergroot de verblijfskwaliteit. Gebruikers / bezoekers ervaren dit als prettig en waardevol. En (ook) daarom willen wij ze een nieuwe functie geven (en niet slopen).



Visiekaart Natuur in de stad



3.2 Natuur in de stad

Groen is een belangrijk element om de leefbaarheid van de stad op peil te houden en te verbeteren. Zo draagt het bij aan het klimaatadaptiever en biodiverser maken van de bebouwde omgeving. Het bestrijden van hittestress, verdroging, wateroverlast en het opvangen van piekbelastingen van hemelwater, en terugdringen van CO₂-uitstoot vraagt om fors meer groen (en blauw) in de stad. Het groen zorgt tevens voor verbetering van de biodiversiteit en luchtkwaliteit. Groen draagt daarmee bij aan een prettiger leefklimaat en een positieve gezondheid met ruimte voor bewegen, ontmoeten en onthaasten en stressreductie. Dit wordt des te belangrijker nu we ervoor kiezen om binnenstedelijk te verdichten. De urgentie van een klimaat- en toekomstbestendige inrichting van Roosendaal wordt onderschreven in het document 'Roosendaal Natuurstad'.

De belangrijkste groenstructuren van Roosendaal lopen vanuit het buitengebied de stad in en stoppen bij de A58. Vanuit o.a. de wijken Tolberg en Langdonk loopt het buitengebied via groen ingerichte hoofdwegen of watergangen tot aan de snelweg. Een uitzondering hierop is de groenstructuur langs de van Beethovenlaan, welke doorloopt tot aan de Brugstraat. Ze vormen belangrijke elementen op het gebied van waterhuishouding, ecologie en duurzaamheid. Een belangrijke opgave in het kader van het Rondje Roosendaal is om deze groene hoofdstructuren door te trekken tot in het kerngebied van Roosendaal. Een kwalitatief groen raamwerk zorgt voor een aantrekkelijker gebied voor bewoners en bezoekers om te verblijven en verplaatsen. Het vormt een inspirerende basis waar binnen toekomstige ontwikkelingen plaats kunnen vinden en draagt bij aan de positieve gezondheid.

Als onderdeel van het ontwikkelplan beogen we de belangrijke ontsluitingswegen in de stad aantrekkelijker en groener in te richten. De ambitie is ruimte te creëren voor groen en langzaam verkeer bij de Brugstraat, Stationsstraat en Laan van Brabant. Dit is mogelijk door bij een toekomstige inrichting langzaam verkeer meer ruimte te geven ten opzichte van de automobilist. Bij transformatiegebieden aan deze wegen, zoals bij de Laan van Brabant, worden het groen en langzaam verkeersroutes de ontwikkeling ingetrokken.

3.2.2 Groene, compacte binnenstad

De ambitie is om toe te werken naar een groene, compacte binnenstad die beter in staat is om de klimaateffecten op te vangen. Dit betekent zoveel mogelijk ontharden van de openbare ruimte en het toevoegen van groen. Een stad die groener is en waarvan de openbare ruimte door de bezoekers en bewoners hoger wordt gewaardeerd. Een stad waar wandelaars en fietsers meer ruimte krijgen en dieren en insecten een schuilplaats vinden.

De groen en verblijfskwaliteit wordt verbeterd door:

- Opwaarderen stadsparken
- Groene woon- en winkelstraten
- Vergroenen pleinen en overige openbare ruimtes

1. Opwaarderen stadsparken; Emile van Loonpark, Burgemeester Coenenpark en Vlietpark

Stadsparken dragen bij aan een gezonde leefomgeving, vermindering van hittestress en terugdringen van CO₂ uitstoot. Bij toename van het aantal inwoners in het stedelijk gebied van Roosendaal door verdichting zal de behoefte aan groen en druk op de bestaande stadsparken toenemen. We maken de bestaande stadsparken beter toegankelijk en breiden deze waar nodig uit. Bij inrichting van de parken wordt gekeken naar grote biodiversiteit en juiste programmering voor ontmoeten, onthaasten en bewegen.

Van huidige situatie naar toekomstperspectieven voor natuur in de stad



Huidge situatie Molenstraat



Huidge situatie
Dokter Brabersstraat



Huidge situatie Stationsplein



Perspectief Molenstraat



Transformatie van de
Dokter Brabersstraat



Perspectief tijdelijk vergroenen Stationsplein

Het Burgemeester Coenenpark wordt aan de zuidzijde doorgetrokken tot de Brugstraat door de bestaande parkeerplaats te verplaatsen. Het stadspark wordt zo verbonden met het toekomstige ontwikkelgebied van Spoorzone.

