

Aanleiding

Het hart voor de binnenstad moet weer kloppen. Met deze opdracht is het college aan de slag gegaan. De markering van de nieuwe compacte binnenstad middels een nieuwe centrumring maakt onderdeel uit van deze opdracht.

Kader

Op 4 september 2014 heeft u het rapport 'Roosendaal: Gezonde Stad' vastgesteld. Eén van de concrete projecten uit dit plan is de realisatie van een nieuwe, herkenbare, compacte centrumring, grotendeels uitgevoerd in éénrichtingsverkeer. De huidige centrumring is voor bezoekers onlogisch, onherkenbaar en onsamenhangend. De nieuwe ring heeft als doel de herkenbaarheid en de bereikbaarheid van de nieuwe compacte binnenstad te verbeteren door een herkenbare en eenduidig vormgegeven route te realiseren. De binnenstad wordt fysiek gemarkeerd: een 'strik om de binnenstad'.

De nieuwe centrumring bestaat uit de volgende straten: Vughtstraat – Kloosterstraat – Burgemeester Prinsensingel – Nispensestraat – Laan van Luxemburg. Deze wegen worden ingericht als éénrichtingsweg. De ring wordt gecompleteerd door de Laan van Limburg, de Laan van Brabant, de H.G. Dirckxstraat en de Stationsstraat en behouden hun bestaande structuur, inrichting en het tweerichtingsverkeer.

Tijdens twee participatieavonden in juli en september 2015 zijn conceptplannen gepresenteerd aan en besproken met ondernemers, bewoners en andere geïnteresseerden. De input van deze participatiebijeenkomsten heeft geleid tot scherpere en gewijzigde uitgangspunten van de centrumring. Op 21 maart 2016 heeft de binnenstadsdirectie het schetsontwerp van de nieuwe centrumring gepresenteerd tijdens de derde publieksbijeenkomst.

Motivering / toelichting

Na een uitgebreid participatief proces (zie paragraaf communicatie) is het schetsontwerp voor de centrumring tot stand gekomen. Door het toepassen van eenrichtingsverkeer is er meer ruimte voor fietsers, voetgangers en eenduidige vergroening. Het schetsontwerp omvat eenrichtingsverkeer met doorlopende groenstrook en fietspad in twee richtingen. Dit is een herkenbaar en onderscheidend profiel dat in Roosendaal niet eerder gemaakt is op deze manier. Dit ontwerp is beoordeeld en als beste beoordeeld op basis van de volgende criteria:

- Herkenbaar en onderscheidend profiel (hoofddoelstelling)
- Ruimte voor vergroening en langzaam verkeer
- Verbinding voor bestemmingsverkeer (parkeerders) vanuit Roosendaal en de regio
- Verkeersveiligheid
- Verkeersafwikkeling op kruispuntniveau en bij parkeergarages
- Participatie

De rijrichting van het eenrichtingsdeel is 'met de klok mee':

- 'Met de klok mee' zorgt voor een goede begeleiding van en naar de parkeergarages
- 'Met de klok mee' zorgt voor een verbetering van de verkeersafwikkeling t.o.v. de huidige situatie
- 'Met de klok mee' geeft beter invulling aan de signalen vanuit de participatie

De snelheid is 30 km/uur:

- 30 km/uur is veiliger dan 50 km/uur
- De rijnsnelheid van 30 km/uur sluit op stadsniveau beter aan bij de hiërarchie van de wegenstructuur
- 30 km/uur levert geen knelpunten op t.a.v. wegverkeerslawaaï en luchtkwaliteit
- Sluit aan bij de signalen vanuit participatie

Het fietspad situeren aan de binnenzijde (centrumzijde):

- de beleving wordt beter door getrokken in de centrumring.
- De ligging van het fietsverkeer aan de binnenzijde is veiliger voor het fietsverkeer

Als gevolg van de plannen vervalt parkeercapaciteit op maaiveld volgt de uitgezette beleidslijn van Hart voor de Binnenstad. De lijn van Hart voor de Binnenstad is: bezoekers in de garage, bewoners op straat. Enerzijds om de bewoner meer ruimte te geven op straat, en anderzijds om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren. Het project centrumring heeft als hoofddoelstelling om de vrijkomende ruimte in te zetten voor kwalitatieve verbetering, zoals vergroening en meer ruimte voor lopen en fietsen. Dit leidt tot verlies van 30 - 60 parkeerplaatsen op maaiveld.

Het aantal maaiveld parkeerplaatsen is groter dan het aantal uitgegeven vergunningen. Theoretisch blijft er dus meer parkeercapaciteit dan vergunninghouders. Naast de theoretische benadering blijkt uit praktijkonderzoek (meten en tellen) dat op de maatgevende momenten voldoende parkeerplaatsen op maaiveld beschikbaar zijn en blijven.

