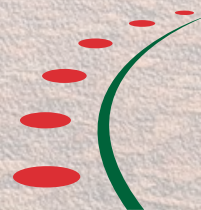


Mobiliteitsvisie Roosendaal 2040

Roosendaal zet in op actieve mobiliteit!



Gemeente
Roosendaal

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Colofon

Titel: Mobiliteitsvisie Roosendaal 2040

Datum: 1 april 2025

Kenmerk: 017431.20240826.R1.06

Status: Definitief

Projectteam opdrachtgever:



Projectteam Goudappel:



Bronvermelding foto's:

Gemeente Roosendaal

Copyright

Niets uit deze rapportage mag worden overgenomen zonder bronvermelding. Aan de inhoud van de rapportage kunnen geen rechten worden ontleend. Eventuele rechthebbenden op gebruikt beeldmateriaal dienen contact op te nemen met de uitgever.

Voorwoord

Graag neem ik u mee naar het jaar 2040. Waarom precies 2040? Dit jaartal markeert een belangrijke mijlpaal voor de toekomst van onze stad en dorpen. Het is namelijk het richtpunt van de Kwaliteitssprong RSD40. De Kwaliteitssprong RSD40 beschrijft de ambities voor de gemeente Roosendaal in haar verschillende verschijningsvormen: het stedelijk gebied, de dorpen, de buurtschappen en ons landschap – alle elementen die samenkomen in een bijzonder mozaïek. Hiermee creëren we enorme kansen voor groei, verbetering van leefbaarheid en tal van voorzieningen voor werk, onderwijs, vrijetijdsbesteding en ontspanning.

Deze ambities en kansen betekenen iets voor ons ruimtegebruik; daarin hebben we uitdagende keuzes te maken. Dit geldt in het bijzonder ook voor mobiliteit: de manier waarop we ons in de toekomst kunnen en willen verplaatsen, stelt ons voor een aantal cruciale beslissingen. In een stad en dorpen die aantrekkelijk, leefbaar en (verkeers)veilig willen blijven, zijn een doordachte benutting van de ruimte en de wijze waarop we ons verplaatsen essentieel.

Voor u ligt de Mobiliteitsvisie Roosendaal 2040: "Roosendaal zet in op actieve mobiliteit!" Deze visie schetst hoe wij in de toekomst omgaan met mobiliteit. Actieve mobiliteit – zoals wandelen en fietsen – neemt hierin een centrale plaats in, maar we verliezen andere vervoersmodaliteiten niet uit het oog. Mobiliteit moet toegankelijk zijn en blijven voor iedereen.

Ons doel is om de gemeente slimmer bereikbaar te maken en de overlast van doorgaand verkeer te beperken. Zo zorgen we ervoor dat Roosendaal investeert in de leefbaarheid en aantrekkelijkheid en houden we rekening met de toename van het aantal inwoners. En zo kunnen onze inwoners, scholieren, werknemers, ondernemers en bezoekers zich veilig verplaatsen.

Ik ben ervan overtuigd dat we, met deze visie als basis voor plannen en beleid, samen een veilig en duurzaam mobiliteitssysteem kunnen realiseren, waarmee we ook kunnen inspelen op ontwikkelingen op gebied van voertuigen en technologie.

Mijn dank gaat uit naar iedereen die een bijdrage heeft geleverd aan deze Mobiliteitsvisie. Het resultaat mag er zijn! Ik wens u veel leesplezier en inspiratie toe.

Robin Heij

Wethouder Mobiliteit
Gemeente Roosendaal



Inhoudsopgave

1. Een nieuwe mobiliteitsvisie voor Roosendaal	5
I. Inleiding	6
II. Regionale ambities als basis	7
III. Breed participatietraject	10
2. Mobiliteitsopgaven van Roosendaal	11
I. Kenschets Roosendaal	12
II. Wat als we niks doen?	16
III. De opgaven voor Roosendaal	17
3. Roosendaal zet in op actieve mobiliteit	19
I. De 7 speerpunten	20
II. Een voorbeeld van maatwerk	23
III. Zonering van het mobiliteitsbeleid	24
IV. Principes per gebiedstype	25
4. Toekomstbeeld Roosendaal 2040	26
I. Werken met (extreme) botsproeven	27
II. Beleidskeuzes	28
III. Visiekaart	38
IV. Gedrag en communicatie	39
5. Hoe nu verder?	41
I. Vervolg	42



Roosendaal, Markt

1

Een nieuwe mobiliteitsvisie voor Roosendaal



Inleiding

Roosendaal is het belangrijkste knooppunt van de stedelijke regio West-Brabant-West en ligt centraal in tal van multimodale netwerken binnen Nederland en België. Niet alleen qua autosnelwegen waarin Roosendaal een Rijkswegenknooppunt naar vier windrichtingen is, maar zeker ook op het gebied van het spoor (personen en goederen), energie-infrastructuur (buisleidingen) en water. Het spoornetwerk fungeert als ruggengraat van het transportsysteem, zowel voor personenverkeer als logistiek verkeer. Dit zorgt ook voor de nodige (doorgaande) goederenstromen door Roosendaal. Dit niet alleen per weg of spoor, maar ook in toenemende mate via meer innovatieve vervoersnetwerken, zoals buisleidingen. Door het tracé en de mogelijkheden voor goederenvervoer per buisleiding verder te optimaliseren, kan Roosendaal haar rol als logistiek knooppunt verder versterken.

Een bereikbaar en aantrekkelijk gebied

De bereikbaarheid van Roosendaal speelt een cruciale rol in de aantrekkelijkheid van de gemeente. Uitstekende fiets-, auto-, bus- en treinverbindingen zorgen voor goede relaties met omliggende steden zoals Breda, Bergen op Zoom, Goes, Rotterdam en Antwerpen, evenals kleinere dorpen zoals Oudenbosch, Zevenbergen en Essen. Het behoud van deze sterke ontsluitingsstructuur en het verminderen van barrières zoals het spoor en doorgaand vrachtverkeer op de binnenring zijn belangrijke speerpunten van het mobiliteitsbeleid. Tegelijkertijd vraagt het groeiende goederenvervoer, inclusief gevaarlijke stoffen, om gerichte aandacht. Roosendaal blijft zich ontwikkelen als een aantrekkelijk en goed bereikbaar leefgebied. Het waarborgen van de optimale toegankelijkheid van het centrum, de wijken, scholen en bedrijventerreinen is daarbij essentieel. Roosendaal benut haar centrale ligging en sluit aan bij regionale en nationale ontwikkelingsprogramma's.

Naar 100.000 inwoners in 2040: Kwaliteitssprong

Roosendaal staat niet stil. Sterker nog, Roosendaal wil groeien naar 100.000 inwoners en de vraag naar woningen combineren met een verbetering van de stad. Op alle fronten. Voor een verbetering van groen, van cultuur, van educatie, van infrastructuur en mobiliteit, van sociale woningen, van werkgelegenheid en duurzaamheid. En ook een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit met spectaculaire verbouwingen en bebouwingen, openbare ruimtes en groengebieden. In de Kwaliteitssprong (Het Mozaïek, 'Het boeket van Roosendaal' 2040) is dit vertaald met een mozaïek van voorstellen, die de bestaande structuur versterkt en uitbreidt.

De omgevingsvisie Roosendaal geeft handvatten voor ambities rond extra woon- en werkgelegenheid. Inrichting van de openbare ruimte draagt bij aan de gezondheid en het geluk van de inwoners. Vanuit de klimaatmaatregelen moet autogebruik worden teruggedrongen; Hoe dichterbij de binnenstad (of overige centrale voorzieningen zoals een station), hoe minder ruimte voor de auto. Wandelaars en fietsers krijgen meer ruimte, er komen meer groenverbindingen binnen de stad en dorpen en naar het buitengebied. Voor inwoners, ondernemers en bezoekers is Roosendaal optimaal bereikbaar, waarbij ingezet wordt op een breed palet aan vervoerswijzen. Multimodaliteit is een sleutelbegrip en een voorwaarde voor de doorontwikkeling van Roosendaal. Roosendaal blijft binnen de regio een belangrijk (boven)regionaal knooppunt in de multimodale netwerken. Mobiliteit speelt een belangrijke rol om al deze ambities te kunnen waarmaken.

Regionale ambities als basis

Relatie met Multimodale Mobiliteitsagenda (MMA)

Momenteel wordt toegewerkt naar een Multimodale Mobiliteitsagenda (MMA) voor Zuid-Nederland. Dit is een agenda voor Zuid-Nederland (Noord-Brabant en Limburg) die getrokken wordt door SmartwayZ.NL samen met het ministerie van I&W. De Multimodale Mobiliteitsagenda is het gezamenlijke kader van alle betrokken overheden (gemeenten/regio's, provincies, I&W) om de komende jaren afspraken te maken over de realisatie van mobiliteitsprojecten. Het MMA is dus de basis voor afspraken met het Rijk. De gemeentelijke Mobiliteitsvisie en de MMMP's vormen input voor de MMA.

Relatie met MMMP Stedelijke Regio West Brabant West (SRWBW)

Roosendaal is onderdeel van het stedelijk netwerk van Brabant. Brabant bestaat uit vier stedelijke regio's die verschillen van elkaar, elkaar aanvullen en nauw verweven zijn met elkaar. De gemeente Roosendaal is trekker van de Stedelijke Regio West-Brabant-West (SRWBW). In de Verstedelijkingsstrategie Brabant 2040 hebben Rijk, provincie, waterschappen en gemeenten drie hoofdogaven geformuleerd: het ontwikkelen van Nieuw stedelijk Brabant, het bevorderen van nieuwe relaties tussen stad en land en in derde plaats een strategie om nieuwe opgaven aan te kunnen pakken. Binnen deze verstedelijkingsstrategie zijn ontwikkelprincipes opgesteld waaronder: "Nieuwe woningen versterken bestaande stad en dorp" en "Mobiliteitstransitie maatwerk voor stad en dorp". In regioverband worden meerjarige multimodale mobiliteitspakketten (MMMP) opgesteld. Deze processen lopen parallel en sluiten inhoudelijk naadloos op elkaar aan. Regionale maatregelen uit het MMMP van de 4e Stedelijke Regio West-Brabant West komen ook terug in de Roosendaalse mobiliteitsvisie 2040.

Relatie met Kwaliteitssprong

Roosendaal streeft naar een Kwaliteitssprong richting 100.000 inwoners. RSD40 geeft aan hoe Roosendaal zich tot 2040 gaat ontwikkelen en welke aspecten daarbij van belang zijn. De nadruk wordt gelegd op het bevorderen van langzaam verkeer en het herinrichten van verkeersruimten om barrières te verminderen en de toegankelijkheid voor iedereen te verbeteren. Om de stad en haar wijken ook in de toekomst goed bereikbaar en leefbaar te houden, pleit RSD40 voor het aanpassen van de hoofdwegenstructuur van de stad. Niets doen is geen optie. Dit houdt het volgende in:

- ❑ Het doorgaande verkeer wordt zoveel mogelijk buiten de stad om geleid.
- ❑ De rechtstreekse doorgaande verbindingen dwars door de stad, worden zoveel mogelijk tegengaan.
- ❑ In de buurten, wijken en dorpen krijgt het langzaam verkeer prioriteit. Daardoor kunnen bestaande straten anders worden ingericht (bijvoorbeeld met meer groen), wat ter plekke de leefbaarheid versterkt.
- ❑ Waar mogelijk worden barrières opgeheven zodat Roosendaal voor iedereen zo goed mogelijk toegankelijk wordt.
- ❑ De A58 blijft behouden op de huidige locatie en met de huidige functie, waarbij eventuele overkluizing wordt onderzocht. Uit verkenning van een eventuele uitplaatsing van de A58 om de stad heen blijkt dat het omleggen van de snelweg zou leiden tot juist meer verkeer door de stad. Dat draagt niet bij aan de doelen van Roosendaal en is dus ongewenst.

Kortom: de manier waarop we onszelf en onze goederen verplaatsen, ondergaat de komende jaren flinke veranderingen.

1 Inleiding

Een nieuwe mobiliteitsvisie is nodig

Het huidige mobiliteitsbeleid van de gemeente Roosendaal is vastgelegd in het GVVP 2015-2025. Dit beleid loopt op zijn einde, Daarnaast vragen ontwikkelingen zoals de Kwaliteitssprong en de Omgevingsvisie om een actualisatie van de mobiliteitsvisie. Al deze vraagstukken hebben immers een belangrijke relatie met mobiliteit. Ook binnen het mobiliteitsbeleid zelf zijn belangrijke ontwikkelingen gaande op het gebied van technologie, deelmobiliteit en multimodaliteit. Een nieuw mobiliteitsplan is nodig om als gemeente op al deze ontwikkelingen effectief in te kunnen spelen. We kiezen er echter voor om eerst op visieniveau integraal naar mobiliteit te kijken. Dit gezien de grote ruimtelijke ambities en ontwikkelingen in de mobiliteitswereld.