Het Emile van Loonpark wordt uitgebreid in oostelijk richting, zodat het park doorloopt tot aan de Bloemenmarkt en Tongerloplein. Hierdoor worden de entrees van deze parken zichtbaarder en aantrekkelijker voor publiek en het areaal uitgebreid en opgewaardeerd.

Op stadsniveau ligt een kans om aan de westzijde van het spoor, in het Vlietpark, een nieuw urban sports park te realiseren binnen het al bestaande blauwe en groene netwerk van de stad. Het Vlietpark ligt vlak bij het centrum en biedt daarmee ruimte voor ontspanning, sport en spel in een klimaatbestendige omgeving.

2. Groene woon- en winkelstraten binnen de stad

De belangrijkste routes richting het centrum van Roosendaal worden groener ingericht. Hierdoor ontstaan veilige en groene fiets- en wandelverbindingen en worden belangrijke deelgebieden beter aan elkaar verbonden. In de straten profiteren winkeliers en bewoners van een aantrekkelijk klimaat om er te verblijven.

De groene inrichting zorgt daarnaast voor herkenbaarheid van de routes in het stedelijk weefsel. De groene routes lopen vanuit het station richting het centrum, via de Brugstraat maar ook via de Stationsstraat en Dokter Lemmensstraat. Vanuit Stadsoevers loopt een verbinding voor langzaam verkeer via een groene as, langs het water en via Kade richting het centrum van de stad. De oude linten zoals Molenstraat en Raadhuisstraat worden ook vergroend door minder ruimte voor de automobilist te reserveren.

3. Vergroenen openbare en publieke pleinen

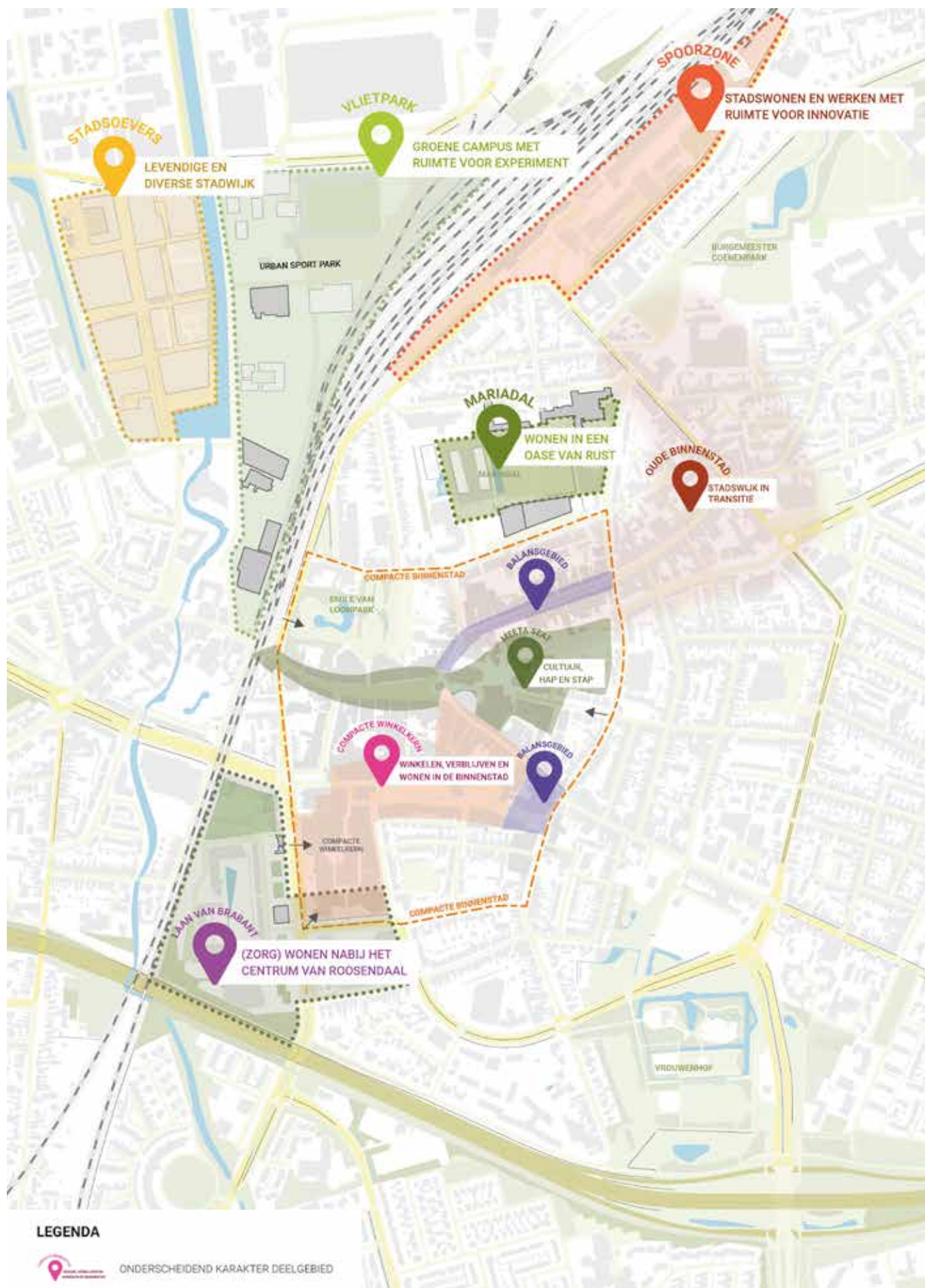
Pleinen behoren tot de belangrijkste openbare ruimtes van de stad. Van oudsher zijn het ontmoetingsplekken waar werd gehandeld, geprotesteerd, feest gevierd enzovoort. Ook in de huidige tijd zijn dit nog steeds belangrijke functies van pleinen. Vanwege deze intensieve gebruiksfunctie zijn pleinen veelal verhard. Klimaatverandering vereist ook op deze pleinen extra groen voor het bieden van schaduw en verkoeling, waterberging en biodiversiteit. Bovendien verhoogt het de belevingswaarde en draagt groen bij aan gezondheid en sociaal welzijn. Pleinen op strategische locaties krijgen een impuls.