Het laten vervallen van de parkeerplaatsen gaat gepaard met aanpassingen van het parkeerbeleid en -regulering waardoor bezoekers meer naar de garages worden gestuurd en waardoor op straat meer ruimte ontstaat voor de bewoners. Concreet wordt gedacht aan het aanpassen van parkeerregimes op straat door bijvoorbeeld meer straten te bestemmen voor vergunninghouders en 'kort parkeren' onmogelijk te maken. Voor bewoners in de directe nabijheid wordt gedacht aan slimme abonnementsvormen die het voor bewoners mogelijk maakt om in de parkeergarages te parkeren. Specifieke uitwerking hiervan vindt plaats in het Parkeerplan 2016-2021, dit is voor de zomer 2016 gereed.

De wegen Laan van Limburg, de Laan van Brabant, de H.G. Dirckxstraat en de Stationsstraat blijven omgewijzigd qua structuur, rijsnelheid, inrichting en rijrichtingen. Deze wegen blijven tweerichtingsverkeer, omdat de verkeersintensiteiten op deze wegen dusdanig hoog zijn dat een goede verkeersafwikkeling niet mogelijk is met eenrichtingsverkeer. Hierdoor is de centrumring eigenlijk een centrumLUS.

Bij de uitwerking van het schetsontwerp worden mogelijkheden voor duurzame innovatieve toepassingen gezien en indien mogelijk toegepast. Concreet kan gedacht worden aan de toepassing van zonnecellen in het fietspad ('solaroad'), smart verlichting en andere koppelingen met het SMART-city concept.

Doel en evaluatie

Het doel is om plannen van het rapport 'Roosendaal: Gezonde Stad' tot uitvoering te brengen. Met de realisatie van de nieuwe centrumring wordt de binnenstad fysiek gemarkeerd: een 'strik om de binnenstad'. Het realiseren van een herkenbare, compacte, veilige centrumring uitgevoerd in (grotendeels) éénrichtingsverkeer met meer ruimte voor fietsers, voetgangers en vergroening.

Financiële aspecten en consequenties

De raad wordt voorgesteld om een krediet à € 4.300.000 beschikbaar te stellen voor de realisatie van de centrumring en dit te dekken uit de BR investeringsimpulsen economie en meer specifiek de binnenstad. En tevens bijgevoegde begrotingswijziging vast te stellen.

Dit bedrag is opgebouwd uit de volgende componenten:

- € 3.958.000 voor het realiseren van éénrichtingsverkeer voor het traject Vughtstraat – Kloosterstraat – Burgemeester Prinsensingel – Nispensestraat – Laan van Luxemburg;
- Reeds gemaakte en te maken kosten tot en met april 2016: ambtelijke inzet en verricht onderzoek à € 192.000,-;
- Budget voor herkenbaar maken tweerichtingsdeel centrumring à € 50.000;
- Een innovatiebudget à € 100.000 voor duurzame innovatieve toepassingen.

De verplaatsing van het busstation maakt geen onderdeel uit van deze besluitvorming, hiervoor wordt nog geen krediet aangevraagd.

Communicatie

Het plan voor de centrumring is op participatieve wijze tot stand gekomen. Tijdens twee participatieavonden in juli en september 2015 zijn conceptplannen gepresenteerd aan en besproken met ondernemers, bewoners en andere geïnteresseerden. De input van deze participatiebijeenkomsten heeft geleid tot scherpere en gewijzigde uitgangspunten van de centrumring. Daarmee is het een plan van de stad geworden. Het bestuur van de binnenstadsorganisatie kan het plan en de wijze waarop het tot stand is gekomen onderschrijven. Dit voorstel is op 16 februari 2016 besproken met de commissie binnenstad. Er bleek draagvlak voor het voorstel. Op 21 maart 2016 heeft de binnenstadsdirectie het schetsontwerp van de nieuwe centrumring gepresenteerd tijdens de derde publieksbijeenkomst.

In de uitwerkingsfase zullen betrokkenen (ondernemers, omwonenden) regelmatig geïnformeerd worden over de stand van zaken, persoonlijk (bijvoorbeeld via bewonersbrieven en/of informatieavonden) en via de reguliere communicatiekanalen van de gemeente en de binnenstadsorganisatie. Tijdens de uitvoeringsfase doet de gemeente Roosendaal ook een beroep op de uitvoerders van de werkzaamheden t.a.v. goede communicatie met omwonenden, bezoekers en andere betrokkenen. De gemeente blijft eindverantwoordelijk voor goede communicatie tijdens de uitvoeringsfase.

Planning

Mei '16 – feb '17	Uitwerking en aanbesteding nieuwe centrumring
Mrt '17 – aug '18	Realisatie nieuwe centrumring

Bijlagen

1. Schetsontwerp centrumring
2. Begrotingswijziging