Samen werken aan de mobiliteitsvisie

De mobiliteitsvisie biedt de mogelijkheid om samen met bewoners en ondernemers te werken aan het verbeteren en het versterken van de mobiliteit en bereikbaarheid binnen de vernieuwde gemeente Roosendaal. Deze visie geldt als belangrijke bouwsteen voor de toekomstige plannen binnen de gemeente. Dit betreft dus een wens- en toekomstbeeld voor de gehele gemeente, gericht op de langere termijn. Het doel van een geactualiseerde mobiliteitsvisie voor gemeente Roosendaal is het hebben van een visie met kaders waar we gezamenlijk aan willen werken. Een visie zet de hoofdlijnen op het gebied van mobiliteit uit en biedt kaders voor verdere uitwerking en afwegingen. Deze mobiliteitsvisie is de overkoepelende, integrale basis die nodig is voor een verdere concretisering. In een later stadium worden beleidskeuzes gemaakt, bijvoorbeeld in beleidsplannen en investeringsafspraken, alvorens tot uitvoering kan worden overgegaan. De mobiliteitsvisie doet dus geen concrete uitspraken op stoeptegelniveau, de parkeertarieven voor het komende jaar of 'een maximumsnelheid in specifieke straten'.



Inleiding

Een visie met ambitie en voldoende flexibiliteit

Het toekomstbeeld dat Roosendaal voor ogen heeft, is er niet van vandaag op morgen. Het gaat stap voor stap tussen nu en 2040. De gemeente is voornemens om de projecten richting 2040 allemaal tot uitvoering te brengen, waarbij we wel voldoende flexibiliteit inbouwen. In de praktijk zal soms blijken dat door voortschrijdend inzicht en/of ontwikkelingen op gebied van voertuigen, technologie of wetgeving de visie herijkt moet worden.

Een breed participatieproces

De mobiliteitsvisie Roosendaal 2040 is tot stand gekomen na een uitvoerig participatietraject. Directe betrokkenheid met de samenleving, zoals met inwoners, belanghebbenden, organisaties en experts zijn waardevol. Een goede participatie zorgt voor een verrijking van de kwaliteit van de uiteindelijke visie. Ruim 1.000 inwoners en ondernemers vulden aan het begin van het opstellen van de visie de Flitspeiling in. Later in het proces zijn betrokkenen in de gemeente nogmaals bevraagd in het Mobiliteitsgesprek. Verder zijn vier focusgroepen met lokale en regionale belanghebbenden georganiseerd om kansen, wensen en opgaven verder uit te diepen. Binnen de gemeente Roosendaal zijn gesprekken gevoerd met de verschillende disciplines en beleidsdomeinen en zijn vervoerders NS en Arriva geïnterviewd. Met focusgroepen en gemeenteraad zijn twee momenten van consultatie geweest: 1) informatie ophalen en 2) presentatie conceptvisie met laatste input voor verfijning en completering van de visie. Zodoende is uitgebreid en op integrale wijze informatie uitgewisseld en terugkoppeling gegeven.



Breed participatietraject



*Flitspeiling door
ruim 1.000 mensen
ingevuld!*

Ik wil voor de
deur parkeren!



Kan de A58
worden
overkluisd?

FLITSPEILING

De Flitspeiling stond gedurende de maand mei voor drie weken open (13 mei - 2 juni 2024). Respondenten werden gevraagd om verschillende mobiliteitsaspecten te beoordelen op huidige kwaliteit en aan te geven hoe belangrijk zij die onderwerpen vinden. De belangrijkste aandachtspunten zijn de toegankelijkheid voor mindervaliden, routes voor vrachtverkeer en de kwaliteit van openbaar vervoersverbindingen. Daarnaast zijn locatie specifieke aandachtspunten geplaatst, met name gericht op verkeersonveilige wegen en knelpunten in de doorstroming op kruispunten.

HET MOBILITEITSGESPREK

Roosendaal is "Het Gesprek" gestart om samen met inwoners, ondernemers en andere betrokkenen na te denken over de toekomst van Roosendaal. Voor de mobiliteitsvisie is "Het Gesprek" toegespitst op verkeersvraagstukken: "Het Mobiliteitsgesprek", bestaande uit twee rondes. In de eerste ronde kon iedereen zijn mening geven over enkele toekomstscenario's (botsproeven). In de tweede ronde konden respondenten de gegeven antwoorden beoordelen. In totaal hebben 379 personen deelgenomen aan het Mobiliteitsgesprek. De meest genoemde wensen zijn het toevoegen van groene leef- en verblijfskwaliteit, het aanleggen van meer (snel)fietspaden en behoud van voldoende parkeervoorzieningen.



*Samen om de
tekentafel*

FOCUSGESPREKKEN MET VERSCHILLENDE DOELGROEPEN

Aanvullend op de Flitspeiling en het Mobiliteitsgesprek hebben vier focusgesprekken plaatsgevonden met verschillende doelgroepen. Dit met als doel het verdiepen en aanvullen van de resultaten uit de Flitspeiling en het duiden van de wensen en belangen van de verschillende doelgroepen. Onder de deelnemers van deze focusgroepen behoorden onder andere leden van dorp-/wijkraden of inwonersgroeperingen, vertegenwoordigers van bedrijven- en ondernemersverenigingen, NS en Arriva, onderwijsorganisaties en de Fietzersbond.



*In gesprek met
bestuurders en
ambtenaren*

AMBTELIJKE EN BESTUURLIJKE BORGING

Een goede borging tussen de inhoud van de mobiliteitsvisie en andere domeinen is van groot belang voor een goede landing van de visie. Een multidisciplinair ambtelijk kernteam vanuit de gemeente Roosendaal gaf gedurende het proces sturing aan de inhoud. Daarnaast zijn interne interviewrondes met diverse beleidsdomeinen, zoals Kwaliteitssprong, gezondheid en economie, gevoerd om wensen en kaders van andere disciplines met mobiliteit te verbinden. Bestuurlijk zijn de verantwoordelijk portefeuillehouder en de gemeenteraad betrokken, geïnformeerd en geconsulteerd tijdens het proces.



Kenschets Roosendaal

Deze kenschets van Roosendaal vat de huidige situatie op het gebied van mobiliteit samen. Dit is gebaseerd op de resultaten uit de digitale flitspeiling, het Mobiliteitsgesprek, focusgesprekken, analyses van feiten en cijfers en trends en ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit. Een uitgebreide weergave is terug te vinden in de achtergrondrapportage. Het gaat in deze kenschets niet alleen over aandachtspunten en opgaven, maar ook over kansen.

Spoor, snelwegen en drukke autowegen als barrière



Roosendaal wordt doorsneden door spoorlijnen, de A58 en drukke stedelijke wegen. Dit maakt dat verbindingen tussen de verschillende wijken in Roosendaal beperkt worden. Met name voor fietsers en voetgangers betekent dit soms lang wachten om over te steken en een beperkt aantal plaatsen om een spoor- of snelweg te kunnen kruisen. Ook geven deze spoor- en snelwegen geluidshinder en een verslechterde luchtkwaliteit. Specifiek het emplacement aan de noordzijde van het station maakt dat het station hoofdzakelijk eenzijdig bereikbaar is.

Verbeterde looproutes en toegankelijkheid nodig



De meest gebruikte looproutes in Roosendaal bevinden zich in het centrum, rond het NS-station en bij Leisurpark Roosendaal. Een duidelijke en aantrekkelijke voetgangersverbinding tussen NS-station en binnenstad ontbreekt, terwijl dit een veelbelovende verbinding is (ook als zodanig opgenomen in het Ontwikkelprogramma R.O.O.S., via Mariadal). Bovendien is de toegankelijkheid voor mensen met een beperking onder de maat. Dit komt vooral naar voren uit de resultaten van o.a. de Flitspeiling en het Mobiliteitsgesprek.

De kwaliteit van het fietsnetwerk is momenteel te laag. Duurzame alternatieven zijn ondermaats



Veel fietsroutes zijn van slechte kwaliteit met een oncomfortabele ondergrond, krappe profielen en een stenig karakter. Er zijn veel conflicten met autoverkeer, waarbij fietsverkeer veelal nog voorrang moet verlenen aan het autoverkeer. Doorfietsen in de stad is daardoor lastig en niet aantrekkelijk.

Het NS-station is een kwaliteit, maar wordt niet optimaal benut



Het NS-station is een enorme kwaliteit van de stad Roosendaal. Het verbindt Roosendaal met nabijgelegen plaatsen en steden, zoals Breda, Bergen op Zoom, Rotterdam, Amsterdam, Goes en Antwerpen. Het NS-station speelt dan ook een grote rol in de bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van het centrum van Roosendaal. De verbinding tussen het centrum en het NS-station is echter matig. Dit terwijl er veel bestemmingen in het centrum op loopafstand te bereiken zijn. Ook de verbinding tussen het station en Leisurpark Roosendaal is niet optimaal. Zowel ondernemers als inwoners geven aan dat de bereikbaarheid en toegankelijkheid van Leisurpark Roosendaal aandacht behoeft.

“Wat ik zeker terug zou willen zien, is een hogere frequentie van treinverbindingen in alle richtingen, gecombineerd met een dubbelzijdige oriëntatie van het station.”

- Uit het MOBILITEITSGESPREK



Kenschets Roosendaal

**De autobereikbaarheid is uitstekend,
maar brengt ook uitdagingen met zich mee**



Inwoners en ondernemers hechten veel waarde aan een goede autobereikbaarheid. Juist de snelle en directe verbindingen naar Breda, Rotterdam, Vlissingen en Antwerpen worden in gesprekken met inwoners en ondernemers veel genoemd als kracht van Roosendaal. De autobereikbaarheid is daarmee erg goed, maar brengt uitdagingen met zich mee. Elke plek in Roosendaal is per auto te bereiken en er zijn nauwelijks beperkingen om dwars door de stad of het centrum te rijden. Dit geeft een druk op de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit.

De auto is de dominante vervoerswijze in Roosendaal. Ruim 60% van de ritten wordt met de auto gemaakt. Dat is ruim 18% hoger dan het landelijke gemiddelde. Het hoge autogebruik gaat met name ten koste van het fietsgebruik. Dit ligt met een aandeel fiets van 17% ruim 9% onder het landelijke gemiddelde. Dit, terwijl de gemeente Roosendaal qua afstanden juist een goede fietsgemeente zou moeten zijn. Op de korte ritten tot 5,5 km wordt 40% van de ritten met de auto wordt gemaakt. Dit zijn afstanden die wandelbaar en zeker goed fietsbaar zijn.

“De autobereikbaarheid is van groot belang, denk ook aan de mensen die afhankelijk zijn van de auto. Het is echter essentieel dat er ook goede alternatieven beschikbaar zijn, zoals betrouwbare busverbindingen.”

- Uit het MOBILITEITSGESPREK



Kenschets Roosendaal

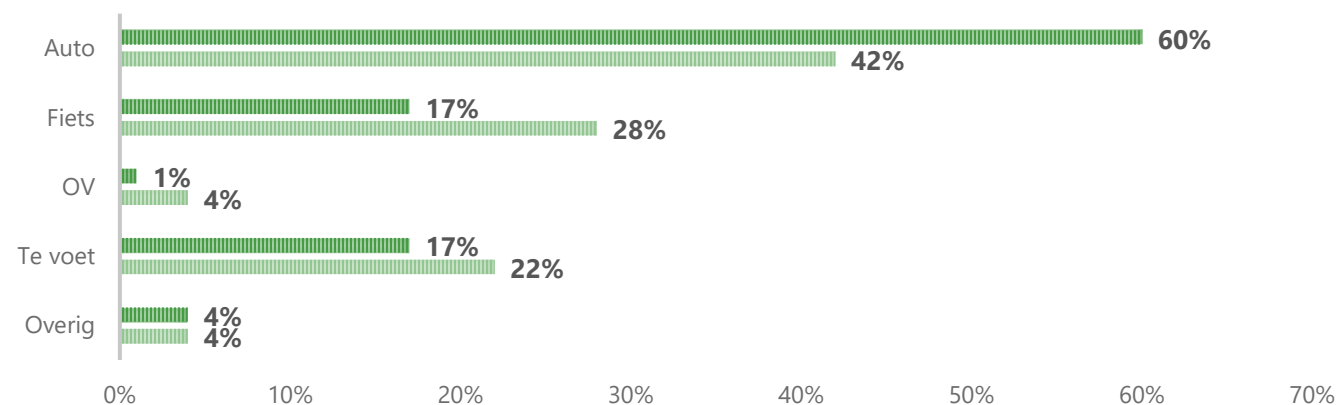
**Leefbaarheid, veiligheid, bereikbaarheid
van het centrum staat onder druk**



Doordat de auto de dominante vervoerswijze is in Roosendaal zorgt dit voor een hoog autogebruik in de gehele gemeente. Dit is voornamelijk nadelig rond het centrum en op de belangrijkste invalswegen de stad in. Ook op het Leisurpark Roosendaal en in de dorpen zet de auto enkele centrale plekken onder druk, vooral in combinatie met vracht- en landbouwverkeer. Ondernemers geven aan dat vrachtverkeer last heeft van onherkenbaarheid en moeilijk vindbare locaties in de stad. Centrale plekken in de dorpen zijn juist de plekken waar sociale activiteiten kunnen plaatsvinden en waar men elkaar kan ontmoeten. Leefbare dorpen zijn gebaat bij een veilige en leefbare inrichting van het dorpscentrum.