Het Stationsplein is functioneel ingericht als transitiezone voor verkeersstromen. De huidige inrichting draagt echter niet bij om er te verblijven en er is geen heldere routing naar het centrum van de stad. De uitstraling van het Stationsplein wordt verbeterd tot groene en aantrekkelijke entree van de stad.

Het Kadeplein voor het EKP is een belangrijke schakel tussen Stadsoevers, Vlietpark en het oude centrum. Een nieuwe en groene inrichting begeleidt deze routing en maakt het tot een aantrekkelijke plek om te verblijven en kleedt gebouwen aan. Hierdoor ontstaat een beter vestigingsklimaat voor zowel burgers, bedrijven maar ook voor dieren en insecten.

Vergroenen van gevels en daken versterkt het klimaatadaptieve karakter van het centrumgebied.

Visiekaart gemixte dichtheden



3.3 Gemixte dichtheden (programma)

In West-Brabant is tot 2028 een woningbehoefte van 7000 tot 9000 woningen. Tussen de 1500 en circa 2000 zijn volgens de het 'Perspectief op wonen en woningbouw West-Brabant West 2019' benodigd in Roosendaal. Een toekomstbestendige en diverse woningvoorraad is van belang voor een optimaal woon- leef- en werkklimaat en draagt zodoende bij aan de aantrekkelijkheid van de gehele regio West-Brabant. In Rondje Roosendaal wordt ingezet op verdichting van het wonen, werken en voorzieningen in en rondom het centrumgebied. Per deelgebied rondom het centrum ontstaat een eigen en aantrekkelijke mix van programma om zo een diversiteit aan woonmilieu's te kunnen bieden.

3.3.1 Algemene principes ontwikkeling programma

Voor een toekomstbestendig Rondje Roosendaal worden drie principes gehanteerd voor ontwikkeling van wonen, werken en voorzieningen.

Herontwikkeling en transformatie in bestaand stedelijk gebied

We zetten in op zorgvuldig ruimtegebruik in bestaand stedelijk gebied en de kansen voor transformatie en herbestemming. Herontwikkeling en transformatie van binnenstedelijke locaties werkt niet alleen leegstand tegen en levert daarmee bijdrage aan leefbaarheid en zorgvuldig ruimtegebruik, maar past ook bij de wens van de woonconsument om dicht bij voorzieningen te willen wonen.

Aantrekkelijke mix van wonen en aanvullend programma

De verschillende deelgebieden in Roosendaal hebben ieder een eigen karakter, dichtheid en voorzieningen die aansluiten op de identiteit en uitstraling van een plek. Verschillende groepen woonconsumenten vragen om een variatie in woonmilieus en kwalitatief goede culturele en maatschappelijke voorzieningen. Ze worden in samenhang en complementair ontwikkeld.

De bestaande omgevingskwaliteiten worden ingezet als kapstok voor de ontwikkelingen, versterkt door goede verbindingen naar de andere deelgebieden. Door een divers aanbod wordt de stad Roosendaal aantrekkelijker voor bestaande bewoners om er te blijven wonen en aantrekkelijker voor toekomstige bewoners, werknemers en bezoekers.

Voldoende flexibiliteit in toekomstige ontwikkelingen

Zorgen voor een gedifferentieerd en doordacht woningbouwprogramma, met voldoende flexibiliteit en ruimte voor maatwerk.

3.3.2 Stadsoevers en Vlietpark; Transformatie van industrieel gebied naar duurzame leef- en werkomgeving

De huidige transformatie van Stadsoevers en Vlietpark van industrieel gebied naar mix van woon-, werk- en leefgebied zorgt ervoor dat het gebied onderdeel uit gaat maken van het binnenstedelijke gebied. In het gebied van Stadsoevers worden circa 500 woningen ontwikkeld en woon-werkkavels. Een gevarieerde dichtheid met zowel grondgebonden woningen tot appartementen van 4 lagen hoog, een rijke variatie aan architectuur en doelgroepen, een keur aan werkplekken en hoogwaardige openbare ruimtes aan de Vliet maken Stadsoevers tot een levendige stadswijk.

4 bron: woningmarktonderzoek Roosendaal, Springco (2020)

Vlietpark transformeert naar een stadswijk met eigen karakter. Ontwikkelingen vinden plaats volgens het groene campus principe, profiterend van de goede bereikbaarheid per spoor, met hierin ruimte voor circa 330 woningen, 10.000m² aan kantoorruimte, ruimte voor onderwijs en recreatie in het urban sports park. Nieuwe bebouwing en ook bestaande bebouwing zoals het stadion en het EKP gebouw komen in een open, groene omgeving te staan. Dit groene openbare raamwerk is robuust, daarbinnen is sprake van een grote mate van flexibiliteit. De wijk ontwikkelt zich organisch en kan zich makkelijk aanpassen aan de wensen van de bewoners, gebruikers en de markt. Het Urban Sports Park wordt de plek voor evenementen en festivals, maar ook voor dagelijks gebruik vanuit bewoners van deze wijk. De noordzijde van Vlietpark is het beste verbonden met het station en leent zich het beste voor een hogere dichtheid, met ruimte voor een grotere onderwijsinstelling en werkvoorzieningen.



3.3.3 Spoorstraatzone; transformatie van functionele zone naar inspirerend plek voor de stad

De Spoorzone heeft een belangrijke rol gespeeld in de ontwikkeling van Roosendaal. Het is een belangrijk knooppunt van spoorwegen, een voormalig en levendig grensstation en overstapplek tussen Nederland en België en een belangrijk station voor goederenoverslag. Dit rijke verleden is goed zichtbaar in de monumentale gebouwen en loodsen uit begin 20e eeuw en periode na de oorlog. En het is een belangrijke plek waar studenten overstappen en bewoners hun weg vervolgen naar een van de kleine kernen in de omgeving. De huidige inrichting is echter vrij functioneel en het noordelijk deel is (nog) niet verbonden met de stad.

De cultuurhistorische bebouwing en strategische ligging maakt de plek interessant te transformeren naar een levendig programma met mix aan functies met 250 woningen, ruimte voor 10.000 m² aan werken en innovatie in de monumentale gebouwen, mogelijk aangevuld met onderwijs. De monumentale gebouwen zijn belangrijke dragers voor de nieuwe identiteit en bieden een aantrekkelijke basis als vestigingslocatie voor vernieuwend ondernemerschap, start-ups en onderwijs. Dit sluit aan op de behoefte in de regio West-Brabant aan **ontwikkellocaties voor vernieuwend ondernemerschap**. Het gebied transformeert geleidelijk met ruimte voor place-making, experiment, tijdelijkheid en ook broedplaatsen.

Een trekker kan een impuls geven aan de gebiedsontwikkeling, zoals ruimte voor congres, poppodium of sterrenrestaurant. Een sterk ruimtelijk raamwerk met een groene loper tussen de historische bebouwing langs het spoor tot aan de fiets-voetgangersbrug over het spoor zorgen voor een fraaie omgeving voor verdere ontwikkelingen en verankering van deze plek in de stad.

Belangrijk onderdeel van de transformatie is doorontwikkeling van de hub voor mobiliteit: een mobiliteitsknooppunt en functies passend bij deze hub. Door bijvoorbeeld het busstation te verplaatsen en combineren met parkeervoorziening voor (deel) auto's en (deel) fietsen ontstaat een effectief overstappunt en wordt bij de centrale uitgang van het station ruimte gecreëerd om het stationsplein te transformeren tot aantrekkelijke en groene entree naar de stad.

3.3.4 Mariadal: oase van rust en proeftuin voor duurzaamheid

Het voormalige kloostercomplex Mariadal vervult een belangrijke rol in het verhaal van religieus Brabant. Hier realiseren we een mix van 50 woningen en zorg. In de kapel worden culturele en maatschappelijke functies gecombineerd met horeca, en in de binnentuin komt een 'Stroomgaard', een proeftuin voor innovaties op het gebied van onder meer energie-transitie en duurzaamheid. Door het openstellen van de kloostertuin ontstaat een nieuwe route van station naar centrum en een aantrekkelijke entree van allure die bij een stad als Roosendaal past. Mariadal wordt hierdoor een belangrijke 'steppingstone' en tegelijkertijd een aantrekkelijke plek om te verblijven en bezoeken.