VERDELING VERPLAATSINGEN NAAR VERVOERSWIJZE (OVIN, 2022)

■ Roosendaal ■ Nederland



Kenschets Roosendaal

Goederenvervoer

Een belangrijke opgave is het groeiende goederenvervoer door Roosendaal, inclusief gevaarlijke stoffen. Dit zorgt niet alleen voor een toename in het aantal transportbewegingen, maar brengt ook uitdagingen met zich mee voor het omliggende gebied. In de huidige situatie zet het emplacement andere zaken onder druk. Voor de herinrichting van de spoorzone loopt op dit moment een traject met ministerie van I&W, BZK, ProRail, NS en de provincie Noord-Brabant. Dit biedt kansen om de huidige barrièrewerking van het spoor te verminderen en een tweezijdige bereikbaarheid en gebruik van het station mogelijk te maken.

Om beter inzicht te krijgen in wat er qua goederenvervoer op de weg en op het spoor gebeurt in West Brabant West, is het innovatieproject 'Samen digitaal op weg!' opgesteld door de gemeenten Bergen op Zoom en Roosendaal. Het doel van het project is om het goederenvervoer in de regio te verbeteren door gebruik te maken van digital twin-technologie. Deze technologie maakt het mogelijk om een digitale kopie van de infrastructuur en logistieke processen te creëren. Dat helpt bij het identificeren van knelpunten, het efficiënter inrichten van goederenstromen en het ontwikkelen van slimme oplossingen om transport in de regio efficiënter en duurzamer te maken.



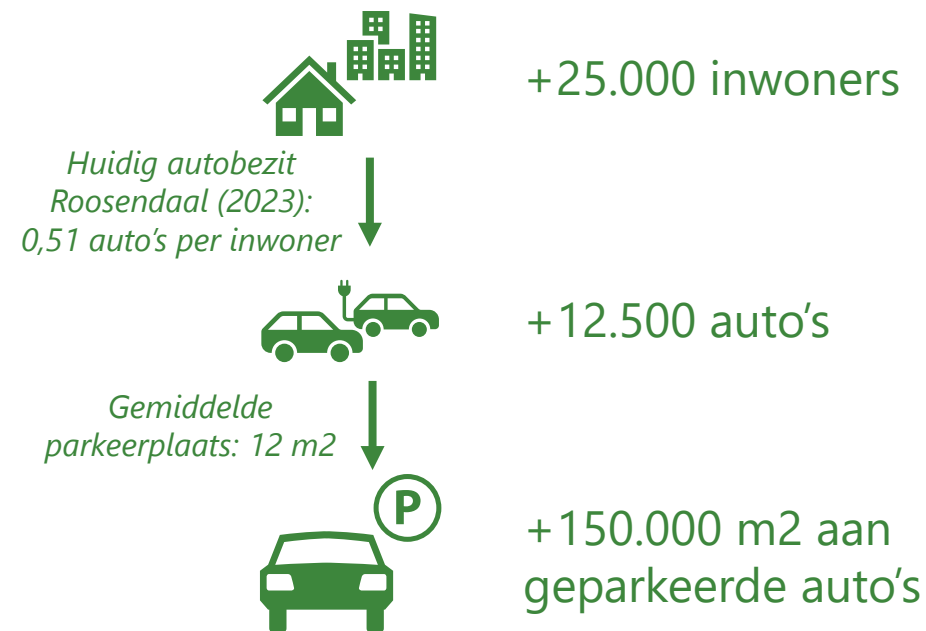
Wat als we niks doen?

De Kwaliteitssprong zet de verkeerssituatie in Roosendaal verder onder druk

De beoogde verdere verstedelijking vergroot de druk op het Roosendaalse wegennet. Een groei naar ca. 100.000 inwoners leidt onvermijdelijk tot een forse toename van het aantal verplaatsingen. Wanneer deze nieuwe bewoners van Roosendaal hetzelfde verplaatsingsgedrag gaan vertonen als de huidige inwoners, dan betekent dit een enorme groei in autoverkeer. Concreet: wanneer de Kwaliteitssprong leidt tot 25.000 nieuwe inwoners waarvan de helft een auto bezit (huidig autobezit per inwoner, CBS 2023), dan betekent dit 12.500 auto's extra in Roosendaal! Zowel stilstaande als rijdende auto's betekenen een fors extra ruimtebeslag, die naar zoals het er nu uit ziet voornamelijk binnenstedelijk moet worden opgevangen. Alleen aan parkeerplaatsen betekent dit al een oppervlakte van 150.000 m². Ter vergelijking: dat is een gebied zo groot als **37 keer de Markt** in Roosendaal. Deze ruimte is er simpelweg niet.

Groeiende druk op leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid

Door de trendmatige groei en de ontwikkeling van een groot aantal woningen dreigen bestaande knelpuntsituaties te verslechteren. De extra verkeersbewegingen leiden tot extra druk op de doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid, voornamelijk in en rond het centrum. Een blik op 2040 toont forse files in de ochtend- en avondspits op vooral de RING en directe ontsluitingswegen van Roosendaal richting de snelwegen. De toename van binnenstedelijk verkeer zorgt bovendien voor meer barrièrewerking, minder ruimte voor fietsers en voetgangers en een verslechterde bereikbaarheid voor alle modaliteiten. We moeten aan de slag!



Bestaande knelpunten dreigen te verslechteren:

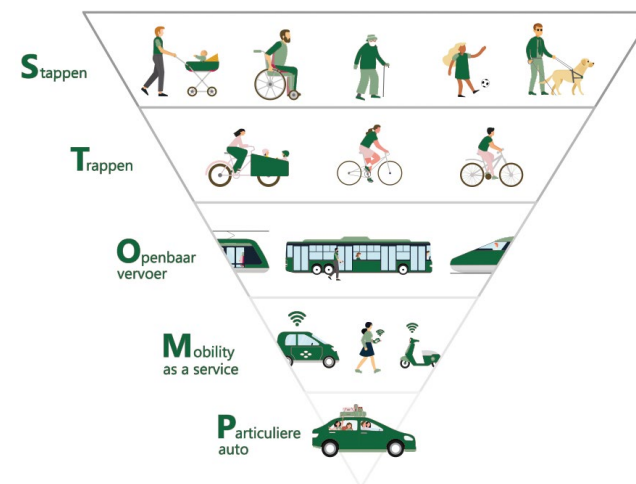
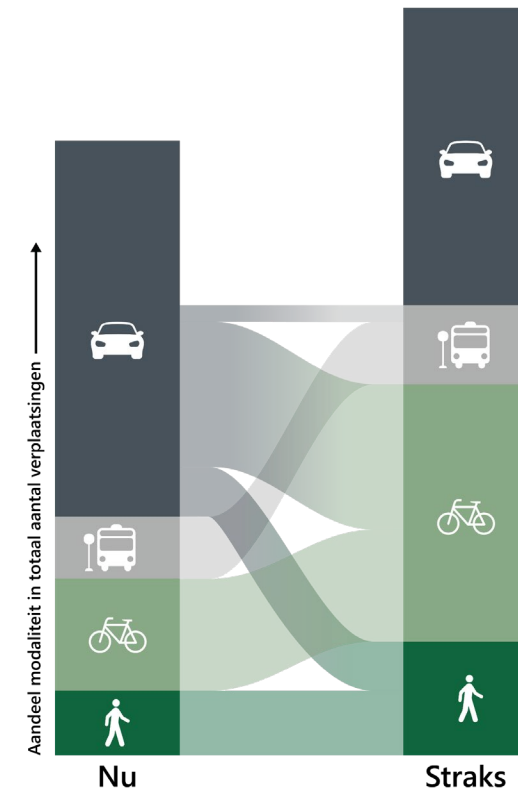
- Grotere **verkeersonveiligheid**
- Lagere **leefkwaliteit**
- Slechtere **gezondheid** door uitstoot en hinder
- Slechtere **bereikbaarheid** van economische locaties
- **Aantrekkelijkheid** als bestemmingslocatie (binnenstad en Leisurepark Roosendaal)
- Forse **filevorming** op de Binnenring en directe ontsluitingswegen richting de snelwegen.

De opgaven voor Roosendaal

Een mobiliteitstransitie is noodzakelijk

Een mobiliteitstransitie is noodzakelijk om de gemeente Roosendaal bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig te houden. Dit vraagt om een structureel andere benadering van onze manier van verplaatsen en de keuzes die we daarbij maken. Momenteel is de auto met circa 60% veruit de meest dominante vervoerswijze. Een Kwaliteitssprong in woningen, arbeidsplaatsen en voorzieningen leidt logischerwijs tot meer verplaatsingen. Doorgaan op de voet van vandaag is niet mogelijk. In de toekomst moeten we toe naar een beter evenwicht in het gebruik van modaliteiten. De auto is en blijft ook in de toekomst een belangrijk vervoersmiddel, maar krijgt wel een minder prominente rol. We gaan daarom inzetten op actieve mobiliteit. De nadruk komt te liggen op het maximaal faciliteren en verleiden van lopen, fietsen en openbaar vervoer. Niet langer de auto op 1, maar door in te zetten op nabijheid en het **STOMP-principe**: ideaal voor lopen (S van Stappen) en fietsen (T van Trappen), openbaar vervoer (O van Openbaar vervoer) en deelmobiliteit (M van Mobility-as-a-Service). Alle gebieden blijven goed bereikbaar met de auto (P van Particuliere auto). De S, T en O van het STOMP-principe zorgen per saldo voor minder ruimtegebruik per persoon en zorgen er ook voor dat de weggebruikers actief in beweging zijn (inclusief voor- en natransport bij het openbaar vervoer). Actieve mobiliteit is daarmee gezond, duurzaam, goedkoop én geeft ruimte voor andere opgaven, zoals groen en klimaat adaptieve maatregelen. Actieve mobiliteit is daarmee ook inclusief voor onze inwoners en bezoekers en speelt het beste in op (mogelijke) vervoersarmoede.

De grootste potentie voor een mobiliteitstransitie lijkt te zitten in een toename van het fietsverkeer. Enerzijds om extra ritten op te vangen, anderzijds om een verandering bij bestaande ritten op korte afstanden te bereiken. De komst van nieuwe inwoners biedt de kans om actief te sturen in mobiliteitsgedrag: juist de nieuwe inwoners ontwikkelen nieuw verplaatsingsgedrag en kunnen mogelijk worden verleid tot een duurzame vervoerswijze. Door de omvang van Roosendaal is de fiets het ideale vervoermiddel om je te verplaatsen en bij uitstek het alternatief op de korte tot middellange afstand.



De opgaven voor Roosendaal

Voorkomen van doorgaand verkeer in het centrum is nodig

We zien momenteel dat autoverkeer nauwelijks belemmerd wordt om dwars door de stad te rijden om van punt A naar punt B te komen. Veel korte ritten worden dan ook met de auto gemaakt. Een doorrekening in het verkeersmodel maakt duidelijk dat een groei naar 100.000 inwoners zorgt voor verkeerstoenames die grotendeels plaatsvinden in en rond het centrum en op de belangrijkste hoofdassen richting het centrum. We zien dan ook over de hele stad files ontstaan en het centrum wordt steeds slechter of vrijwel onbereikbaar. Waar de autobereikbaarheid momenteel nog wordt geprezen, is dit in de toekomst juist een zorgenkind.

In de toekomst willen we daarom dat autoverkeer meer gebruik gaat maken van een duidelijke hoofdwegenstructuur (snelwegen en regionale wegen rondom de stad) met duidelijke toegangspoorten tot de verschillende stadsdelen. Zo kunnen we de stadsstraten (interne wegenstructuur) anders inrichten met meer ruimte voor groen, water, voetgangers en fietsers om zo de leefbaarheid te vergroten. We willen het daarnaast aantrekkelijk en gemakkelijk maken om de auto te parkeren aan de randen van verblijfsgebieden en de stad, in geclusterde voorzieningen en de laatste meters te voet, met de fiets, met OV of met deelmobiliteit af te leggen.