3.3.5 Laan van Brabant; (zorg)wonen nabij dagelijkse voorzieningen

Het gebied ten westen van de Laan van Brabant is strategisch gelegen aan een belangrijke ontsluitingsweg en nabij het kernwinkelgebied van de stad. Na het vertrek in de jaren '90 van o.a. voedingsfabriek Liga en machinefabriek de Vuurslag is het gebied deels aangewezen als locatie voor kantoren. Centraal in het gebied ligt een woonblok en aan de Laan van Brabant staan een aantal kantoren. In Rondje Roosendaal transformeert dit gebied naar een gebied waar de nadruk meer op wonen in combinatie met zorg komt te liggen. Er is ruimte om ca. 200 (zorg-)woningen toe te voegen. Hierdoor anticipeert Roosendaal op de effecten van de vergrijzing. Wonen en zorg is complementair aan de nabijheid van dagelijkse voorzieningen in de kern van Roosendaal. Voor de brandweerkazerne wordt naar een alternatieve locatie gezocht. Door de toekomstige bebouwing verder van de Laan van Brabant af te plaatsen ontstaat ruimte om deze ontsluitingsweg te transformeren in een groene boulevard/allee en de oversteekbaarheid te verbeteren. Enkele hoogte accenten, op de noordelijke hoek van het gebied markeren de entree van de stad.



Perpsectief voor transformatie Laan van Brabant; ruimte voor wonen en zorg

3.3.6 Nieuwe centrum: transformatie van winkelen naar multifunctioneel centrum

Tot eind jaren tachtig had Roosendaal een sterke regionale functie op winkelgebied. Het verlies aan regionale binding van consumenten leidde tot lagere bezoekersaantallen en een groeiende leegstand. De opkomst van online winkelen versterkt deze tendens. Het winkelaanbod is compleet, maar hoofdzakelijk gericht op de lokale markt. In de visie van Riek Bakker 'Roosendaal gezonde stad' is ingezet op de opwaardering en compacter maken van het centrum.

Huidige opgave

Er zijn concrete plannen om de leegstand terug te dringen aan de westelijke zijde van het winkelgebied. Deze zijde krijgt een grote impuls door verplaatsen van het busstation en nieuwbouw van woningen op deze locatie, de nieuwe inrichting van het Roselaarplein, herbestemming van het oud V&D pand en herontwikkeling van Dr. Braberstraat.

De verdere versterking van de identiteit en signatuur van het kernwinkelgebied blijft echter de belangrijkste opgave om leegstand te beperken. Het centrum van Roosendaal vervult vooral een functie voor de eigen bevolking en heeft een beperkte regionale functie voor de direct omliggende kernen. Om te komen tot een compacte binnenstad is een scherpere afbakening van het kernwinkelgebied benodigd (kernwinkelgebied) met een zone daarbuiten die ruimte geeft aan een gezonde functiemix van wonen, werken, winkelen, maatschappelijk en recreëren.



*Scherpere afbakening van het centrum
Het kernwinkelgebied wordt kleiner dan in Roosendaal*

Bijzondere aandacht gaat uit naar de positie van de aanloopstraten, vooral de Raadhuisstraat en de Molenstraat. Hier is steeds meer leegstand in winkelveorzieningen. De inzet is om in deze straten meer ruimte te geven aan wonen (tot op straatniveau), maatschappelijke dienstverlening (hulpverlening, consultatiebureau, buurthuis, (volwassenen) onderwijs en overige functies zoals paramedische zorg, rouwkamer(s) en kleine ambachtelijke bedrijvigheid. Daarmee wordt het centrum weer het gebied (de huiskamer) waar het leven zich afspeelt. Vergroening van deze straten draagt bij aan een aantrekkelijk leefklimaat.

Nieuw programma Biggelaar onderscheidend aanbod tov compacte binnenstad

Het leegstaande complex van de Biggelaar krijgt een nieuwe bestemming. Voor de toekomstige invulling is het van belang dat het qua programmering de winkelfunctie sterk teruggebracht wordt. Belangrijk is een uitnodigende verbinding tussen het Tongerloplein en de Raadhuisstraat. Een open en aantrekkelijke plint aan het Tongerloplein is daarbij gewenst.