3

Roosendaal zet in op actieve mobiliteit



De 7 speerpunten

Roosendaal zet in op actieve mobiliteit

We constateren dat de leefbaarheid, bereikbaarheid, verkeersveiligheid en aantrekkelijkheid van Roosendaal onder druk komen te staan. Dit vraagt om actie. Mobiliteit kan een sterk sturend middel zijn om integrale, ruimtelijke opgaven het hoofd te bieden. Roosendaal zet daarom in op actieve mobiliteit. Dat betekent ontwerpen en inrichten vanuit het STOMP-principe. De volgende 7 speerpunten geven hier handen en voeten aan.

De voetganger centraal

De voetganger staat centraal in het centrum en de wijkcentra. We maken aantrekkelijke en veilige looproutes naar omliggende gebieden, voor alle doelgroepen. Ook OV-haltes, hubs en stallingen worden optimaal bereikbaar voor voetgangers. Waar mogelijk komen steeds meer oversteekvoorzieningen in de voorrang.

Roosendaal fietsstad

We verbeteren het fietsnetwerk met comfortabele en aantrekkelijke routes. Zowel voor de verbinding tussen de wijken, het NS-station, de dorpskernen als het buitengebied. Zo wordt straks een groot deel van de stad Roosendaal in meestal 10 en maximaal 15 minuten per fiets bereikbaar. Met het gebruik van de e-bike zijn ook omliggende dorpen sneller te bereiken. Een bijkomend voordeel van de e-bike is dat deze, vooral bij langere afstanden, zorgt voor een kortere reistijd en daardoor vaker goed kan concurreren met de auto. Verder versterken we het netwerk van snelfietsroutes vanuit de stad naar de dorpskernen, in alle windrichtingen. Rondom het centrum komen publieke stallingen en betere individuele stallingsvoorzieningen om vanuit alle richtingen fietsenstallingen op de juiste plekken aan te bieden. Verder nemen we mens- en gedragsgerichte maatregelen met stimulering, promotie en meer betrokkenheid van werkgevers en scholen om respectievelijk werknemers en ouders met kinderen meer met de fiets te laten gaan.



De 7 speerpunten

Kwaliteitssprong OV

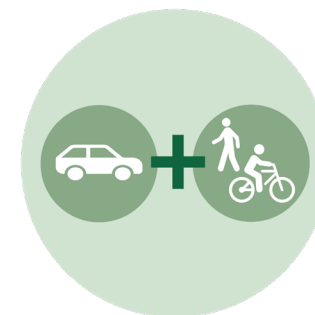
Het NS-station van Roosendaal is een kwaliteit, maar moet beter benut worden. Om de potentie en bereikbaarheid van/naar het NS-station te verbeteren, houden we de uitkomsten van het traject voor de herinrichting van de spoorzone nauw in het oog. Indien mogelijk verminderen we de barrièrewerking van het spoor door gefaseerde uitplaatsing van het emplacement en streven we naar een tweezijdige bereikbaarheid en gebruik van het station. Roosendaal blijft haar IC-status en internationale koppeling versterken voor reizigersvervoer. De IC-verbinding Roosendaal-Antwerpen wordt gerealiseerd en we hebben de ambitie voor een nieuw station Roosendaal-West voor de verbinding met het nieuwe Bravis, Tolberg en Wouw. Voor busverbindingen zetten we in op goede verbindingen tussen met name het NS-station, Leisurepark Roosendaal, het Bravis ziekenhuis, de binnenstad en woon- en werkgebieden.

Van rondjes door het centrum naar gericht bereiken van voorzieningen en gebieden

Het centrum blijft goed bereikbaar per auto voor wie daar moet zijn, dat faciliteren we ook door alle mogelijkheden te onderzoeken voor een nieuwe westelijke entree voor parkeergarage Nieuwe Markt. Doorgaand verkeer, verkeer wat geen herkomst en/of bestemming heeft in het centrum, ontmoedigen we door actief te sturen in het verkeersnetwerk. Een duidelijke hoofdwegenstructuur draagt hierdoor bij aan het verminderen van het doorgaande autoverkeer op ongewenste plekken.

Gecclusterde parkeervoorzieningen aan de randen

Aan de randen van de stad of (woon)wijken komen gecclusterde parkeervoorzieningen om autoverkeer af te vangen. We verleiden inwoners, bezoekers en werknemers deze te gebruiken door de aantrekkelijke voorwaarden. Deze gecclusterde parkeervoorzieningen hangen samen met de nieuwe stedelijke ontwikkelingen. Vanaf de toegangspoorten zijn de woon- en werkgebieden bereikbaar via de ontsluitende wegen. Bezoekers van de binnenstad worden geholpen om op de hoofdwegen al een keuze te maken om bij de bestemming te komen. Ze kunnen aan de rand van de stad voordeliger parkeren bij een P+R, waar ze via een ander vervoermiddel verder reizen naar de binnenstad. Of ze volgen de duidelijke routes naar de parkeergarages in de binnenstad.



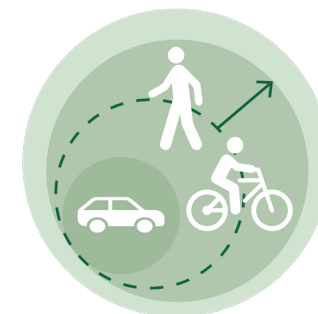
De 7 speerpunten

De Kwaliteitssprong benutten als kans

De groei van mobiliteit moet in duurzame modaliteiten worden opgevangen. Concreet betekent dit dat de automobilititeit niet onmogelijk wordt gemaakt en de totale automobilititeit ongeveer gelijk blijft aan het huidige verkeersbeeld. De verwachte groei (als gevolg van 100.000 inwoners) geven we zoveel mogelijk vorm met lopen, fiets en OV, waardoor een mobiliteitstransitie ontstaat en het aandeel auto slinkt. Deze transitie is nodig voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van stad en dorpen.

We bieden maatwerk per gebied

Alle wijken, buurten en dorpen van de gemeente Roosendaal zijn uniek. Ze vragen om een passende aanpak op het gebied van ruimtelijke ontwikkeling. Ook de kansen voor gebruik van fiets en openbaar vervoer is niet overal gelijk. Dit is bijvoorbeeld afhankelijk van de afstand tot het NS-station, bushaltes en de loop- en fietsafstand tot voorzieningen in de binnenstad of in de dorpen. Daarbij geldt ook dat de opgaven en kansen in de stad Roosendaal dus echt anders zijn dan in de dorpen. Om die reden maakt de gemeente een onderverdeling naar vier verschillende zones met een eigen mobiliteitsprofiel. Deze zones vragen ook ieder om een eigen parkeerbeleid.



Een voorbeeld van maatwerk

Van autostraat naar leefstraat

In diverse steden in binnen- en buitenland worden (delen van) straten tijdelijk heringericht als leefstraat. Een leefstraat geeft inwoners de ruimte om hun straat gezamenlijk en tijdelijk anders in te richten. Het is een experiment in andere, creatievere en vrijere inrichtingen van straten. Een leefstraat is ook een experiment in democratie. De bewoners in de leefstraat en de buurt komen samen tot een goed en gedragen plan.

Onder andere in Utrecht, Amsterdam en Tilburg zijn leefstraten al succesvol ingezet en ook in Gent, New York, Barcelona en Kopenhagen worden al dan niet tijdelijk geen auto's meer voor de deur geparkeerd, maar in plaats daarvan geclusterd op afstand weggezet. Dit biedt ruimte voor voetgangers, fietsers, groen en het elkaar ontmoeten.

Leefstraten zijn een goed voorbeeld van maatwerk. De buurt en omliggende straten moeten goed bereikbaar blijven, onder andere voor nood- en hulpdiensten. Bovendien mogen doorgaande routes niet worden geblokkeerd. De voordelen van leefstraten zijn echter divers. Niet alleen profiteren inwoners van tijdelijk extra groen en verblijfsruimte; ook ervaren inwoners hoe straten 'anders' kunnen worden ingericht dan puur gericht op de auto. Het kan zodoende een opstap zijn het prioriteren van actieve mobiliteit in het straatbeeld.

Roosendaals Léefstraatje

Figuur: enkele voorbeelden van succesvolle (tijdelijke) leefstraten.

*Boven: een leefstraat in Gent (Barbara Dewil);
Linksonder: een leefstraat in Utrecht (gemeente Utrecht);
rechtsonder een leefstraat in Tilburg (Brabants Dagblad)*

Leefstraat



De straat tijdelijk anders gebruiken. Even minder ruimte voor verkeer, meer ruimte voor ontmoeten. Dat is het idee van leefstraten.

Wat is een leefstraat?

In een leefstraat richten bewoners tijdelijk hun straat op een creatieve en leefbare manier. Ook is een leefstraat autovrij. Zo komt er ruimte vrij voor bewoners om elkaar te ontmoeten en kinderen rustig op straat te laten spelen. Leefstraten vinden plaats in een rustige periode, namelijk de zomervakantie. De parkeerdruk ligt in die periode veel lager en het verkeer er niet te veel last van. Doorgaande wegen kunnen geen leefstraat worden.



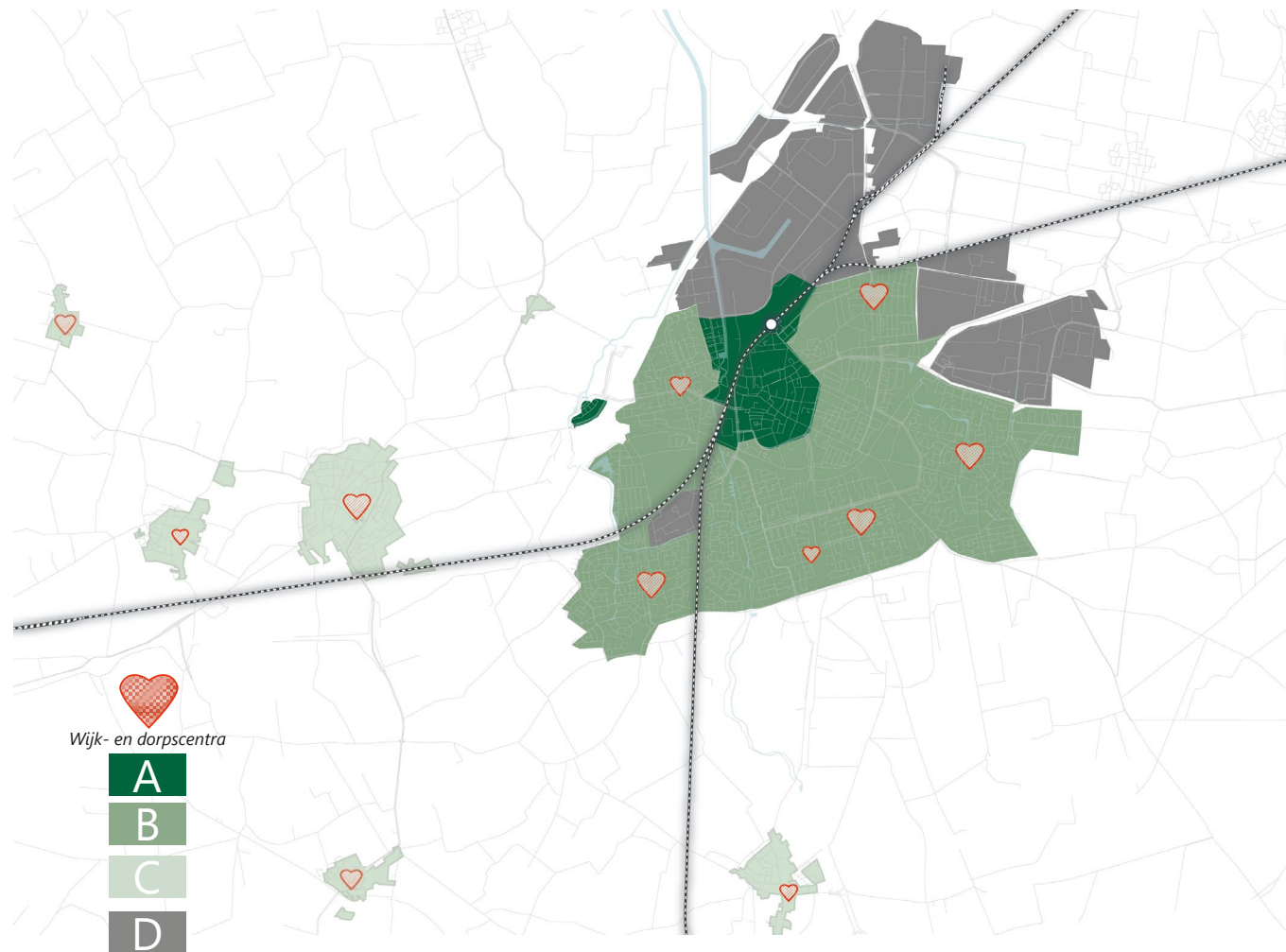
Jan van der Leestraat wordt Jan van der LeeFstraat: vier weken afgesloten buurtpret

TILBURG - Tweehonderd vierkante meter kunstgrasmat wordt binnenkort uitgerold in de Jan van der Leestraat. Vier weken lang is het er groen, en vrij van verkeer. Opdat het los kan gaan met allerlei evenementjes voor en door de straat- en buurtbewoners: welkom in de Jan van der LeeFstraat.

Zonering van het mobiliteitsbeleid

Roosendaal bestaat uit vele verschillende wijken en buurten met allen een eigen karakter. Iedere locatie vraagt om maatwerk op het gebied van mobiliteit. In centrumgebieden zijn de opgaven en kansen immers anders dan in de dorpen. En ondernemers in stedelijke gebieden hebben andere behoeften dan werkgevers op logistieke terreinen. De mogelijkheden voor het stappen, trappen en openbaar vervoer verschillen zodoende per gebied, afhankelijk van kenmerken zoals de afstand tot stations en de nabijheid van voorzieningen en de binnenstad. Daarom is Roosendaal ingedeeld in 4 verschillende zones met elk eigen principes en prioriteiten. De zonering bestaat uit:

- A. Het centraal stedelijk gebied en de wijkcentra:** de binnenstad, nieuwe ontwikkelingen, het Stationskwartier, Spoorzone, Leisurepark Roosendaal en de centra van de wijken en de dorpen (de harten).
- B. Laag stedelijke woonmilieus:** de woonwijken van Roosendaal buiten zone A.
- C. De dorpen en het buitengebied:** alle dorpen binnen de gemeentegrenzen.
- D. De bedrijventerreinen:** Borchwerf, Majoppeveld en Vijfhuizenberg.



Principes per gebiedstype

Mobiliteit en ruimte



Parkeren en deelmobiliteit



	Kwaliteit van de openbare ruimte staat centraal Prioriteit voor voetgangers en fietsers NS-Station Roosendaal tweezijdig verbonden/bereikbaar Auto te gast, geen doorgaand (vracht)autoverkeer	Gereguleerd parkeren Bundeling van parkeervoorzieningen en faciliteiten Aanbieden van deelmobiliteit
B	Focus op leefbaarheid in de woongebieden Prioriteit voor de fiets op hoofdfietsroutes Inzetten op betere bereikbaarheid OV-haltes Doorgaand autoverkeer alleen op hoofdwegen	Passende parkeernormen voor woonfuncties Mogelijk reguleren en bundelen van parkeren Maak aanbieden van deelmobiliteit mogelijk
C	Focus op leefbaarheid & weren doorgaand verkeer door dorpen Voorzieningenniveau versterken Verbeteren fietsvoorzieningen intern en met de omgeving Basisniveau bereikbaarheid OV garanderen	Faciliterend parkeerbeleid Gedeelde mobiliteit als maatwerk: aanvullend op OV
D	Bereikbaarheid bedrijventerreinen garanderen Verbeteren fietsbereikbaarheid Sturen op specifieke routes voor vrachtverkeer Mobiliteitsmanagement met bedrijven	Faciliterend parkeerbeleid vrachtwagens met truckparkings Overig parkeren op eigen terrein Extra aandacht voor fietsparkeren op bedrijventerreinen Inzet kleinschalig deelvervoer in samenwerking met bedrijven

De indeling in zonering laat zien welke principes voor ruimte en mobiliteit gelden. Dat gaat over alle modaliteiten, deelmobiliteit en parkeren (fiets en auto). Dit zijn principes en geen randvoorwaarden.



Werken met (extreme) botsproeven

Om de huidige en te verwachten knelpunten op te lossen en daarnaast aan te sluiten bij de ambities en opgaven, zijn maatregelen op regionaal en lokaal niveau voor de verschillende modaliteiten (vervoerswijzen) nodig. Om het toekomstbeeld voor Roosendaal in 2040 te bepalen is gewerkt met (extreme) botsproeven.

“Om te komen tot beleidskeuzes is gebruik gemaakt van botsproeven om te onderzoeken hoe effectief het gebruik van verschillende vervoersmiddelen en een integrale aanpak van mobiliteit kan zijn.”

Doel en uitgangspunten botsproeven

Er zijn drie botsproeven opgesteld met als doel om inzicht te krijgen in de effectiviteit van multimodale en integrale mobiliteitsstrategieën. De mobiliteitsvisie is multimodaal in die zin dat maatregelen zijn opgenomen voor auto, openbaar vervoer en langzaam verkeer. Naast infrastructurele maatregelen komen ook thema's als gedragsverandering en innovatie aan bod. De botsproeven zijn onderscheidend en realistisch om zo 'de hoeken van het speelveld' te verkennen. Het doel is het verwerven van inzicht zonder de voorkeur voor één van de botsproeven uit te spreken. De resultaten zijn nodig om beleidskeuzes te maken voor de voorkeursvariant. De voorkeursvariant bestaat uit een mix van kansrijke elementen uit de botsproeven en zorgt voor de balans tussen bereikbaar en leefbaar/gezond. Daarbij moet deze bijdragen aan de opgaven en ambities zoals beschreven in het voorgaande hoofdstuk.

Referentie 2040

Dit is de situatie in het jaar 2040 zonder aanvullende infrastructurele maatregelen waarbij Roosendaal wel groeit tot circa 100.000 inwoners.

Een basispakket en twee extreme botsproeven

Het **basispakket Beter Benutten** is een pakket aan maatregelen die met relatief weinig inspanning het gebied zo bereikbaar, veilig, duurzaam, leefbaar en gezond mogelijk houdt. Er vinden geen extra structuuraanpassingen plaats. De gemeente zet alleen in op gedragsverandering, werkgeversaanpak en betere benutting van de huidige/toekomstige capaciteit.

In de extreme botsproef **Maximaal bereikbaar** worden alle vormen van vervoer beter bereikbaar. Maximale bereikbaarheid betekent wel dat er minimale of geen ruimte overblijft voor groen en klimaatadaptieve maatregelen.

In de extreme botsproef **Maximaal leefbaar** is Roosendaal een multimodaal bereikbare gemeente, waar de ruimtelijke kwaliteit bovenaan staat. Binnen de wijken en dorpen van de gemeente zijn alle dagelijkse voorzieningen binnen 10 minuten lopen en fietsen bereikbaar. De binnenstad en Spoorzone (inclusief NS-station) van Roosendaal zijn voor de hele gemeente binnen 15 minuten fietsen te bereiken.

De geleerde lessen uit de botsproeven uiten zich in de beleidskeuzes.



Beleidskeuzes

Zonder maatregelen neemt het autoverkeer richting 2040 nagenoeg overal in de gemeente verder toe waardoor bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid onder druk komen te staan. Met name de RING en de toegangswegen van Roosendaal vanaf de snelweg komen vast te staan. De voertuigverliesuren (vertraging voor het autoverkeer) en CO²-uitstoot nemen daardoor toe, het wordt lastiger oversteken op de wegen in en nabij de binnenstad en voetgangers en fietsers verliezen positie en ruimte.

“We moeten aan de slag. Een mobiliteitstransitie is nodig.”

Samen met de gemeenteraad en diverse focusgroepen van belanghebbenden is daarom gesproken over oplossingsrichtingen. Hierbij is het resultaat van de botsproeven voorgelegd als basis. In de wetenschap dat de groei naar 100.000 inwoners gepaard gaat met diverse uitdagingen is de gemeenteraad een aantal thema's voorgelegd. Dit betrof de volgende drie thema's:

1. Hoe om te gaan met ruimtegebrek in relatie tot parkeren?
2. Hoe houden we de stad bereikbaar voor wie daar moet zijn en weren we tegelijkertijd onnodig doorgaand verkeer dat dwars door de stad rijdt?
3. Hoe houden we woon-/werk- en verblijfsgebieden in Roosendaal (verkeers)veilig?

In het kader hiernaast is voor de drie bevraagde thema's de top drie meest genoemde oplossingsrichting vanuit de gemeenteraad opgenomen.

De raad aan het woord



1. Hoe om te gaan met ruimtegebrek in relatie tot parkeren?



2. Hoe houden we de stad bereikbaar voor wie daar moet zijn en weren we tegelijkertijd onnodig doorgaand verkeer dat dwars door de stad rijdt?



3. Hoe houden we woon-/werk- en verblijfsgebieden in Roosendaal (verkeers)veilig?



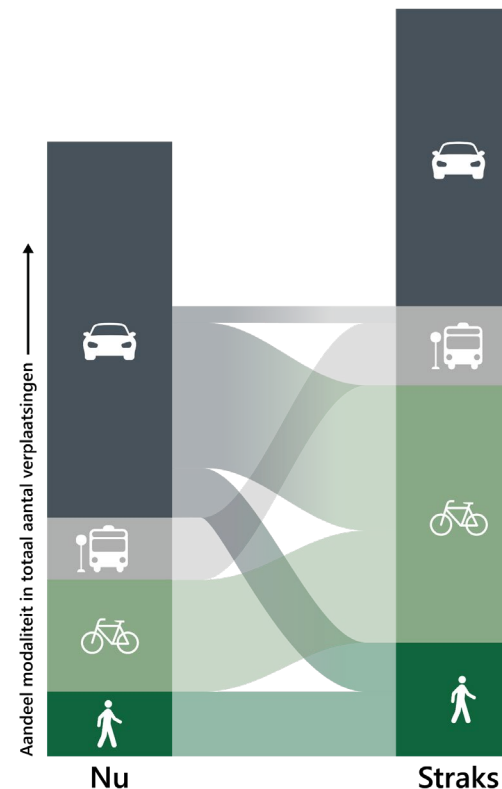
Beleidskeuzes

De mobiliteitstransitie

De uitkomst van de themabijeenkomst van de gemeenteraad sluit aan bij de conclusie dat een Kwaliteitssprong in Roosendaal ervoor zorgt dat we aan de slag moeten en dat een mobiliteitstransitie nodig is. Een duidelijke constatering is dat Roosendaal bereikbaar moet zijn voor wie daar moet zijn en blijven, maar dat 'onnodig' verkeer door de stad moet worden geweerd. Dat betekent niet dat de automobilist niet meer welkom is. Integendeel: vanuit alle windrichtingen is de autobereikbaarheid via een inprikkerstructuur en een entree van een (ondergrondse) parkeergarage gefaciliteerd.

Om Roosendaal ook in 2040 (met misschien wel 100.000+ inwoners) leefbaar, veilig en bereikbaar te houden is het noodzakelijk om meer ritten te laten plaatsvinden via duurzame modaliteiten. De mobiliteitstransitie vraagt dus om een sterke focus op lopen en fietsen, verblijfskwaliteit, slimme (deel)mobiliteit en openbaar vervoer voor de gehele gemeente, inclusief het landelijk gebied en de dorpen.

Vanuit de noodzaak om de CO²-uitstoot drastisch te verminderen, wordt het verkeer schoner en neemt het elektrisch vervoer toe. Ook voor het gebruik van de openbare ruimte heeft dit gevolgen. Op veel plekken leggen we de nadruk op langzamer verkeer, waardoor eenerschikking van de verkeersruimte plaatsvindt. Concreet: een fietser neemt, zowel rijdend als geparkeerd, veel minder ruimte in beslag dan een automobilist. Door anders om te gaan met deze ruimte kan leef- en verblijfskwaliteit gewonnen worden en deze benut worden met water, groen of wandel- en fietsroutes. Kortom: door in te zetten op actieve mobiliteit behalen we integrale winst in mobiliteit, gezondheid, duurzaamheid/klimaatadaptie en leefbaarheid.



Op de volgende pagina's wordt voor de verschillende modaliteiten en thema's stilgestaan bij de beleidskeuzes die worden gemaakt. Dit leidt tot de visiekaart op pagina 39 waarin de beleidskeuzes in één overzicht zijn opgenomen.