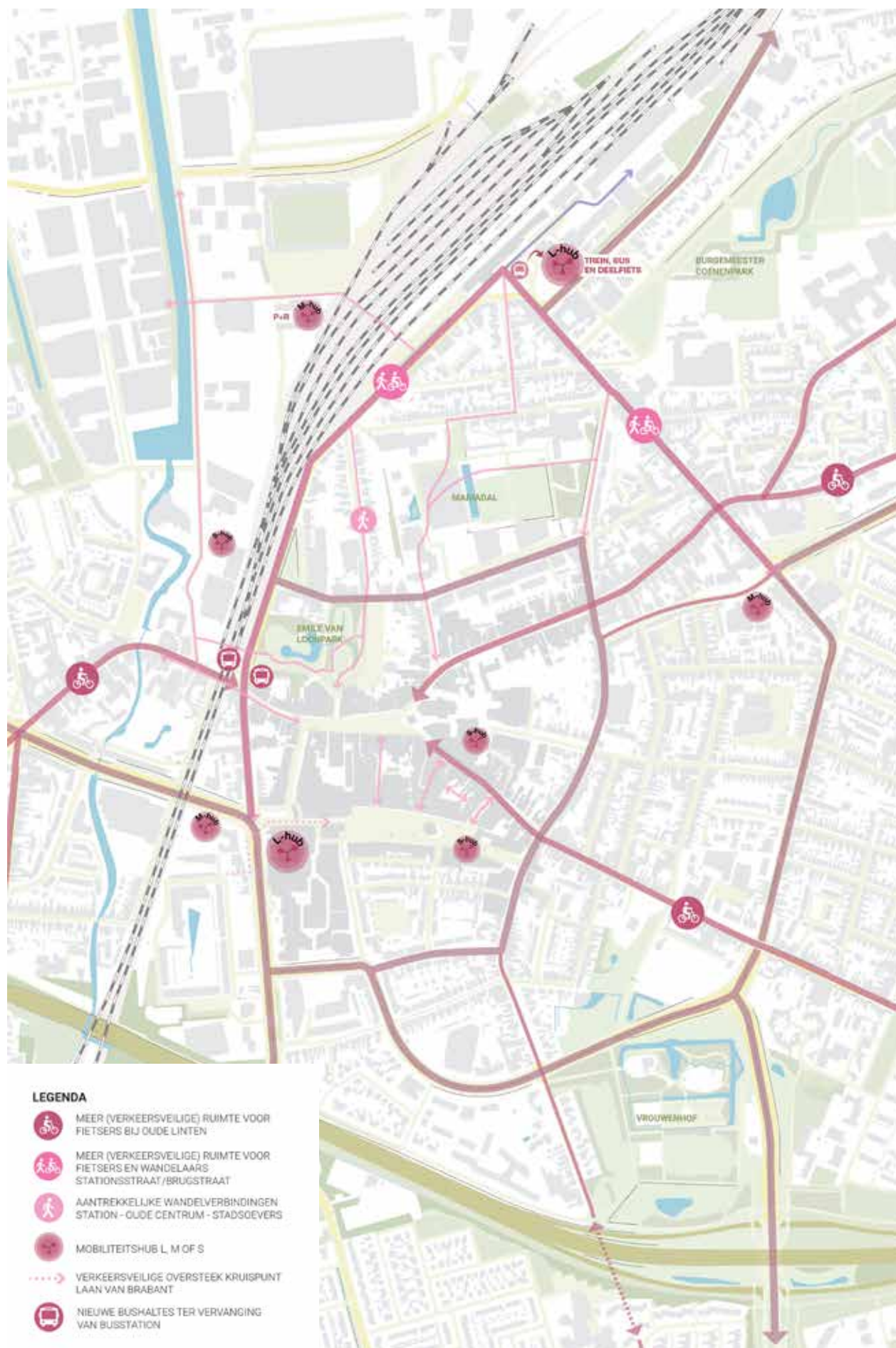
Winkelcentrum Roselaar gericht naar de stad

Winkelcentrum de Roselaar heeft vele non-food winkels en daarnaast enkele winkels voor dagelijkse boodschappen. Bezoekers parkeren in de parkeergarage en kunnen in het overdekte winkelcentrum terecht. Kortom jaarrond comfortabel winkelen. Het gebouw is echter geen aantrekkelijk gebouw vanaf de buitenzijde. Vanaf de Laan van Brabant en Laan van België is zicht op dichte gevels. De noordelijke entree is vrij anoniem en ligt verscholen achter een 1 laags paviljoen terwijl de zuidelijke entree aan een drukke verkeersader ligt. De uitdaging is om het gebouw meer uitstraling te geven naar de omgeving.

Cultuurplein

Met de nieuwe invulling van de St. Jan wordt dit gebied een sterke culturele hotspot van betekenis met een museum, een schouwburg en een bioscoop.