Beleidskeuzes

De voetganger centraal

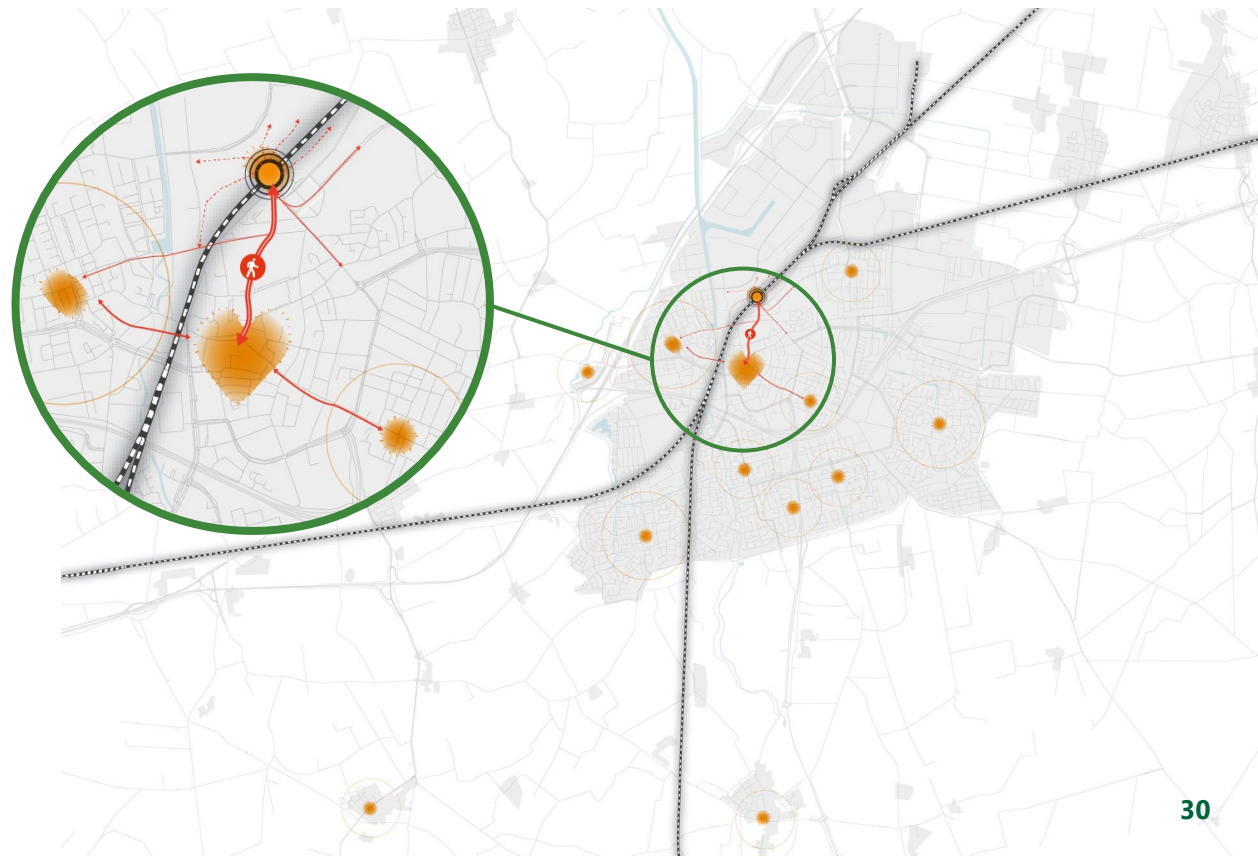


Het realiseren van goede voetpaden die ook voor mensen met een beperking toegankelijk zijn, is van groot belang om mensen te stimuleren om meer te gaan lopen. Daarbij vervult de voetganger ook een belangrijke rol in het voor- en natransport van OV. En juist met de stedelijke opgave waar Roosendaal voor staat, liggen hier mooie kansen. Door deze verdichting komen meer functies en voorzieningen op loopafstand in wijken en buurten beschikbaar. Het wordt daardoor makkelijker en aantrekkelijker om te voet een verplaatsing af te leggen. Lopen draagt op allerlei manier bij aan de doelen voor brede welvaart. Het is niet alleen goed voor de gezondheid; lopen zorgt ook voor een prettigere leefomgeving en meer sociale verbondenheid.

Om lopen te stimuleren is de aanwezigheid van kwalitatief hoogwaardige looproutes randvoorwaardelijk. Ook krijgt de voetganger, waar mogelijk, voorrang op het overige verkeer. Concreet geldt dat voor de routes vanuit de binnenstad van Roosendaal naar het NS-station en naar andere centraal gelegen punten in wijken en gebieden. Rondom de wijkcentra en specifieke locaties is extra aandacht voor toegankelijkheid nodig. Denk aan buurtcentra, scholen en zorginstellingen.

We zetten in op:

- ☐ Stadsentree: verbeteren looproute tussen NS-station Roosendaal en de binnenstad, via de toegankelijke kloostertuin Mariadal.
- ☐ Specifieke aandacht voor toegankelijkheid in de wijken (stadsharten).
- ☐ Voetganger krijgt meer prioriteit en dus sneller groen bij verkeerslichten.
- ☐ Autoluwe binnenstad met de voetganger centraal (STOMP).



Beleidskeuzes

Roosendaal fietsstad



Er ligt een grote potentie voor het vervangen van korte autoritten door fietsgebruik. Dit geldt in het bijzonder op de korte ritten tot 7,5 km. Maar vanuit de berekeningen en de populariteit van de e-bike ligt er ook een kans op de middellange afstanden tot circa 15 km. Op deze afstanden kan een winst behaald worden door de investering in snelfietsroutes in alle windrichtingen (Bergen op Zoom, Etten-Leur, Essen-Antwerpen en Oudenbosch/Zevenbergen). In combinatie met een kwaliteitssprong in het gemeentelijke (hoofd)fietsnetwerk, onder andere richting Leisepark Roosendaal en ontwikkelgebieden, moet dit zorgen voor een mobiliteitstransitie naar de fiets. Hier ligt een groeipotentie tot 50%. Het maximale effect kan worden bereikt door een combinatie van stimulerende (betere infrastructuur) en flankerende maatregelen (op gebied van auto en parkeren).

De keerzijde is dat fietspaden drukker worden. Een herschikking/herinrichting is nodig om fietsfiles te voorkomen. Om dat in goede banen te leiden zijn forse kwaliteitsinvesteringen op het fietsnetwerk nodig, zoals verbreden van paden, ongelijkvloerse kruisingen en een fijnmazig netwerk.

Extra aandacht gaat uit naar waar het fietsnetwerk kruist met hoofdwegen van de autonetwerken. Bijvoorbeeld waar een snelfietsroute kruist met de stedelijke ontsluitingsweg naar de binnenstad. Vanuit beide modaliteiten is uitwerking op maat gewenst. Dit kan gaan om een ongelijkvloerse verbinding of voorrang/prioriteit voor fietsers. Zodat in de stad Roosendaal, maar ook in de dorpen de potentie van de fiets zoveel mogelijk wordt benut.

We zetten in op:

- ☐ Snelfietsroutes naar Bergen op Zoom, Breda/Etten-Leur, Essen (B) en Oudenbosch/Zevenbergen.
- ☐ Autoluwe binnenstad met ruimte voor de fietser.
- ☐ Een stedelijke hoofdstructuur voor de fietser van hoogwaardige kwaliteit.
- ☐ Fietser prioriteit en dus sneller groen bij verkeerslichten.
- ☐ Onderzoek naar een extra ontsluiting van Leisepark Roosendaal via Westrand.



Beleidskeuzes

Kwaliteitssprong OV



Het openbaar vervoer speelt een belangrijke rol in het bereikbaar en leefbaar houden van Roosendaal, zeker in een groeiende regio. Toch dragen forse investeringen in OV, zoals frequentieverhogingen op het spoor, slechts beperkt bij aan een hoger gebruik door inwoners, werknemers en bezoekers van Roosendaal zelf. Dit komt doordat korte en middellange afstanden vaak beter te overbruggen zijn met de (elektrische) fiets en regionaal OV, terwijl op lange afstanden de auto dominant blijft. Om het OV in Roosendaal effectief in te zetten en aantrekkelijker te maken, richten we ons op gerichte maatregelen die het bestaande netwerk versterken en beter aansluiten op de behoeften van reizigers. Dit vraagt om een combinatie van efficiënte verbindingen, goede overstapmogelijkheden, en een optimale koppeling met de omgeving, zoals bijvoorbeeld de noordoostkant van het station.

Verbetering van het OV heeft ook een sociale betekenis. Dit betekent voor mensen met minder bestedingsmogelijkheden meer en betere reismogelijkheden. Een extra reden om hierop te blijven inzetten!

We zetten in op:

- ☐ Het NS-station tweezijdig toegankelijk maken.
- ☐ Onderzoek naar de haalbaarheid van een nieuw station Roosendaal-West (Bulkenaar).
- ☐ Optimaliseren van de OV-verbinding naar Leisurpark Roosendaal.
- ☐ Optimalisatie van busverbindingen binnen de gemeente door uitbreiding van het lijnennet waar mogelijk.
- ☐ We agenderen verbeteringen in de dienstregeling op het spoor.

Van bezit naar gedeeld gebruik



Om bij te dragen aan een duurzaam en efficiënt mobiliteitssysteem in Roosendaal, biedt deelmobiliteit een belangrijke kans. Door de inzet van deeloplossingen zoals deelfietsen en deelauto's kunnen we het gebruik van privévoertuigen verminderen en meer inwoners verleiden tot een bewuste keuze voor gedeelde vervoersmiddelen. Dit sluit aan bij de bredere trend van mobiliteit als dienst en past binnen de stedelijke opgaven van Roosendaal. Deelfietsen bieden een aantrekkelijk alternatief, met name op locaties waar de overstap van auto naar fiets logisch is. Denk hierbij aan P+R-locaties, waar reizigers eenvoudig kunnen overschakelen naar een deelfiets voor het laatste deel van hun reis.

Specifiek voor toekomstige van de beoogde verstedelijkingslocaties biedt de inzet van deelmobiliteit kansen om de schaarse binnenstedelijke ruimte zo efficiënt mogelijk te kunnen benutten. Voor korte afstanden en first-/lastmile verplaatsingen zijn wandelen en fietsen kansrijke keuzes. Voor de lange afstand gaat het om een slimme combinatie van OV, autogebruik en deelmobiliteit.

We zetten in op:

- ☐ Een divers aanbod van overstapmogelijkheden op deelsystemen bij P+R's.
- ☐ Het kennis laten maken en verleiden van bestaande bewoners om gebruik te maken van deelmobiliteit.
- ☐ Het actief stimuleren van ruimte-efficiënte mobiliteit bij nieuwe woningbouwprojecten en bewoners, al dan niet met een lagere parkeernormering (op maat uit te werken).

Beleidskeuzes

Autoverkeer via hoofdwegen



Maatregelen om het autoverkeer in de stad te verminderen zijn noodzakelijk. Wanneer op alle modaliteiten (auto, OV en fiets) tegelijk wordt ingezet, blijft het autogebruik hoog en geeft het nadelige effecten voor leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid. Investerings in duurzame mobiliteit alleen zijn niet voldoende; aanvullend beleid op het gebied van de autostructuur is essentieel. Het doel is dat Roosendaal en de dorpen goed bereikbaar blijven per auto voor wie dat nodig heeft, terwijl doorgaand verkeer wordt geweerd. Dit wordt gerealiseerd door verkeer via hoofdwegen te leiden en alternatieven zoals OV, fiets en deelmobiliteit te stimuleren.

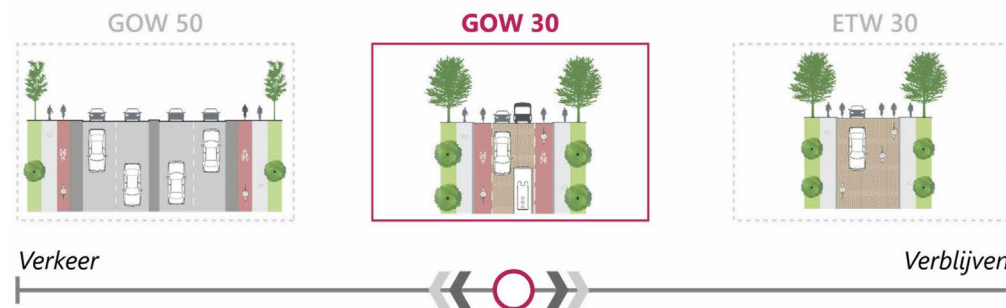
Een nieuwe westelijke entree van parkeergarage Nieuwe Markt en een ongelijkvloerse spoorkruising t.h.v. het station (Spoorstraat - Borchwerf) versterken de autobereikbaarheid van het centrum. Tegelijk worden centrale gebieden leefbaarder door doorgaand verkeer te weren en verkeer aan de stadsranden af te vangen. Dit vraagt om betere verbindingen aan de randen en een inprikkersstructuur naar de centrale gebieden. Minder verkeer in het centrum biedt ruimte voor groen, wandelen, fietsen en verblijven.

Invoering van 30 km/h-zones verbetert de verkeersveiligheid en leefbaarheid. Erftoegangswegen (ETW's) met een maximumsnelheid van 30 km/h hebben in gebruik de nadruk op verblijven, terwijl gebiedsontsluitingswegen (GOW's) met een maximumsnelheid van 30 km/h tevens een doorstroomfunctie hebben. Op de volgende pagina staat meer toegelicht over dit onderscheid in erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen en het relatief nieuwe GOW30. Hoofdwegen zorgen voor bereikbaarheid en ontsluiting met hogere snelheden (GOW50/70). Vermindering van barrières, zoals drukke wegen en spoorlijnen, worden zoveel mogelijk aangepakt met snelheidsverlagingen, ongelijkvloerse kruisingen en mogelijk overkluizing van de A58. Zo ontstaat een meer verbonden en leefbaar Roosendaal.

“Roosendaal en de dorpen blijven met de auto bereikbaar voor wie daar moet zijn of wie geen alternatief heeft. Wel is het noodzakelijk om doorgaand verkeer door de stad te weren.”

We zetten in op:

- ☐ Een nieuwe westelijke entree van de parkeergarage Nieuwe Markt.
- ☐ Een autoluwe binnenstad: voetganger, fietser, groen en verblijven centraal.
- ☐ Een duidelijke hoofdstructuur voor auto- en vrachtverkeer via een inprikkersstructuur vanuit alle windrichtingen.
- ☐ Een stapsgewijze inrichting van meer straten tot 30 km/h zones binnen de bebouwde kom.
- ☐ Een snelheidsverlaging van de A58 tussen Zegge en Leisurpark Roosendaal naar 80 km/h (mogelijk deels overkluist, zie RSD40).
- ☐ Aanleg van de verbindingsweg Tolberg.
- ☐ Aanleg van een ongelijkvloerse spoorkruising Willem Dreesweg (zuid).
- ☐ Aanleg van een ongelijkvloerse spoorkruising Spoorstraat – Borchwerf.
- ☐ Onderzoek naar een extra ontsluiting van Leisurpark Roosendaal via Westrand.



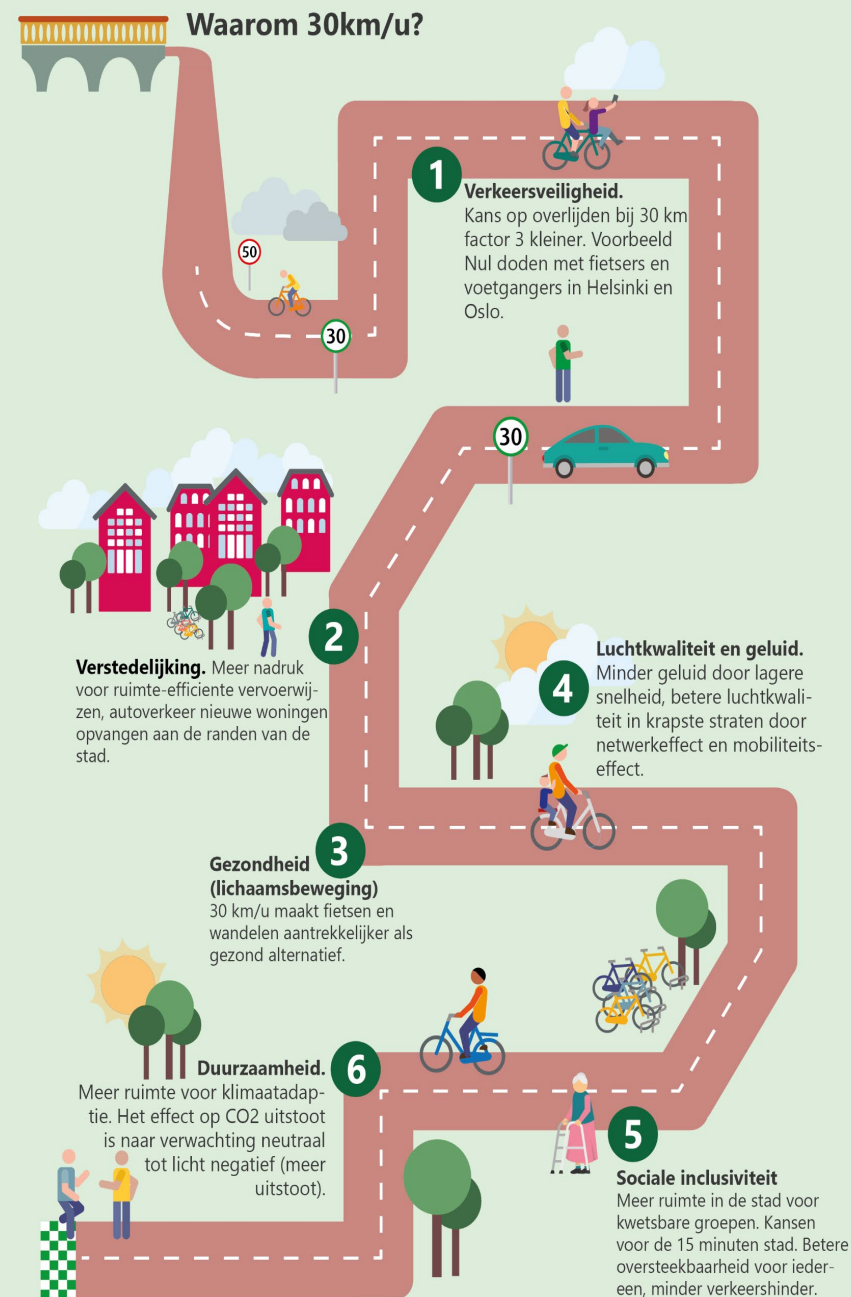
Beleidskeuzes t.a.v. verkeersveiligheid

GOW30 – ‘Het nieuwe 30’

In Nederland wordt steeds vaker gekozen voor een maximumsnelheid van 30 km/h binnen de bebouwde kom om onder andere de leefbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren. In de klassieke verkeerskunde kennen wegen een functie waarin verkeer (stromen) of verblijven domineert. Bij een standaard van 30 kilometer per uur in de bebouwde kom gaan die twee functies op basis van voortschrijdende inzichten nog meer samen. ‘30 met een verkeersfunctie’ zorgt voor introductie van ‘Het nieuwe 30’. ‘Het nieuwe 30’ is een populaire term voor een nieuwe wegcategorie: een gebiedsontsluitingsweg met een snelheid van 30 kilometer per uur: GOW30.

GOW30 is het compromis tussen verblijven en verkeer. Kiezen voor óf verblijven óf verkeer leidt onbetwistbaar tot een erftoegangsweg of gebiedsontsluitingsweg met 30 respectievelijk 50 kilometer per uur-regime. Dat geldt ook na invoering van de GOW30. Bij een dubbele functie is de GOW30 mogelijk een uitkomst. Dit geldt voor veel wegen in Roosendaal die momenteel als gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/h zijn ingericht, maar tegelijkertijd eigenlijk ook een sociale- en/of verblijfsfunctie hebben. Een aantal van deze wegen moet meer comfort en veiligheid gaan bieden aan fiets en voetganger. Denk hierbij aan 50 km/h-wegen zonder vrijliggend fietspad, in een drukke stadsomgeving en nabij centrum-, schoolgebieden en winkelcentra.

De vormgeving van een GOW30 is nog niet precies vastgelegd. Duidelijk is dat een GOW30 zeker niet hetzelfde is als een woonstraat waar 30 km/h de limiet is. Er moet ook rekening worden gehouden met de ontsluitingsfunctie van de weg (rustig doorstromen). Een GOW30 is dus een weg van hogere orde dan een ETW30.



Beleidskeuzes

Gecusterde parkeervoorzieningen aan de randen en in de wijken

P

Deze mobiliteitsvisie richt zich enkel op de hoofdlijnen van het parkeerbeleid. De beleidskeuzes en doelen die worden beschreven zijn gericht op het sturen van parkeergedrag en het bevorderen van duurzame mobiliteit. Sturend parkeerbeleid is een krachtige vorm van vraagbeïnvloeding. En vraagbeïnvloeding is één van de pijlers om de mobiliteitstransitie op gang te helpen en mensen te stimuleren om meer gebruik te maken van de duurzame mobiliteitsvormen.

Als alternatief voor parkeren in garages en op maaiveld in het centrum kunnen bezoekers en werknemers hun auto's parkeren bij de P+R-locaties/Mobiliteitshubs. Mobiliteitshubs zijn voorzieningen voor geclusterd parkeren van auto's en tweewielers. Een aanbod van deelmobiliteit (deeltweewielers, deelauto's) én collectieve voorzieningen (denk aan een pakketpunt en/of kleine winkels) hoort tot de mogelijkheden. De locaties van de mobiliteitshubs zijn gekoppeld aan de hoofdnetwerken fiets, openbaar vervoer en auto. En ze vallen samen met stedelijke ontwikkelgebieden en wijkcentra. Het voorzieningenniveau en de grootte verschilt per hub en is afhankelijk van de ligging en functie voor de omgeving. Voor Roosendaal kiezen we voor strategisch geplaatste hubs, die het eenvoudig maken om over te stappen op het openbaar vervoer of een deelfiets. Dit wordt gestimuleerd door aantrekkelijke voorwaarden zoals voordelig parkeren aan de randen en waar mogelijk gratis deelvervoer. Locaties die hiervoor in aanmerking komen zijn met name Leisurepark Roosendaal aan de westkant van de stad en aan de oostzijde nabij aansluiting Roosendaal-Oost op de A58. Beide locaties zijn geschikt om autoverkeer af te vangen en de overstap te maken naar duurzame mobiliteit. Nader onderzoek is nodig naar de exacte ligging, omvang en inrichting van de mobiliteitshubs.

We zetten in op:

- ☐ Een westelijke entree van de parkeergarage Nieuwe Markt.
- ☐ Sturen op het parkeerregime voor het maaiveldparkeren; faciliteren van geclusterd en waar mogelijk ondergronds parkeren.
- ☐ Het sterk sturen op een lage parkeernorm voor nieuwe bewoners van ontwikkelprojecten nabij het centrum en NS-station.
- ☐ De uitrol van een P+R-voorziening bij Leisurepark Roosendaal en onderzoek naar mogelijke P+R's nabij de Oostpoort (Oost) en Roosenveldpoort (Zuid).

In woonwijken streven we naar een betere leefkwaliteit door parkeerplaatsen te clusteren aan de randen van wijken. Hierdoor komt ruimte vrij voor groen, ontmoetingsplekken, speelvoorzieningen en sporttoestellen. Een acceptabele loopafstand naar woning/bestemming is belangrijk bij de exacte locatiekeuze. Maar de leefomgeving wordt verrijkt. De uitvoering hiervan is maatwerk en moet zoveel mogelijk bij nieuwe of herstructurering van bestaande woonwijken worden gerealiseerd. Bij nieuwe wijken (zoals Spoor C) wordt deze direct ingepast.

In het vervolgtraject om te komen tot een mobiliteitsplan werkt de gemeente aan een actualisatie van het parkeerbeleid, waarbij de volgende aandachtspunten belangrijk zijn:

- Nauwkeurige bepaling van zonering en bijbehorende normering, bijvoorbeeld tot buurtniveau. Een passende parkeernorm die is gebaseerd op het autobezit.
- Het verkennen van mogelijkheden tot uitbreiding van het betaald parkeren gebied.
- Ruimte bieden voor maatwerk parkeernormering, afhankelijk van factoren zoals de nabijheid van OV-knooppunten of de beschikbaarheid van deelmobiliteit.
- De daadwerkelijke financiële haalbaarheid van mobiliteitshubs (zowel bouw als exploitatie/beheer ervan).

Beleidskeuzes

Vrachtverkeer via hoofdwegen



Om de leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid in Roosendaal te verbeteren, zijn maatregelen nodig om het vrachtverkeer in de stad te beperken. Het huidige vrachtverkeer veroorzaakt overlast in woonwijken en het stadscentrum. Een effectieve aanpak vraagt om een netwerk van ontsluitingswegen dat doorgaand vrachtverkeer buiten de stadskern leidt en zo de stad ontlast. Om de binnenstad op termijn van goederen te voorzien, wordt de haalbaarheid van logistieke hubs aan de stadsranden onderzocht. Van daaruit kan de bevoorrading worden geregeld met kleinschalige, emissievrije voertuigen, ondersteund door venstertijden voor leveringen. Deze aanpak zorgt voor een efficiënte en gezamenlijke bevoorrading, terwijl de binnenstad autoluw blijft.

Een verkenning naar de haalbaarheid is nodig en hiervoor hebben we input nodig van logistieke organisaties en vertegenwoordigers van detailhandel, horeca etc. Dit wordt samen verder opgepakt met de uitwerking van de Economische Visie en daarmee integraal aangevlogen.