Visiekaart Duurzame mobiliteit



3.4 Duurzame mobiliteit (5 minuten stad)

Historisch gezien is er altijd al een belangrijke link geweest tussen de groei van de stad Roosendaal en diens functie voor transport en mobiliteit: met het bevaarbaar maken van de Vliet ontstond de stad, met de komst van het spoor en station kwam de industrie en was de aanleg van snelwegen een belangrijke katalysator voor grote uitbreidingswijken. De auto stond centraal. In Rondje Roosendaal draaien we dat om en plaatsen we vanaf de voetganger en de fietser centraal. We noemen dit de 'vijf minuten stad'.

Daarbij gaan we uit van 5 minuten reistijden te voet, te fiets of met een deelscooter vanaf centrale mobiliteitshubs naar een plek van bestemming. Nabijheid van voorzieningen is belangrijk voor onze inwoners. Bijvoorbeeld een kinderdagverblijf, supermarkt en drogisterij wil je voor bewoners zo bereikbaar mogelijk maken, net als de toegang tot het bovenliggende mobiliteitssysteem. Voor de ruimtelijke ordening heeft dit veel voordelen, want je kunt door verdichten de openbare ruimte hoogwaardiger inrichten. Maar het heeft ook voor mobiliteit veel voordelen. Als meer voorzieningen op 5 minuten afstand liggen, promoot dat wandelen en fietsen. Hierdoor vervlecht je ruimtelijke strategie en mobiliteit.

Uitgangspunt in Roosendaal is om te starten bij fiets- en wandelverbindingen. Hoe kun je die zo goed, efficiënt en aantrekkelijk mogelijk maken? Hoe richt je de omgeving in vanuit kwaliteiten die je voor de voetganger belangrijk vindt? In beginsel richt je dus de ruimte in voor lopen en fietsen en je denkt daarna aan de bereikbaarheid voor OV en in de laatste plaats de auto. Het gaat hierbij om langzaam verkeer verbindingen tussen de deelgebieden, zodat ze onderdeel worden van de stad en doelgroepen bedienen.

De vijf minuten stad wordt vormgegeven door de volgende onderdelen:

- Opwaarderen belangrijkste verbindingen voor fietsers en wandelaars
- Mobiliteitshubs

3.4.1 Opwaarderen belangrijkste verbindingen voor fietsers en wandelaars

In het licht van de gestelde ambities (duurzaam, gezond, meer wonen, meer jongeren en ouderen) zal de fiets een steeds belangrijker vervoermiddel worden. De drukste bereden fietspaden in Roosendaal zijn de Brugstraat en de Stationsstraat. Op deze drukke 50 km/h wegen heeft de fietser weinig ruimte en comfort, ook omdat de fietspaden (grotendeels) niet vrij liggend en te smal zijn. Hetzelfde geldt voor wandelaars. De wandelpaden langs deze straten zijn smal en onaantrekkelijk. Ook kruisingen, zoals bij Stationsstraat-Kade of de situatie rondom het station zijn onveilig en voor voetgangers is het vanaf het station niet duidelijk hoe je richting het centrum loopt. De fiets- en wandelpaden worden aantrekkelijker gemaakt door deze breder te maken. Het fietspad in beide richtingen wordt aan de centrumzijde gelegd. Hierdoor wordt comfort en de veiligheid voor fietsers verbeterd. Dit sluit aan bij het bestaande tweerichtings fietspad ter hoogte van de Laan van Brabant.

Wandelpaden worden verbreed waar mogelijk en de inrichting groen en aantrekkelijker. Waar mogelijk verdwijnen parkeerplaatsen langs de Brugstraat en komt een bomenstructuur in de plaats. De P&R bij voet-fietsbrug Passerelle wordt verplaatst naar de andere zijde van de brug en de autoluwe en groene inrichting is gericht op langzaam verkeer.

De routing van het station, richting het oude centrum en nieuwe markt wordt opgewaardeerd. De nieuwe inrichting van het Stationsplein en herinrichting van de Brug- en Stationsstraat speelt hier een belangrijke rol in. Aantrekkelijke gebieden in de stad, zoals het op termijn getransformeerde Mariadal, worden eenvoudiger vindbaar door de route ernaar toe op te waarderen. Brede trottoirs bij de Brugstraat en een groenere inrichting van de Prinsensingel spelen hier een belangrijke rol in. In de nieuwe inrichting wordt ruimte vrijgemaakt voor het langzaam verkeer. En tussen de passerelle en het station wordt een heldere langzaam verkeer verbinding gemaakt. Het huidige P+R wordt getransformeerd in een groene omgeving, waardoor er een aantrekkelijke omgeving ontstaat van bezoekers tussen Vlietpark, Stadsoevers en het stationsgebied.



Bestaande situatie Brugstraat



bestaande situatie van de Stationsstraat



Afslag van Brugstraat naar Princensingel



Tijdelijk vergroenen Brugstraat



Groene wandelverbinding langs de Stationsstraat naar de Passerelle



Aantrekkelijke verbinding van Brugstraat naar Mariadal

3.4.2. Mobiliteits hubs (L, M en S)

De wijze waarop we ons gaan verplaatsen verandert in hoog tempo. Er ontstaan nieuwe vormen van mobiliteit op basis van huidige en nieuwe technologie, uitwisseling van data en nieuwe samenwerkingen tussen verschillende aanbieders van vervoer. Elektrische deelfietsen en scooters, step en de gewone fiets zijn hiervan voorbeelden en zorgen samen met het openbaar vervoer voor een aantrekkelijk alternatief voor de auto.

De binnenstad van Roosendaal is voorzien van parkeergarages en parkeervoorzieningen langs de stadsring, zoals parkeergarage Roselaar en het parkeerterrein bij het treinstation. Dit zijn kansrijke plekken voor de ontwikkeling van Mobiliteit hubs. Parkeren in combinatie met aanbod van andere en nieuwe vormen van vervoer, waar de auto wordt neergezet voor een dagje winkelen, een dag werk en waar je aan het einde van de dag je pakketjes ophaalt. Een mobiliteitshub waar je vanuit de auto op deelfiets, deelscooter of de bus stapt, of juist aankomt met de bus om met de deelstep je route te vervolgen. Daarmee geven we nieuwe impuls aan de leefbaarheid in Roosendaal. Dergelijke mobiliteitshubs willen we creëren, samen met ondernemers en vervoerders. De nieuwe hubs moeten zo gesitueerd worden dat een zo groot mogelijk gebied bediend wordt en de vijf minutenstad een feit wordt.

Voor Roosendaal onderscheiden we drie type hubs verschillende doeleinden:

Hub (L) Grote hub die met name gericht is op overstap tussen verschillende vervoersmodaliteiten. Bezoekers van buitenaf komen hier de stad binnen en vervolgen hun weg in het Rondje Roosendaal vanuit daar zonder auto. We onderscheiden twee grote hubs. De eerste; het treinstation fungeert als transferium en hub voor de stad en regio: het is de poort naar de stad en verdeel-hub naar andere vervoersmodaliteiten zoals de bus, (deel)auto, fiets en aangevuld met nieuwe mobiliteitsconcepten die zich in de loop van de jaren aanbieden, zoals deelfietsen, steps en scooters. Een tweede grote hub is in parkeergarage de Biggelaar. Deze ligt tegen de compacte winkerkern van Roosendaal. Hierdoor krijgt de parkeergarage een duurzame invulling en wordt de deels leegstand tegengegaan.

Hub (M) op het schaalniveau van de stad en met name voor de bewoners van Roosendaal. Hier komen vervoersmodaliteiten voor stadsbewoners samen. Deze hubs liggen op strategische locaties waar al veel voorzieningen aanwezig zijn. In het Vlietpark, nabij de Passerelle is plek voor toevoeging van een bebouwde parkeervoorziening en hub. Deze locatie ligt op korte loopafstand van het treinstation en binnenstad en fungeert als plek voor omwonenden, bezoekers aan evenementen of activiteiten in het gebied en werknemers. Een duurzame mix, waardoor deze hub op verschillende momenten in de week en dagdelen wordt gebruikt. Het autoparkeren wordt gecombineerd (elektrische) deel-auto's en als P&R voor het treinstation. Daarnaast wordt ook hier ruimte vrijgehouden voor toekomstige nieuwe modaliteiten.

Hub (S) op het schaalniveau van de wijk in combinatie met voorzieningen voor bewoners uit de omgeving. Parkeren nabij het centrum wordt geclusterd en gestapeld in een wijkhubs, waardoor andere plekken in parkeerterreintjes centraal in de wijk getransformeerd kunnen worden naar aantrekkelijke verblijfsplekken. Hierdoor wordt de woon- en leefkwaliteit verbeterd en het straatbeeld niet meer gedomineerd door de auto. Zowel het parkeren op straat verdwijnt als het aantal rondrijdende auto's op zoek naar een plek. De hub wordt meervoudig ingericht door te combineren met faciliteiten die aantrekkelijk zijn voor wijkbewoners, zoals kinderdagverblijf en een postafhaalpunt. Verschillende vervoersvormen zoals deelfietsen, deelscooters en steppen kunnen hier door de wijkbewoners gestalt worden. Hierdoor wordt voor de stadswijken de 5 minuten stad een feit.



Concept Ontwikkelp **Rondje Roosendaal**