Naast het ontlasten van de binnenstad blijft de goede bereikbaarheid van bedrijventerreinen Borchwerf, Majoppeveld en Vijfhuizenberg een prioriteit. Het is essentieel om deze economische knooppunten optimaal te ontsluiten voor vrachtverkeer. Op deze terreinen zijn tal van bedrijven en distributiecentra gevestigd die voor de aan- en afvoer van goederen afhankelijk zijn van goede transportmogelijkheden.



We zetten in op:

- ☐ Duidelijke en logische routes richting het centrum vanuit iedere windrichting.
- ☐ Maatregelen om doorgaand vrachtverkeer uit het centrum te weren.
- ☐ Onderzoek naar het ontwikkelen van logistieke hubs aan de stadsranden.
- ☐ Het verder onderzoeken en ontwikkelen van innovatieve alternatieven via buisleidingen en/of watertransport

Beleidskeuzes

Verkeersveilige routes landbouwverkeer



Landbouwverkeer mag geen conflicten veroorzaken met andere verkeersdeelnemers. Conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig dient het (land)bouwverkeer geweerd te worden van gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom. Dit is formeel ook de beleidslijn die Provincie Noord-Brabant volgt.

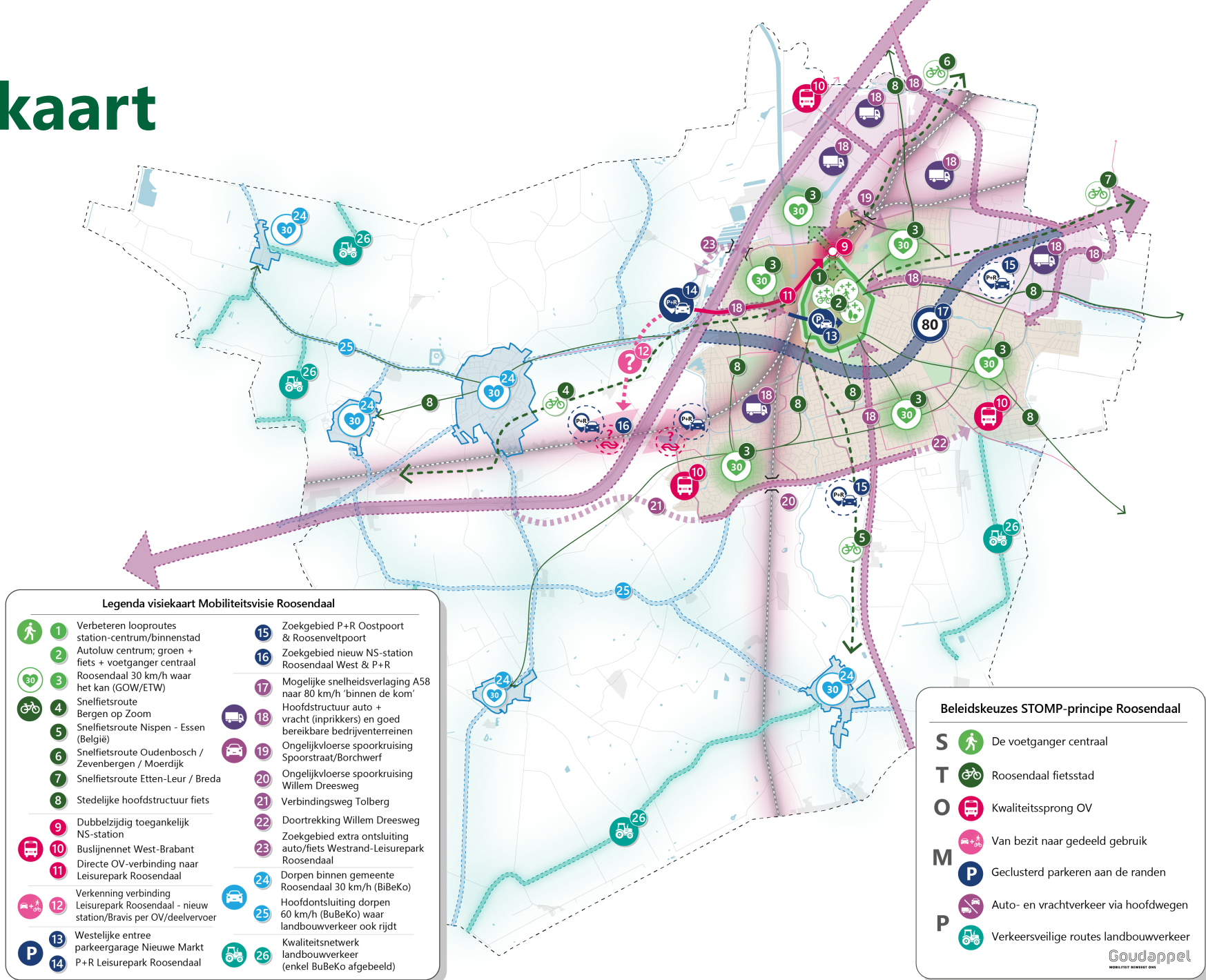
Voor de gemeente Roosendaal is een wensnetwerk opgesteld als onderdeel van het kwaliteitsnetwerk voor (land)bouwverkeer in de regio West-Brabant. Dit netwerk brengt enkele knelpunten met zich mee, zoals het doorkruisen van 30 km/h-zones in Wouw, Wouwse Plantage en Nispen, die extra aandacht vereisen.

We zetten in op:

- ☐ Uitwerking van het kwaliteitsnetwerk (land)bouwverkeer, in samenspraak met belangenvertegenwoordigers van omgeving en gebruikers.
- ☐ Onderzoek om knelpunten in 30 km/h zones te voorkomen.



Visiekaart



Gedrag en communicatie

De voorgestelde maatregelen vormen een cruciale basis voor de ontwikkeling van de mobiliteit in de gemeente Roosendaal. Echter, infrastructuur alleen is niet voldoende. Het zijn uiteindelijk de inwoners, bezoekers en bedrijven die met hun keuzes het mobiliteitsbeeld op straat bepalen. Daarom is het minstens zo belangrijk om aandacht te besteden aan de mobiliteitskeuzes en het verkeersgedrag van weggebruikers. We moeten onderzoeken hoe we hen kunnen ondersteunen en stimuleren om keuzes te maken die bijdragen aan een veilig, bereikbaar, duurzaam en leefbaar Roosendaal.

Ons doel is om inwoners van Roosendaal te inspireren en te faciliteren bij het kiezen van duurzamere en gezondere vervoersopties. De grootste kansen voor het beïnvloeden van deze mobiliteitskeuzes liggen bij de volgende doelgroepen.

Onze inwoners



Maatregelen en initiatieven om de mobiliteitstransitie te bevorderen en versterken, dienen vergezeld te worden van een passende communicatie en promotie. Te denken valt aan realisatie van nieuwe infrastructuur en voorzieningen (fietspaden, hubs, P+R voorzieningen), verkeersveiligheidsinitiatieven en pilots/projecten voor nieuwe mobiliteit (deelmobiliteit). Door het koppelen van de juiste campagnes en informatiemiddelen aan de genomen maatregel, wordt aandacht gecreëerd onder onze inwoners. Probeerinitiatieven, pilots e.d. horen daar ook bij. Communicatie en promotie moeten hiermee standaard onderdeel worden van ieder project en op maat worden uitgewerkt.



Onze werkgevers



Werkgevers spelen een sleutelrol in het beïnvloeden van het woon-werkverkeer van hun werknemers. Er liggen tal van mogelijkheden om hun beleid en regelingen rondom woon-werk- en zakelijk verkeer slimmer en duurzamer in te richten. Bovendien heeft de COVID-19-crisis ons laten zien hoe thuiswerken bijdraagt aan het verminderen van verkeersdrukke en zorgt voor een vermindering in CO2-uitstoot.

Gedrag en communicatie



Scholen, kinderen en ouders

Kinderen behoren tot de meest kwetsbare verkeersdeelnemers, maar vormen tegelijkertijd de toekomstige generatie van volwassen weggebruikers. Door middel van gerichte voorlichting en educatie willen we hen al op jonge leeftijd bewust maken van het belang van verkeersveiligheid en gezonde mobiliteitskeuzes. Zo groeien ze op met een duurzaam mobiliteitsgedrag dat bijdraagt aan een veilige en leefbare omgeving.

Naast de educatie van kinderen, spelen ook verkeerssituaties rondom schoolomgevingen en het haal- en brenggedrag. De inrichting van schoolzones is in 2022 gestart en wordt in komende jaren verder uitgerold. Bij veel scholen in onze gemeente ontstaan in piekperioden nog steeds onoverzichtelijke en gevaarlijke situaties. Aan de hand van ingestelde schoolzones moeten nadere maatregelen onderzocht worden om dit te beperken. Hier ligt dan een gezamenlijke taak van school, ouders en gemeente. Er zijn tal van voorbeelden in den lande om stimulerings- en beloningsprojecten te organiseren, waarbij veilig en duurzaam mobiliteitsgedrag wordt beloond en autoverkeer rondom scholen kritisch wordt bekeken. Als uitwerking van de Mobiliteitsvisie moeten initiatieven op gebied van mobiliteitsmanagement in schoolzones verder opgepakt worden. Dit alles in constructieve samenwerking met school en ouders om zo gezamenlijk resultaat te boeken voor een veilige schoolomgeving.



Sportverenigingen

Ook bij sportverenigingen zien we pieken in het gebruik en de mobiliteit. Het betreft doordeweekse avonden (met name trainingen) en zaterdagen (wedstrijden en bezoekers). De problematiek is divers: van veilige fietsroutes voor sportende jeugd tot parkeerproblematiek op zaterdag. Ook voor sportverenigingen zijn initiatieven bekend om verkeersveiligheid en parkeerproblematiek te verbeteren. Denk daarbij aan stimuleren en faciliteren van goede fietsverlichting en sturende werking op minder autogebruik bij bezoek van het sportpark (bijvoorbeeld thuisspelende teams en ouders/bezoekers ervan). Geadviseerd wordt om hierover in gesprek te gaan met bestuursorganen van sportverenigingen en een gezamenlijk maatwerkplan van aanpak op te stellen en uit te voeren.



Vervolg

De mobiliteitsvisie als kapstok voor beleid en uitvoering

De mobiliteitsvisie vormt de basis voor het mobiliteitsbeleid van de komende jaren richting 2040. Het schetst de stip op de horizon en geeft richting en kaders aan beleidskeuzes en beleidsdocumenten op het gebied van verkeer en vervoer. Voor u ligt echter geen statisch document; we doorlopen komende jaren een dynamisch proces! Naarmate de tijd vordert, inzichten veranderen en/of bestuurlijke prioriteiten verschuiven, ontwikkelt de Mobiliteitsvisie Roosendaal 2040. Daarom is het belangrijk om flexibel te blijven en de mobiliteitsvisie te blijven evalueren, monitoren en, indien nodig, actualiseren. En vooral ook: met beleid hier flexibel op inspelen.

Uitwerking in plannen, integrale thema's en mobiliteitsbeleid

De mobiliteitsvisie beschrijft per modaliteit de hoofdlijnen en wordt vervolgens verder uitgewerkt in beleid en plannen. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in 2 typen:

- Taakstellend of richtinggevend naar andere thema's (en daarmee integraal) en ruimtelijke ontwikkelingen
- Eigenstandig mobiliteitsbeleid en uitvoering, zoals parkeren, fiets en deelmobiliteit.

Voor beide typen geldt dat de uitwerking zowel infrastructuur (wegen, kruispunten) als mensgerichte maatregelen (stimulering, gedrag) betreft. De concrete vervolgvorstellen worden, na besluitvorming door de gemeenteraad, vormgegeven in een Mobiliteitsagenda. Ook de Mobiliteitsagenda wordt in de loop van de tijd steeds geüpdatet op basis van ontwikkelingen en actualiteiten.

Eerst het zoet, dan het zuur

Uitwerking van de mobiliteitsvisie is er niet van vandaag op morgen. De overgang naar een toekomstgerichte mobiliteit vraagt om een stapsgewijze aanpak. Hierbij is het van belang om geleidelijk veranderingen door te voeren, zodat inwoners en ondernemers kunnen wennen en er ruimte is om van de ervaringen te leren. Bij de fasering van maatregelen en beleidsplannen geldt dat prioriteit moet worden gegeven aan de maatregelen die aantrekkelijk zijn en direct draagvlak creëren voordat meer ingrijpende of beperkende maatregelen worden genomen. Oftewel: eerst het zoet, dan het zuur.

Met deze stapsgewijze aanpak willen we onze inwoners, bezoekers en alle andere doelgroepen in onze gemeente meenemen in de Mobiliteitstransitie richting 2040, als onderdeel van onze totale Kwaliteitssprong.

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS