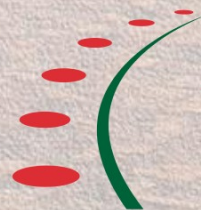


Mobiliteitsvisie Roosendaal 2040

Achtergronddocument



Gemeente
Roosendaal

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Colofon

Titel: Achtergronddocument Mobiliteitsvisie Roosendaal 2040

Datum: 22 januari 2025

Kenmerk: 017431.20240826.R1.02

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.



Inhoudsopgave

1. Inleiding
2. Gebiedsfoto
3. Flitspeiling
4. Mobiliteitsgesprek
5. Focusgesprekken
6. Interne Interviews
7. Modelanalyse botsproeven
8. Lessen uit de botsproeven
9. Themasessie met raad

Inleiding

Voor u ligt het achtergronddocument van de Mobiliteitsvisie Roosendaal 2040, waarin een toekomstbeeld wordt geschetst van de mobiliteit binnen de gemeente Roosendaal. In dit achtergrondrapport worden de analyses behandeld, inclusief trends en ontwikkelingen in mobiliteit, demografische verschuivingen, technologische innovaties en hun impact op het verkeer en vervoer in de gemeente Roosendaal.

Daarnaast biedt dit document inzicht in de gebruikte methodologie en de verschillende scenario's (de botsproeven) die zijn overwogen tijdens het opstellen van de mobiliteitsvisie. De resultaten van de verkeersmodelanalyses, waarin drie extreme scenario's zijn onderzocht, zijn hierbij nader toegelicht.

Leeswijzer

De achtergrondrapportage is een omvangrijk document en is als volgt opgebouwd:

- Hoofdstuk 2 bevat de gebiedsfoto. Hierin is de huidige situatie van Roosendaal geschetst aan de hand van diverse statistieken en data.
- Hoofdstuk 3 bevat de resultaten van de Flitspeiling, een digitale enquête onder inwoners, ondernemers en andere geïnteresseerden binnen Roosendaal.
- In hoofdstuk 4 is vervolgens stilgestaan bij het Mobiliteitsgesprek. Dit bevat de uitkomsten, zoals opgeleverd door TransitieFocus.
- Hoofdstuk 5 en 6 behandelen de opzet en geleerde lessen uit respectievelijk de diverse focusgesprekken met stakeholders en interne interviews binnen de gemeente.
- In hoofdstuk 6 en 7 zijn de uitgangspunten voor de verkeersmodelanalyse uiteengezet, gevolgd door de resultaten en geleerde lessen van deze botsproeven.
- Tot slot is de opgehaalde input van raadsleden tijdens de Themasessie met de gemeenteraad van 9 oktober 2024 terug te lezen in hoofdstuk 9.

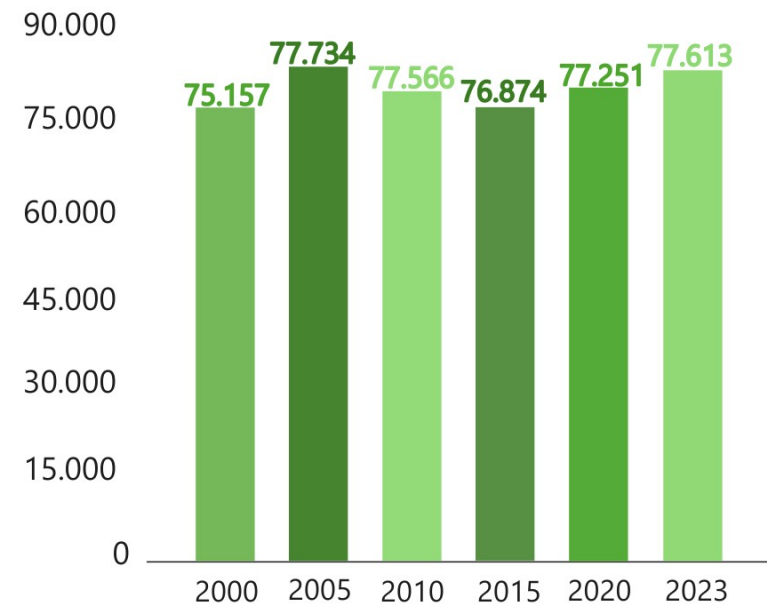
Achtergrond Gebiedsfoto

Gebiedsfoto

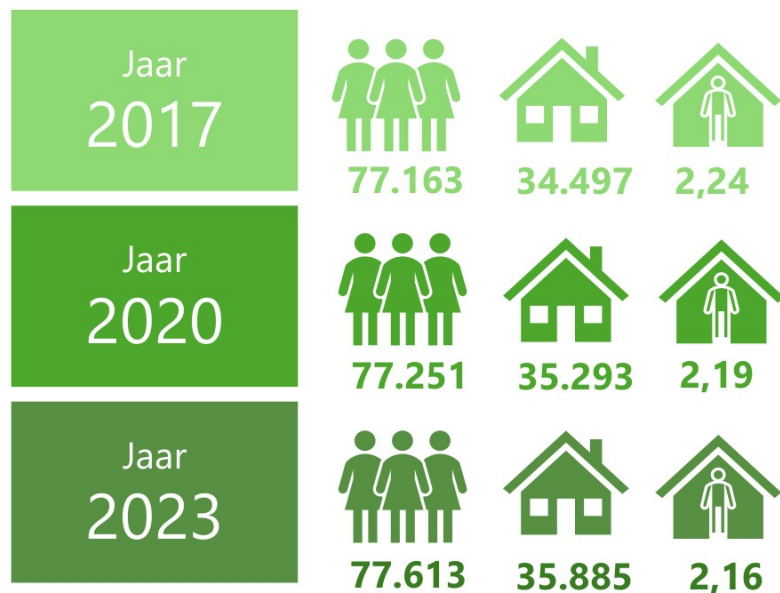
2.1 Demografie

In de afgelopen tien jaar heeft de gemeente Roosendaal een lichte bevolkingsgroei doorgeemaakt. Het aantal inwoners steeg van 75.157 in 2000 naar 77.613 in 2023.

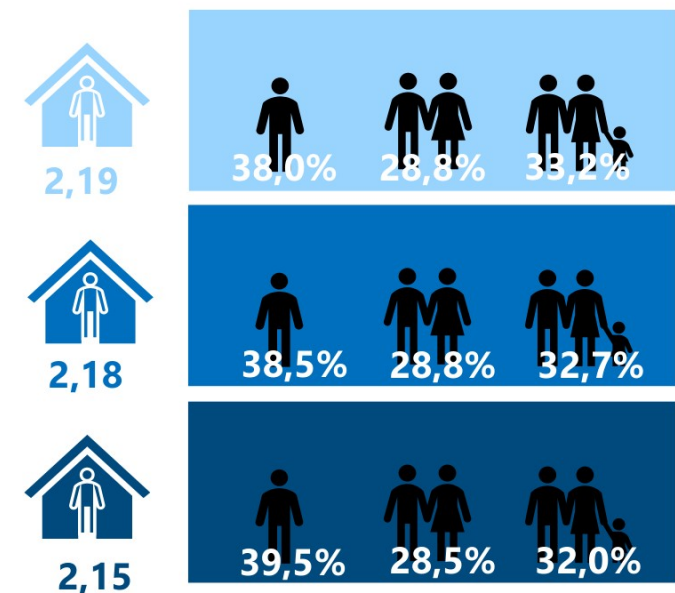
Het aantal huishoudens in de gemeente Roosendaal is ook toegenomen, van 34.497 in 2017 naar 35.885 in 2023. Dit komt met name doordat de gemiddelde huishoudgrootte is afgenomen (van 2,24 in 2017 naar 2,16 in 2023) en er steeds meer eenpersoonshuishoudens zijn. Dit is vergelijkbaar met de cijfers voor heel Nederland.



Aantal inwoners gemeente Roosendaal (bron: CBS, bewerkt)



Huishoudens gemeente Roosendaal (bron: CBS, bewerkt)

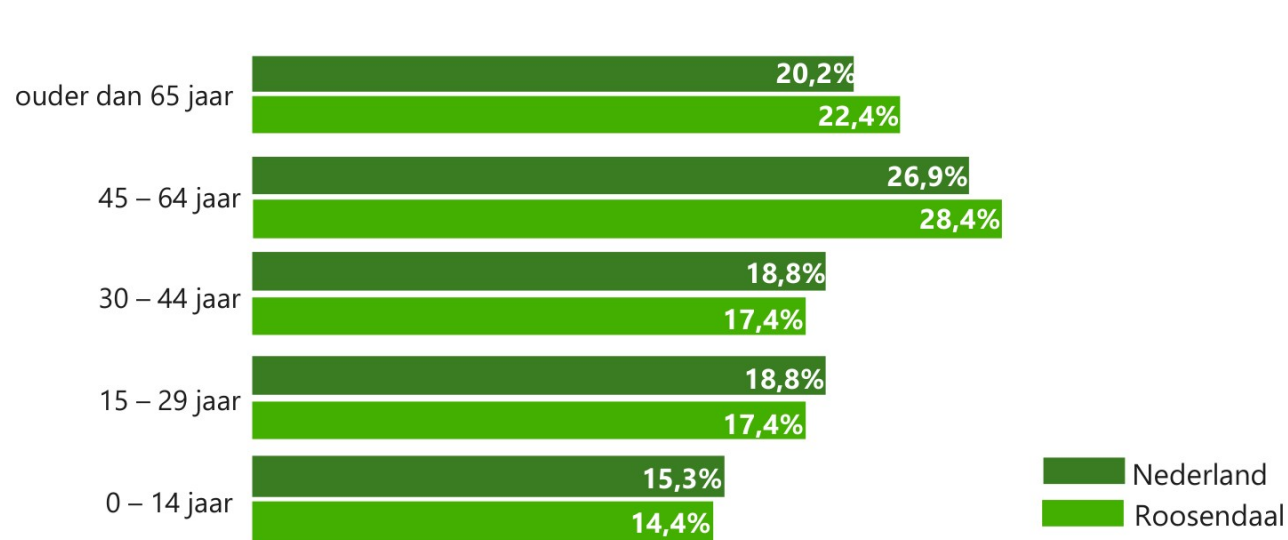


Vergelijking met Nederland (bron: CBS, bewerkt)

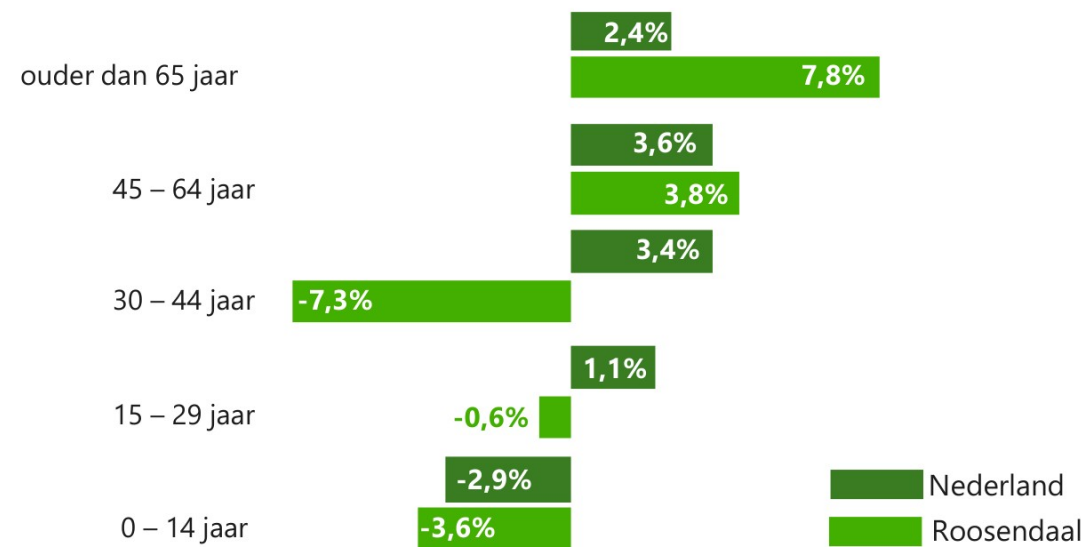
Gebiedsfoto

In vergelijking met het landelijke gemiddelde wonen er in Roosendaal relatief veel mensen van 45 jaar en ouder. Net als de rest van Nederland, vergrijsst de bevolking van Roosendaal, met een daling in het aantal inwoners van 0 tot 14 jaar en 30 tot 44 jaar.

Vooraf de afname van de groep tussen 30 en 44 jaar valt op.



Leeftijdopbouw gemeente Roosendaal 2023 (bron: CBS, bewerkt)

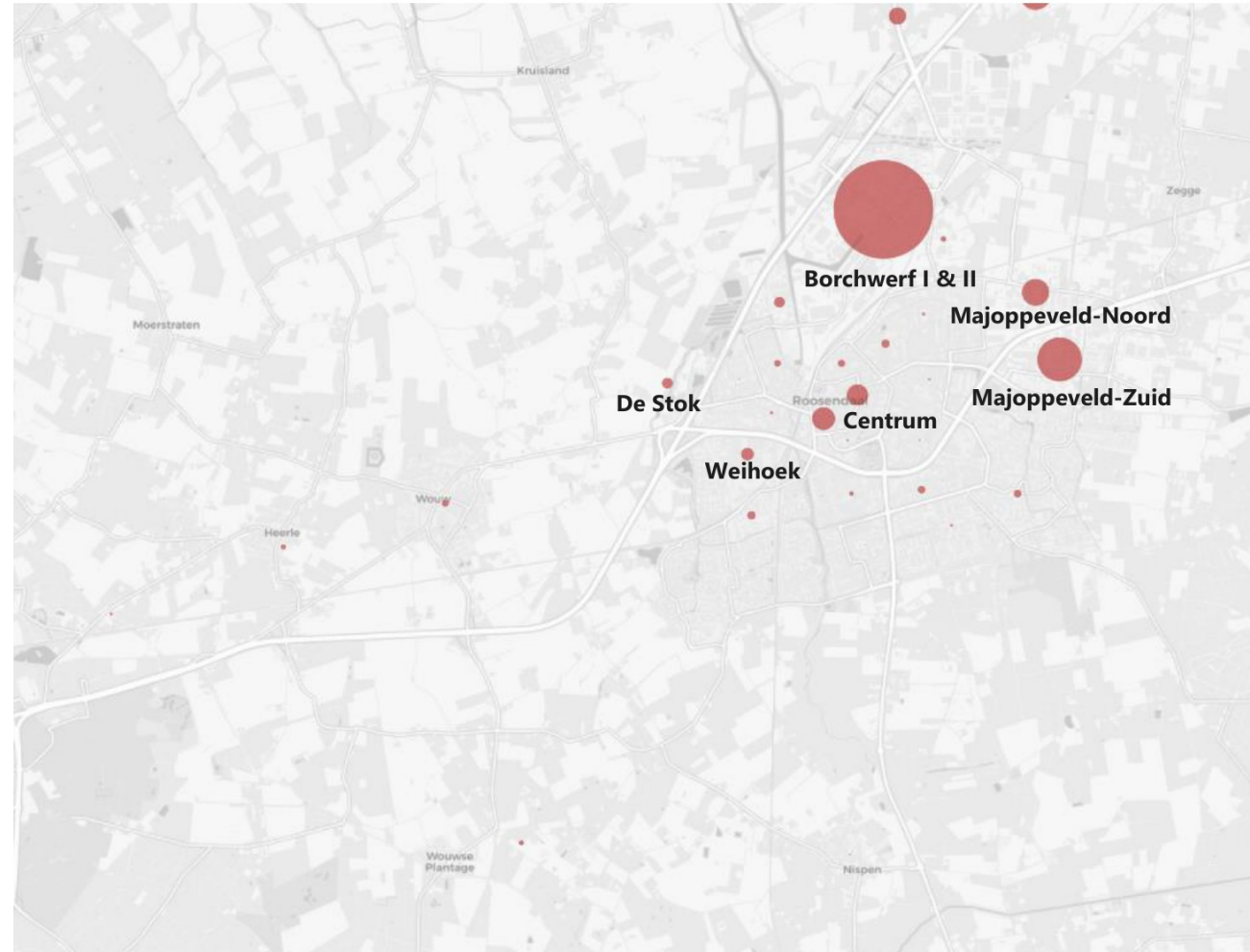
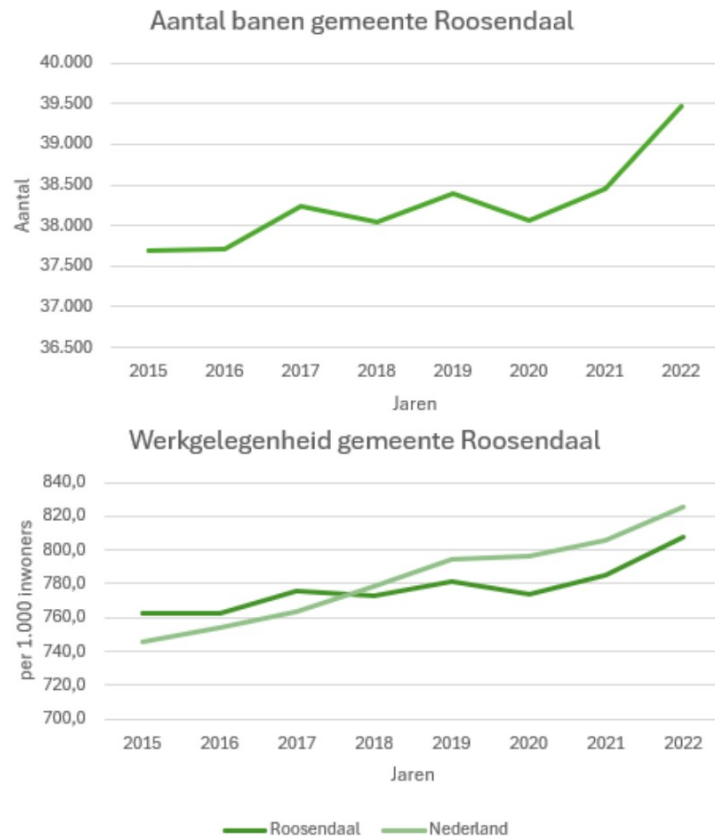


Leeftijdsontwikkeling gemeente Roosendaal 2015-2023 (bron: CBS, bewerkt)

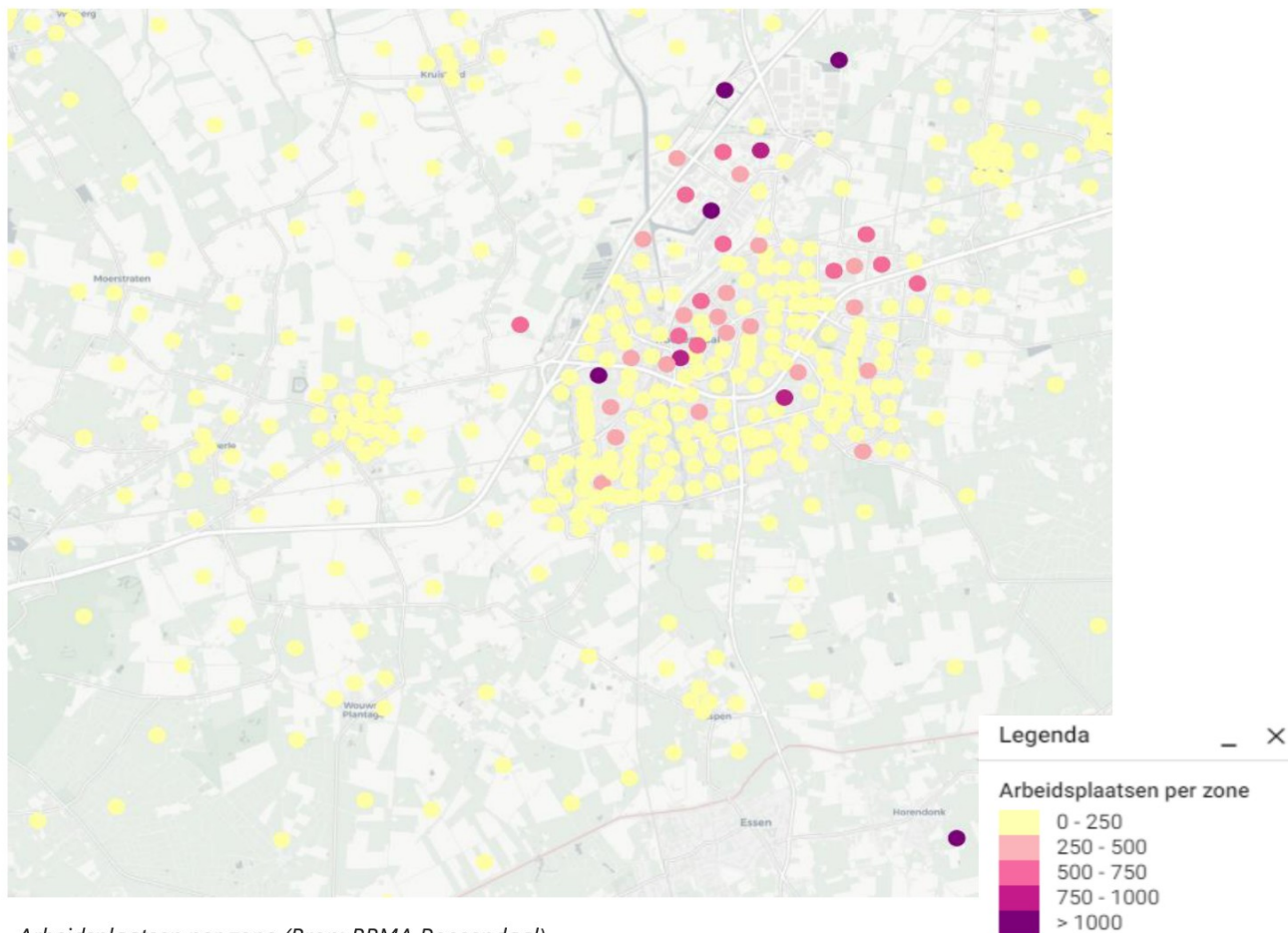
Gebiedsfoto

2.2 Economie

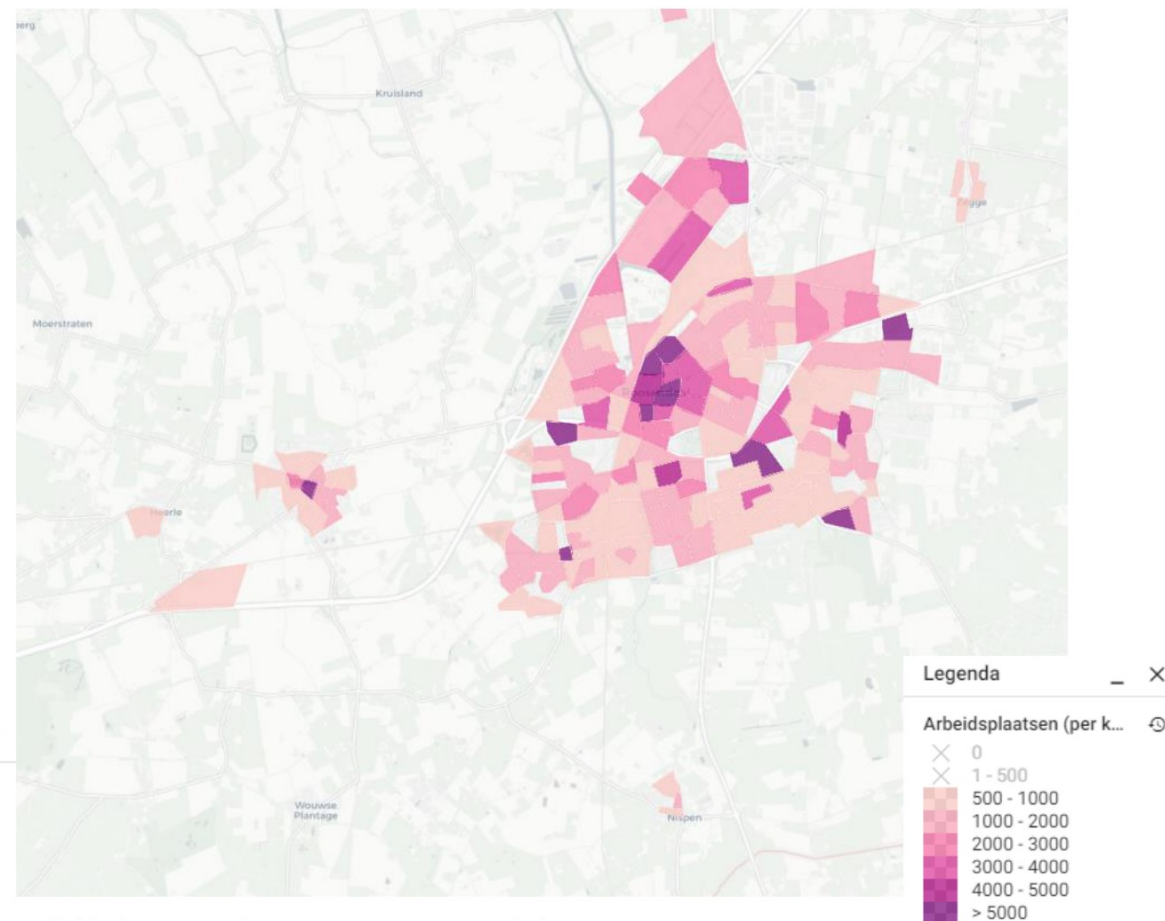
Het aantal banen in de gemeente Roosendaal is tussen 2015 en 2020 redelijk stabiel gebleven tussen de 37.500 en 38.500. Vanaf 2020 is er sprake van een groei van het aantal banen in de gemeente Roosendaal naar 39.470 banen in 2022. De belangrijkste werklocaties zijn Borchwerf, Majoppeveld, Weihoek, De Stok en het centrum.



Belangrijkste werklocaties gemeente Roosendaal (Bron: Mobiliteitsspectrum 2022)



Arbeidsplaatsen per zone (Bron: BBMA Roosendaal)



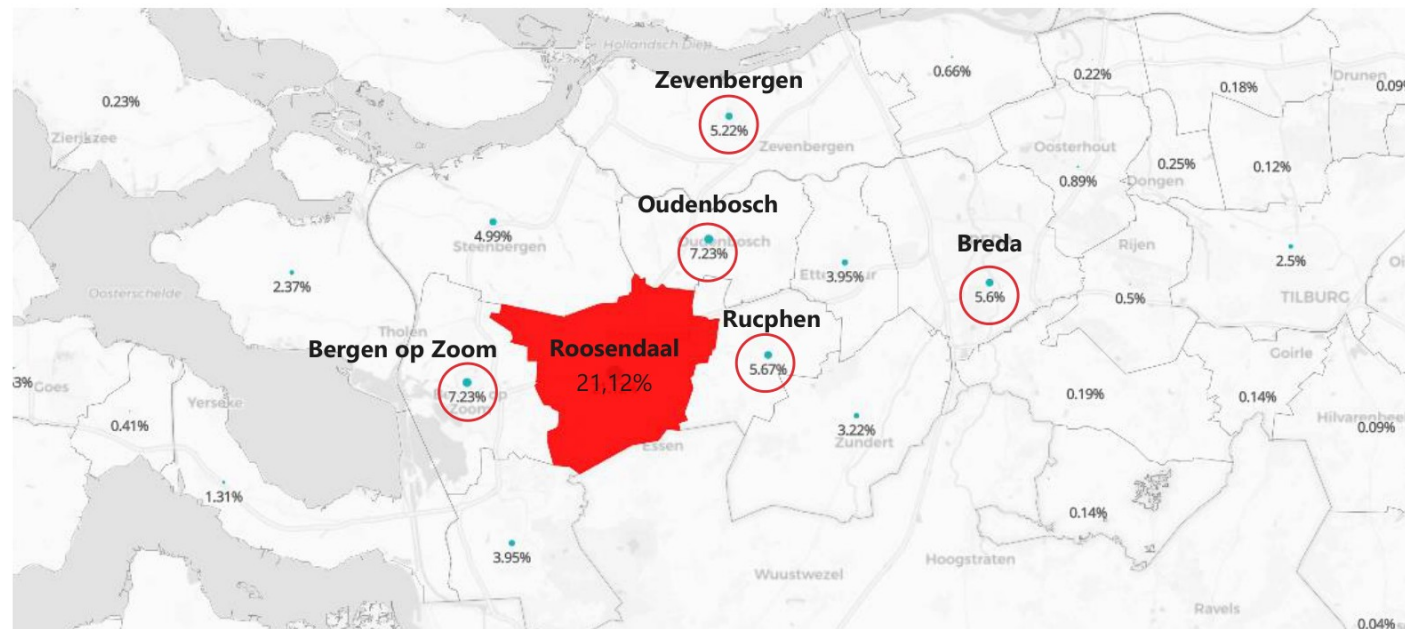
Arbeidsplaatsen per km2 (Bron: BBMA Roosendaal)

Gebiedsfoto

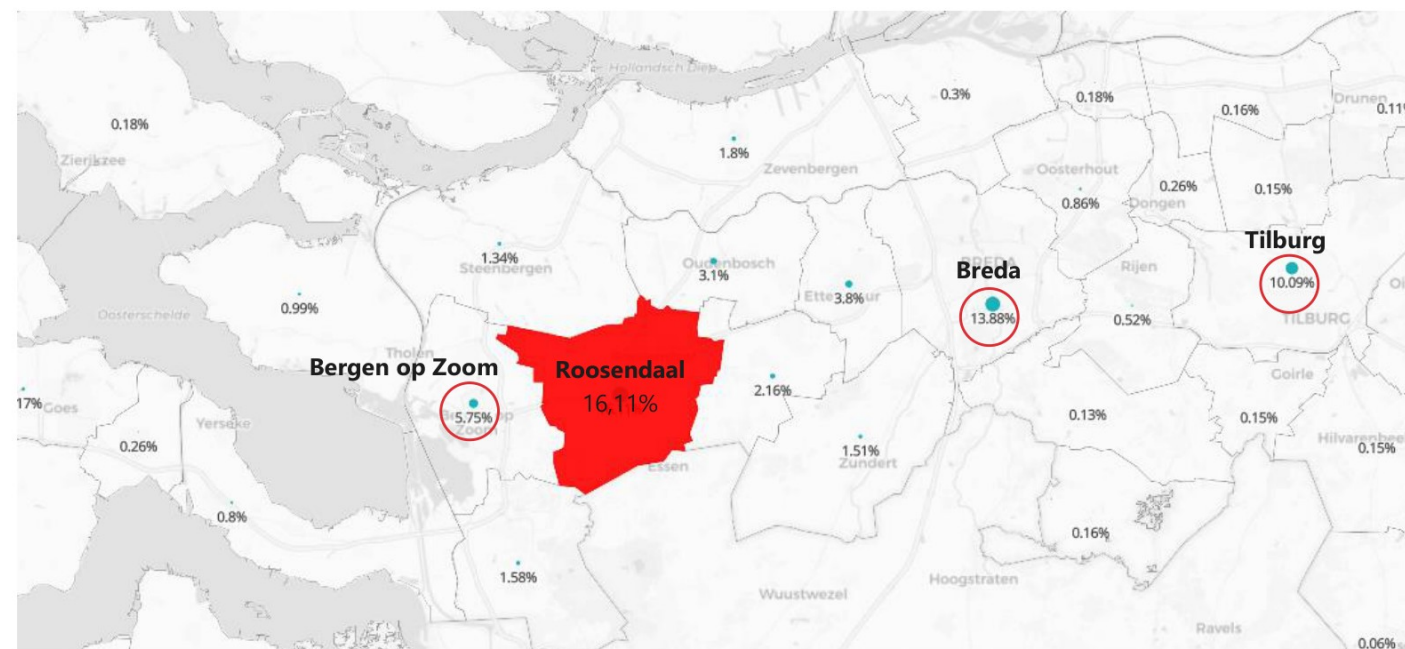
Mobiliteitsgedrag in Roosendaal

Van alle ritten naar de gemeente Roosendaal wordt 21,12% ingenomen door inwoners van Roosendaal zelf. Dat betekent dat er een aanzienlijke inkomende pendel is, vooral vanuit Zevenbergen (5,22%), Breda (5,6%), Rucphen (5,67%), Oudenbosch (7,23%) en Bergen op Zoom (7,23%). Roosendaal vervult dus binnen de regio een belangrijke werkgelegenheidsfunctie.

Circa 85% van de beroepsbevolking van Roosendaal reist buiten de gemeentegrenzen, met name in Bergen op Zoom (5,75%), Tilburg (10,09%) en Breda (13,88%).



Ritten naar gemeente Roosendaal (Bron: Mobiliteitsspectrum 2022)



Ritten vanuit gemeente Roosendaal (Bron: Mobiliteitsspectrum 2022)

Gebiedsfoto

Bereikbaarheid van inwoners/arbeidsplaatsen met de auto in 30 minuten

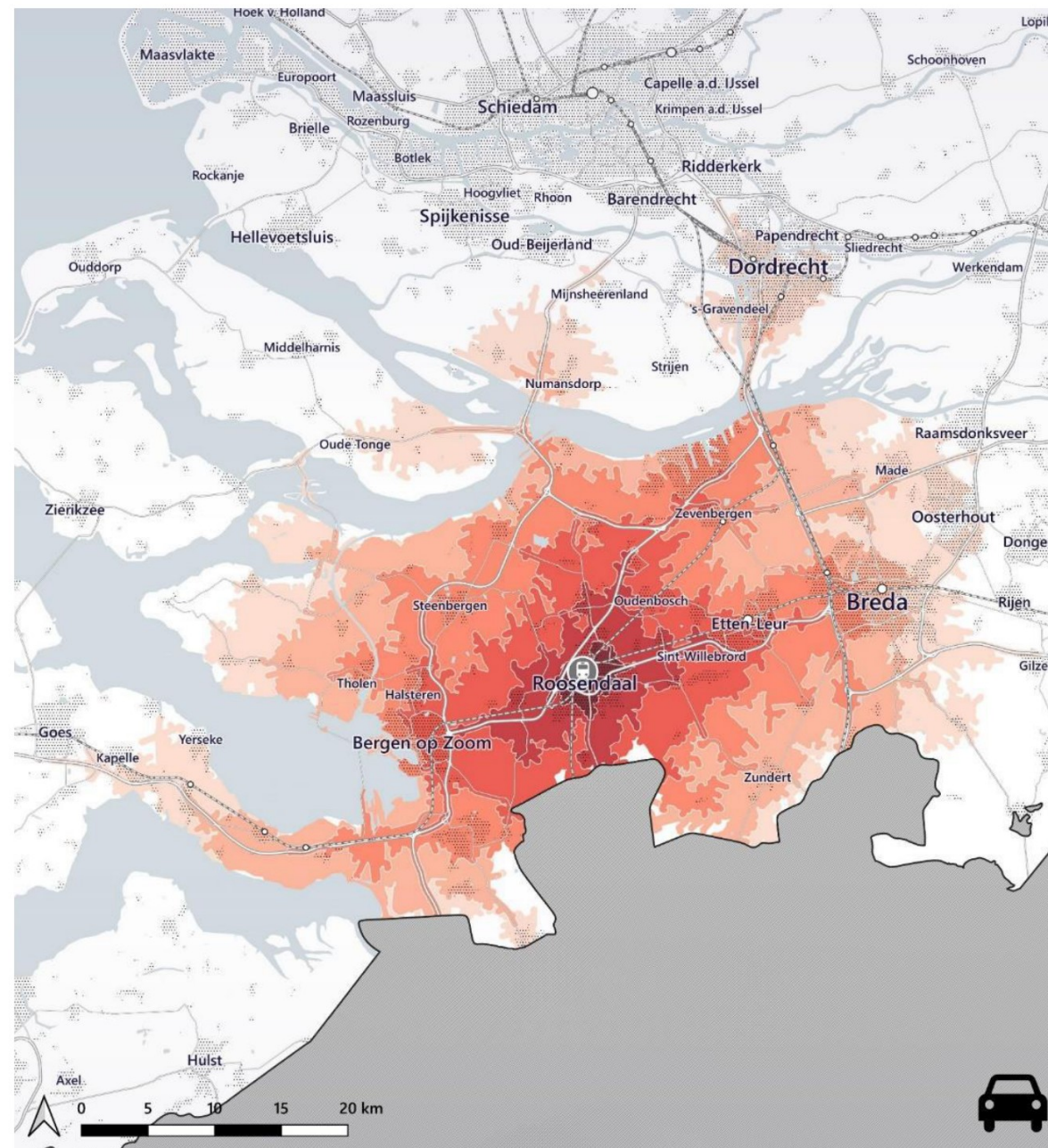
Met de auto zijn in 30 minuten ongeveer twee keer zoveel inwoners en arbeidsplaatsen bereikbaar in vergelijking met het openbaar vervoer in 45 minuten. Dit verschil benadrukt de efficiëntie en snelheid van autoverkeer voor zowel dagelijkse woon-werkverkeer als andere vormen van mobiliteit, wat het bereik aanzienlijk vergroot.

Modaliteit (reistijd)	Inwoners	Arbeidsplaatsen
Auto (30 minuten)	285.900	122.000
Fiets (30 minuten)	13.600	4.900
OV (30 minuten)	41.550	22.080

Reistijd	Inwoners	Arbeidsplaatsen
0 - 5 minuten	43.400	26.500
5 - 10 minuten	47.300	20.000
10 - 15 minuten	118.900	53.100
15 - 20 minuten	160.500	76.400
20 - 25 minuten	163.300	95.000
25 - 30 minuten	285.900	122.000
Totaal (30 minuten)	819.300	393.000

Legenda

Reistijd	Startlocatie	Infrastructuur
0 - 5 min	Station	Wegen
5 - 10 min		Spoor
10 - 15 min		Intercitystation
15 - 20 min		Stoptreinstation
20 - 25 min		
25 - 30 min		
	Terrein	
	bebouwd gebied	
	Water	
	buitenland	



Bereikbaarheid vanuit Intercitystation (auto)

Gebiedsfoto

Bereikbaarheid van inwoners/arbeitsplaatsen met de fiets in 30 minuten

Met een gewone fiets zijn vooral Roosendaal zelf en de omliggende kernen goed bereikbaar. De mogelijkheden met een e-bike, aangegeven met de rode lijn, breiden het bereik uit naar onder andere Etten-Leur en Bergen op Zoom binnen 30 minuten fietstijd. Binnen deze 30 minuten zijn er ongeveer 47.800 arbeidsplaatsen toegankelijk.

Reistijd	Inwoners	Arbeidsplaatsen
0 - 5 minuten	15.700	11.500
5 - 10 minuten	21.300	14.200
10 - 15 minuten	26.700	12.300
15 - 20 minuten	10.400	2.800
20 - 25 minuten	12.600	2.100
25 - 30 minuten	13.600	4.900
Totaal (30 minuten)	100.300	47.800

Legenda

Reistijd

- 0 - 5 min
- 5 - 10 min
- 10 - 15 min
- 15 - 20 min
- 20 - 25 min
- 25 - 30 min
- e-bike 30 min

Startlocatie

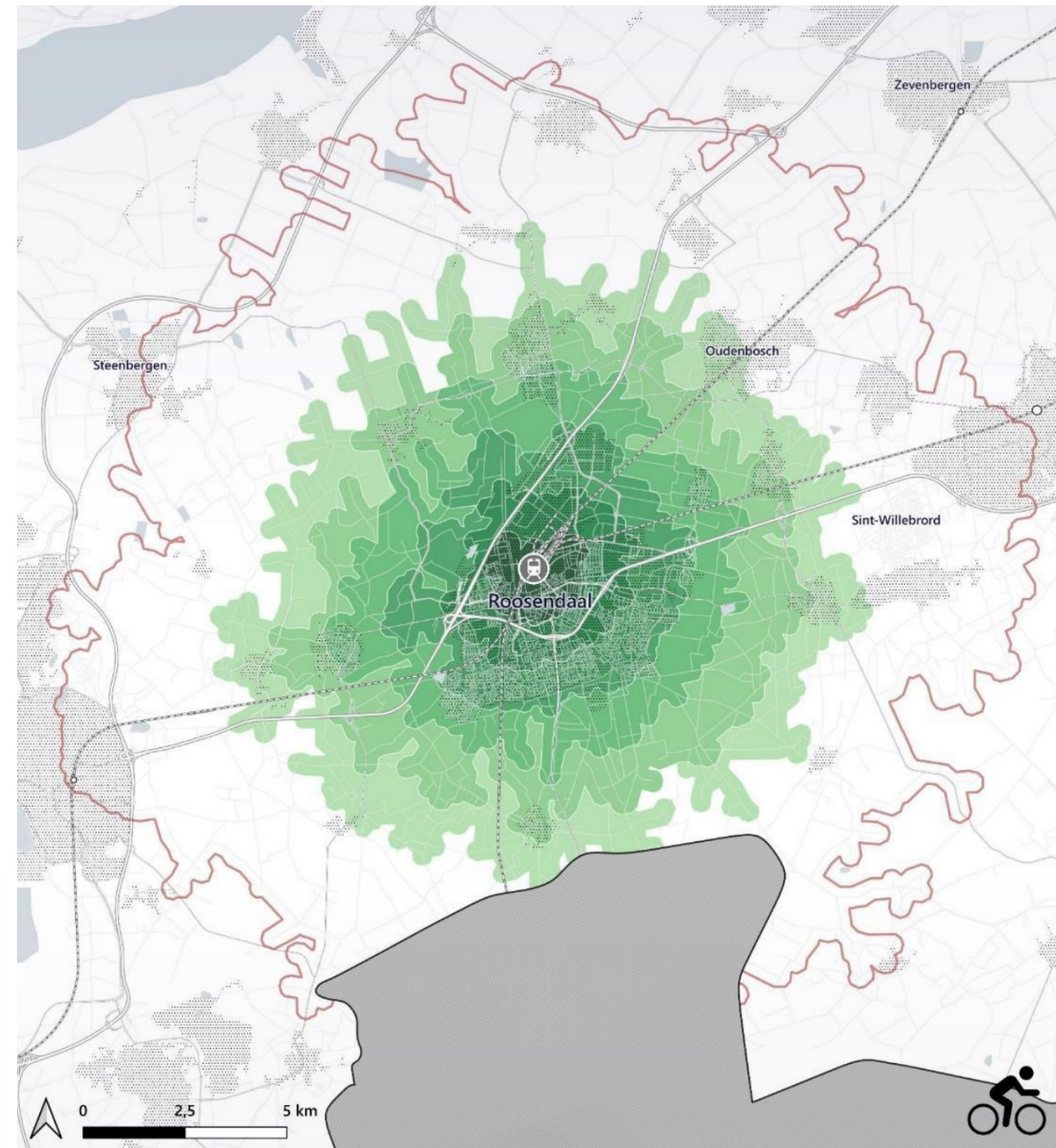


Terrein

- bebouwd gebied
- Water
- buitenland

Infrastructuur

- Wegen
- Spoor
- Intercitystation
- Stoptreinstation



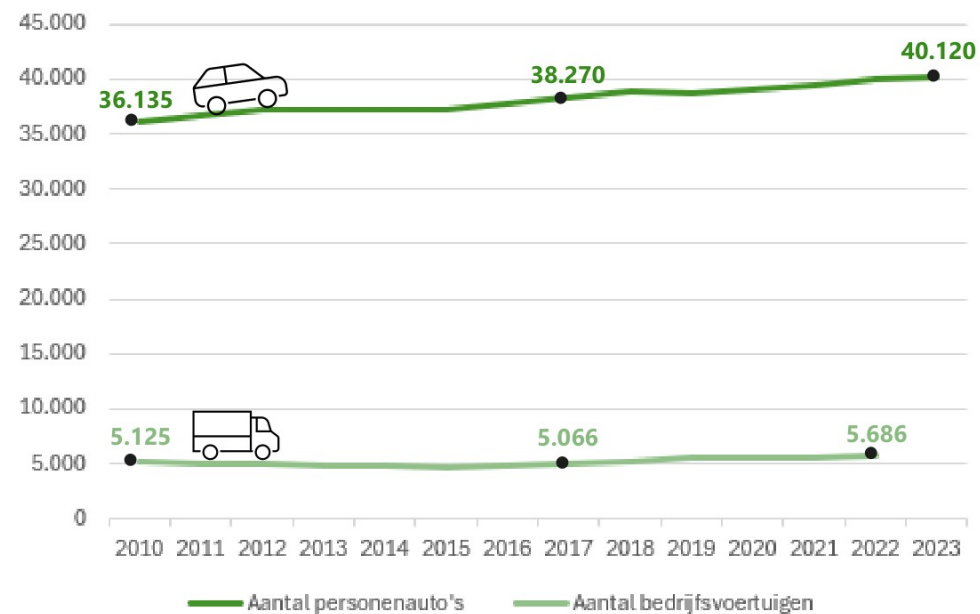
Bereikbaarheid vanuit Intercitystation (fiets)

Gebiedsfoto

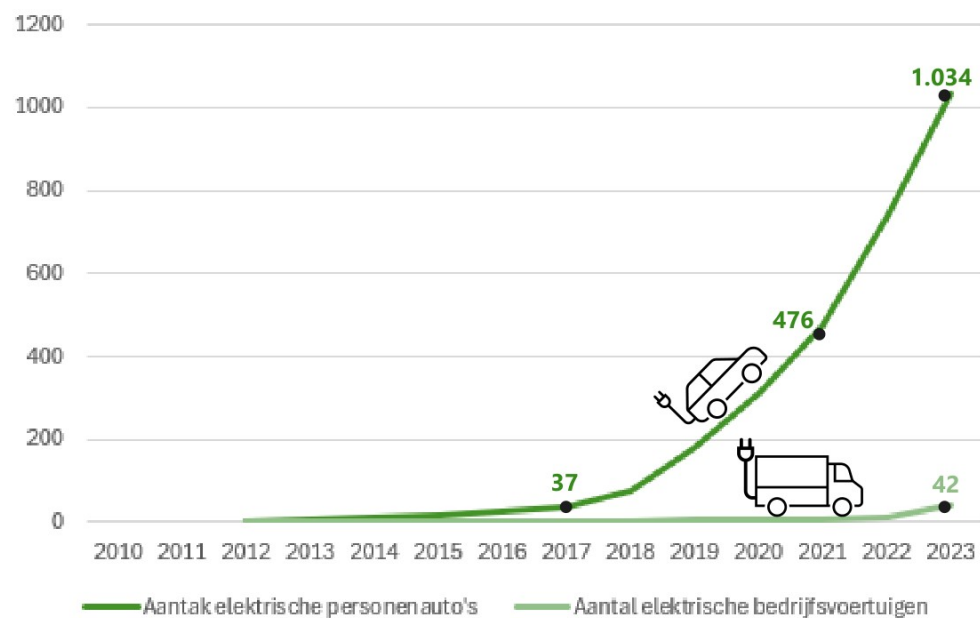
2.3 Autobezit

Het aantal auto's in de gemeente Roosendaal is de afgelopen jaren toegenomen naar 40.120 personenauto's in 2023 en 5.686 bedrijfsvoertuigen in 2022. De cijfers kunnen een vertekend beeld geven omdat alleen in de gemeente Roosendaal geregistreerde auto's zijn mee genomen, en een deel van de leaseauto's niet in de gemeente Roosendaal zijn geregistreerd maar in de vestigingsplaats van het leasebedrijf.

Ook het aantal elektrische personenauto's en bedrijfsvoertuigen zijn de afgelopen jaren in zowel Roosendaal als Nederland gestegen. In 2017 waren dit slechts 37 elektrische personenauto's t.o.v. 1.034 in 2023. De gemeente Roosendaal kent met 517 auto's per 1.000 inwoners een relatief hoog autobezit ten opzichte van Nederland (497 auto's per 1.000 inwoners).



Aantal auto's en bedrijfsvoertuigen (Bron: CBS, bewerkt)

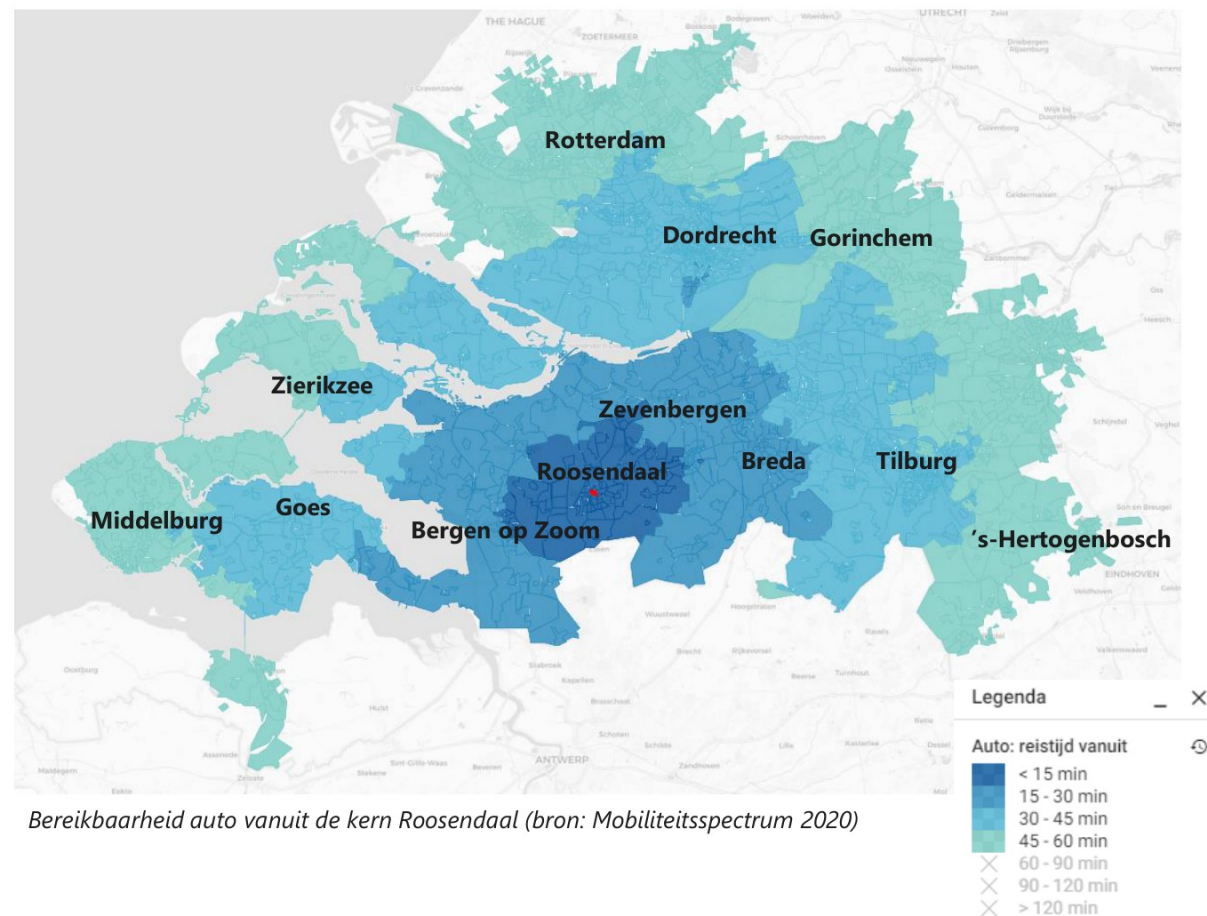


Aantal elektrische auto's en bedrijfsvoertuigen (Bron: CBS, bewerkt)

Gebiedsfoto

2.4 Bereikbaarheid met de auto

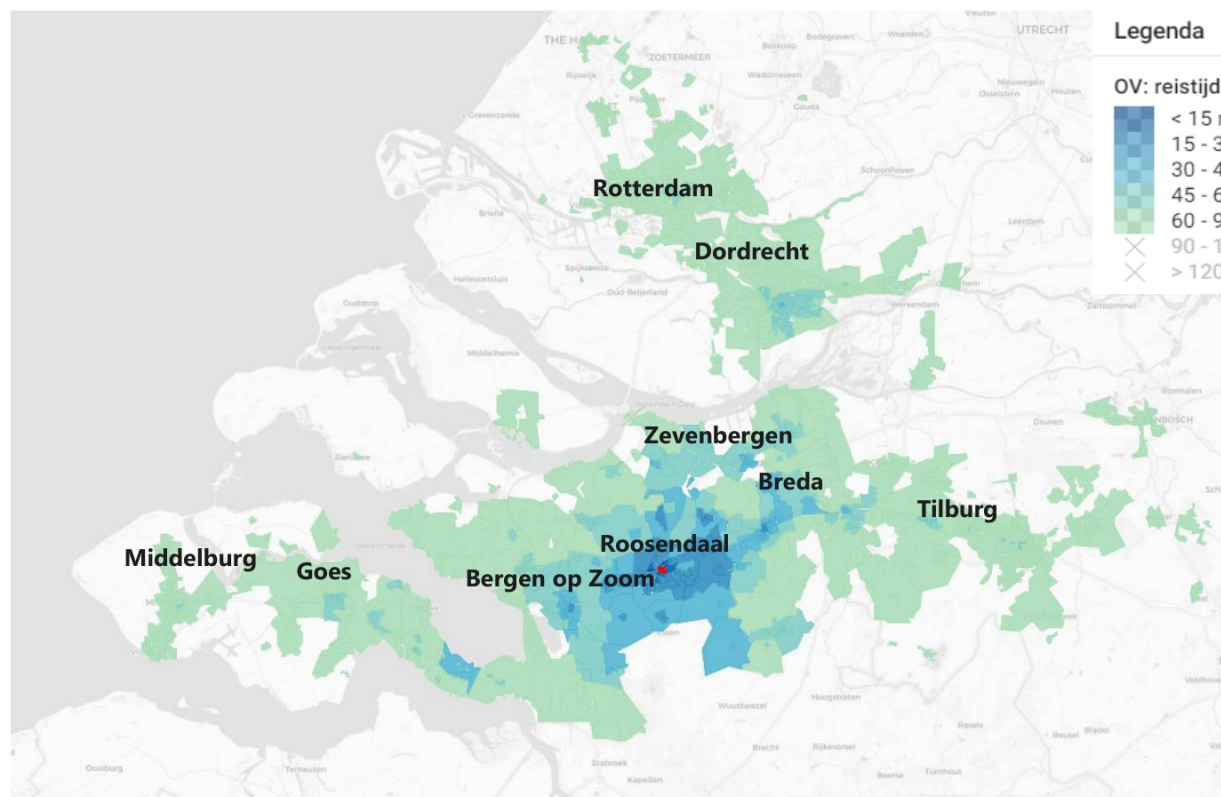
Roosendaal is via de zuidzijde ontsloten door de A58, terwijl de A17 in het westen richting Moerdijk loopt. Uit de bereikbaarheidskaarten voor de auto blijkt dat de autobereikbaarheid vanuit Roosendaal goed is. Afhankelijk van de vertreklocatie binnen de gemeente, zijn Oudenbosch, Oud-Gastel en Etten-Leur binnen 15 minuten te bereiken. Bergen op Zoom, Steenbergen, Zevenbergen, Breda en Zundert zijn vanuit bijna elke locatie binnen 30 minuten bereikbaar. Voor Goes, Dordrecht en Tilburg geldt een maximale reistijd van 45 minuten vanuit vrijwel elke plek in de gemeente. Middelburg, Rotterdam, Gorinchem en 's-Hertogenbosch zijn binnen 45 minuten tot een uur te bereiken. Roosendaal heeft ook uitstekende verbindingen met Belgische steden zoals Essen (15 minuten), Antwerpen (40 minuten) en Turnhout (50 minuten).



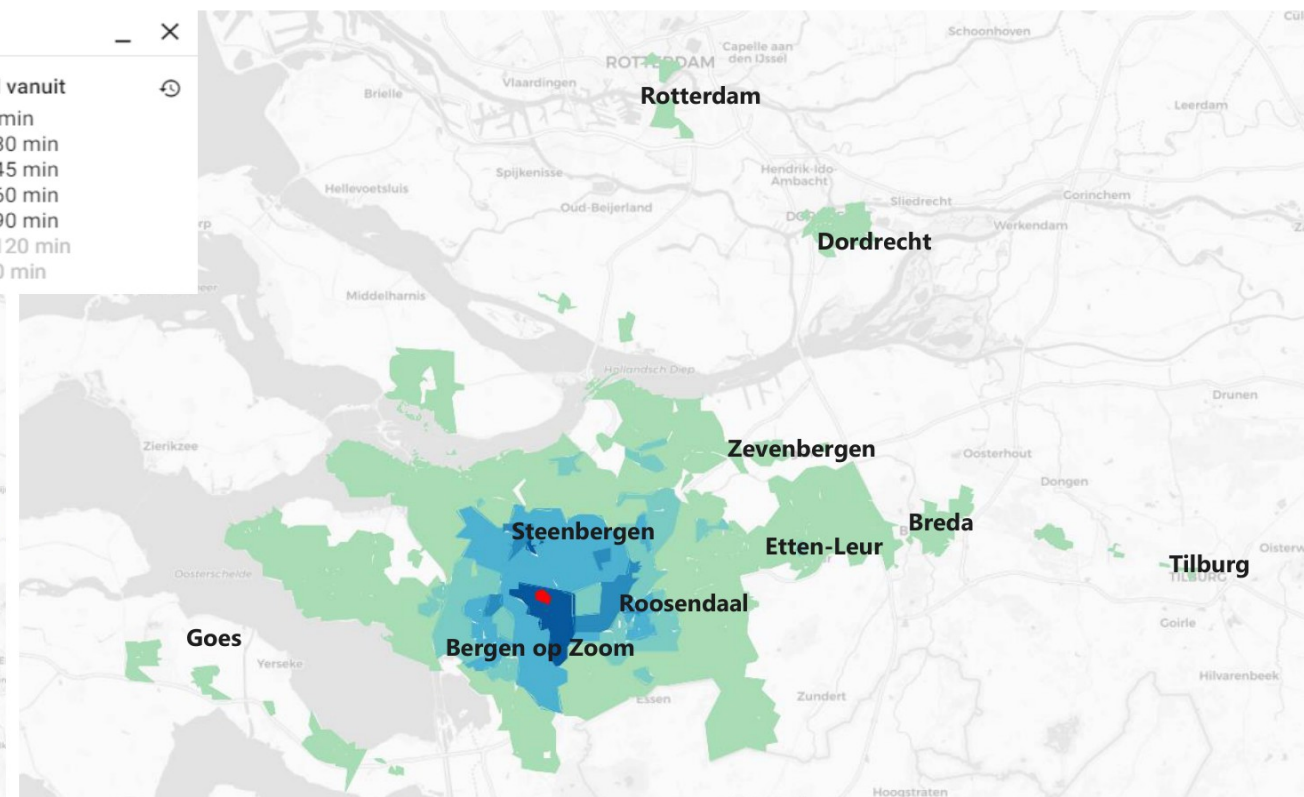
Gebiedsfoto

Bereikbaarheid met het OV

Vanaf station Roosendaal rijden intercity's tussen Vlissingen en Arnhem Centraal, en tussen 's-Hertogenbosch en Den Haag Centraal. Sprinters verbinden Vlissingen, Antwerpen Centraal, en Dordrecht. Uit de bereikbaarheidskaart blijkt dat de OV-bereikbaarheid vanuit de kern van Roosendaal goed is. Oudenbosch, Zevenbergen, Etten-Leur en Bergen op Zoom zijn binnen 30 minuten bereikbaar. Breda en Dordrecht zijn binnen 45 minuten te bereiken. De reistijd naar steden zoals Goes, Rotterdam en Tilburg bedraagt minder dan 60 minuten. De OV-bereikbaarheid vanuit de dorpen in de gemeente Roosendaal is beperkter. Let op: België is niet meegenomen in deze analyse.



Bereikbaarheid OV vanuit de kern Roosendaal (bron: Mobiliteitsspectrum 2020)

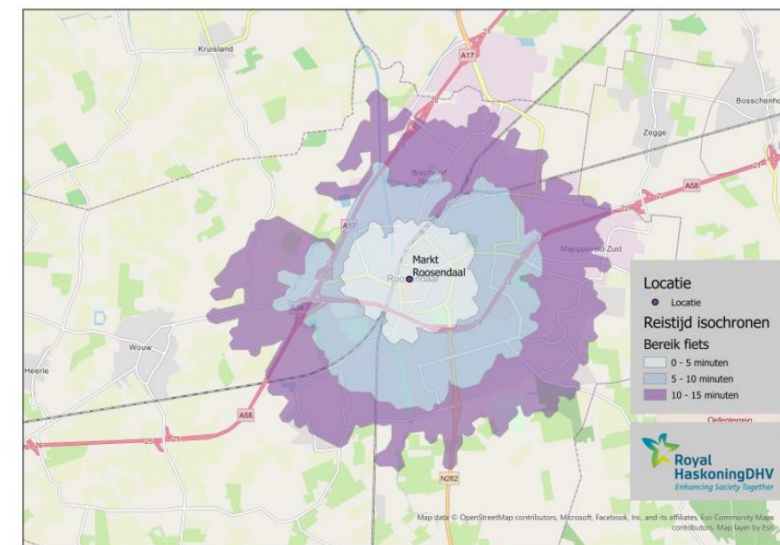


Bereikbaarheid OV vanuit Moerstraten (bron: Mobiliteitsspectrum)

Gebiedsfoto

2.5 Bereikbaarheid fiets

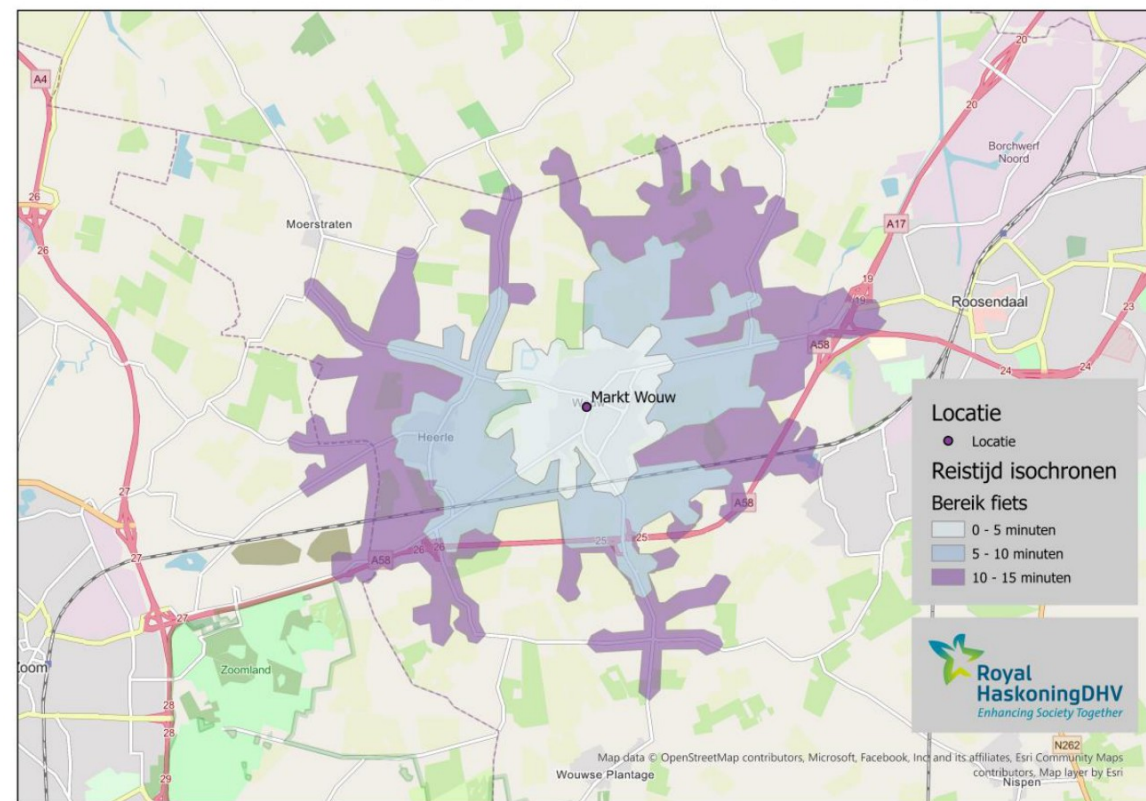
De kaarten geven weer welke gebieden binnen 5, 10 en 15 minuten fietsen bereikbaar zijn. De kaarten laten zien dat vanaf het station en de markt van Roosendaal het grootste deel van de stad binnen 15 minuten fietsen bereikbaar is. Vanaf de markt in Wouw ligt het centrum van Roosendaal net buiten 15 minuten fietsen.



Reistijd fiets vanaf markt Roosendaal (bron: RHDHV)

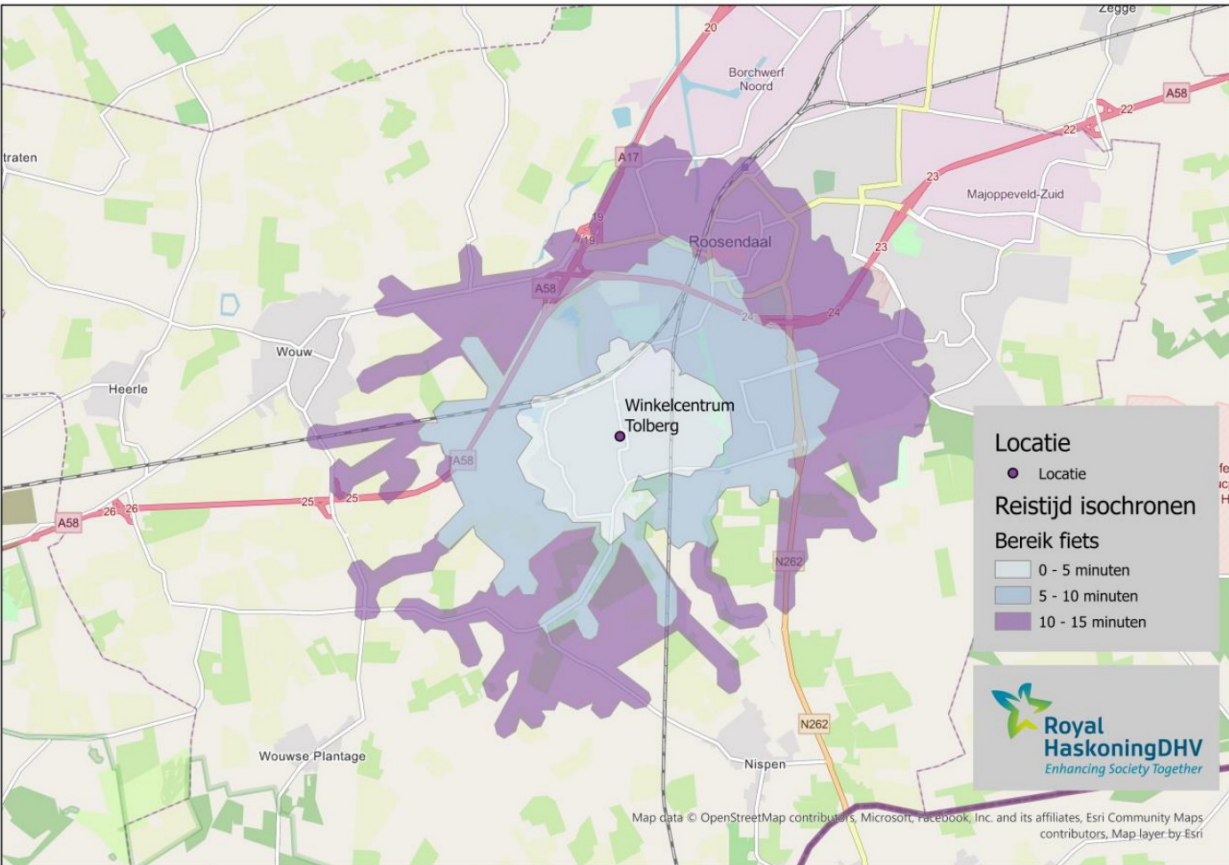


Reistijd fiets vanaf station Roosendaal (bron: RHDHV)

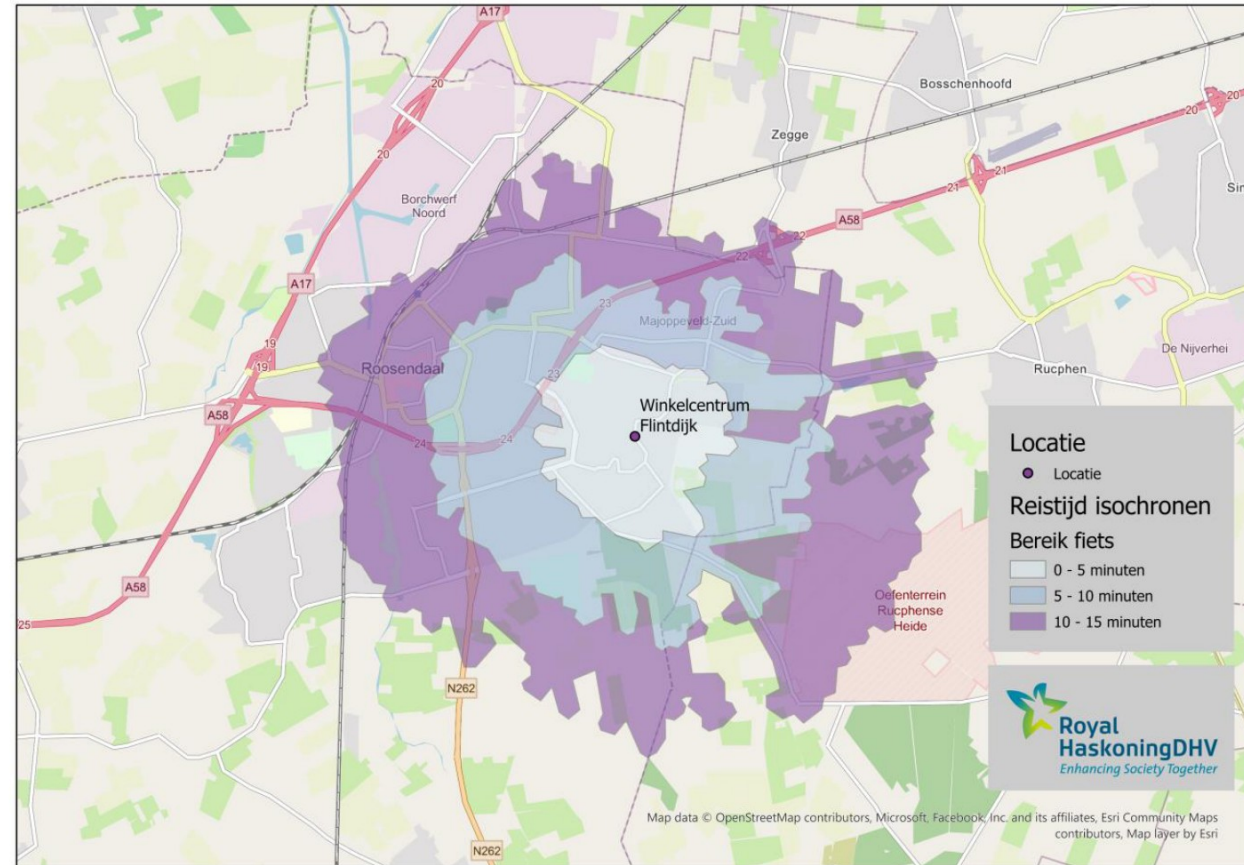


Reistijd fiets vanaf markt Wouw (bron: RHDHV)

Gebiedsfoto



Reistijd Winkelcentrum Tolberg (bron: RHDHV)



Reistijd fiets vanaf Winkelcentrum Flintdijk (bron: RHDHV)

Gebiedsfoto

2.6 Netwerken auto

In Roosendaal zijn de rijkswegen A17 en A58 belangrijke verbindingsroutes voor de stad en de omliggende regio. Binnen de stad zelf zijn er enkele wegen die als drukke verkeersaders functioneren, waaronder de Laan van Brabant, Stationsstraat, Van Beethovenlaan, Antwerpseweg, en Burgemeester Freijterslaan. Deze wegen zijn cruciaal voor de dagelijkse verkeersstroom en de bereikbaarheid van diverse stadsdelen.

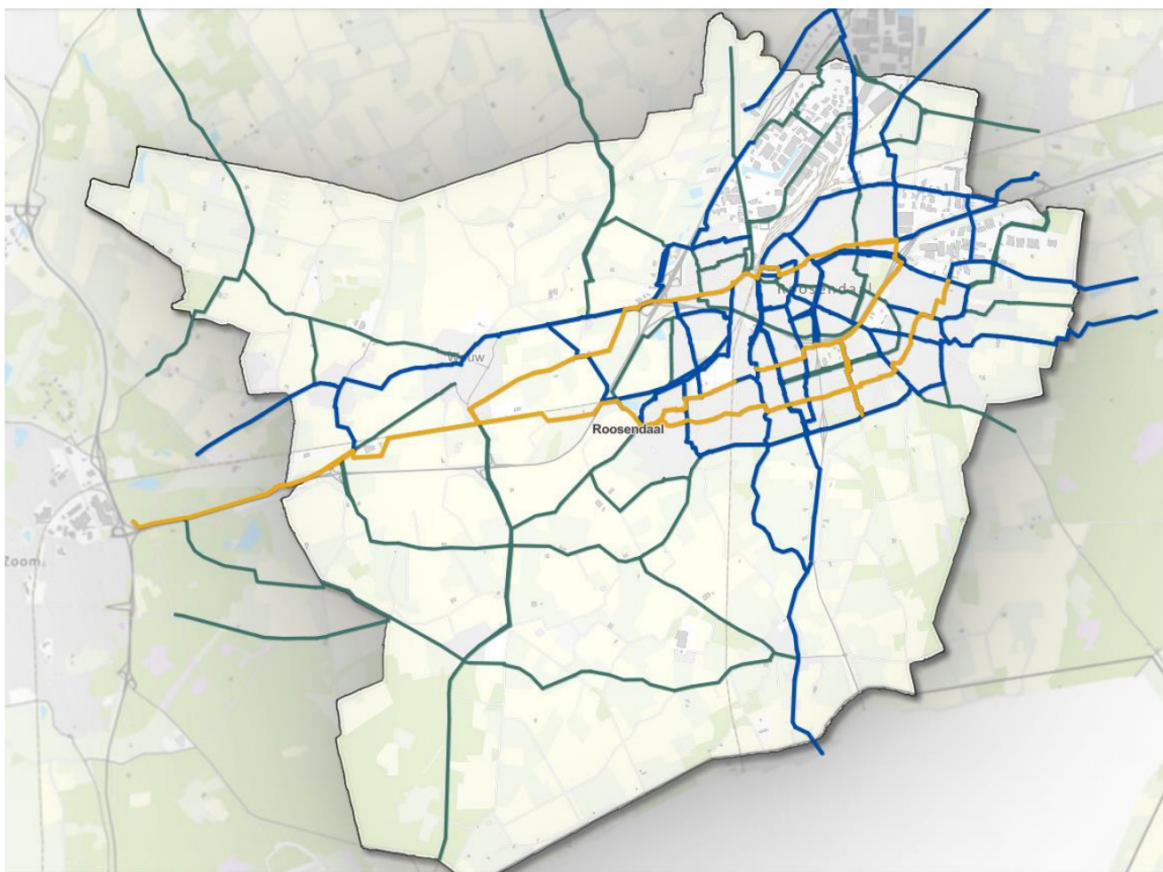


Netwerken auto in mvt per etmaal (bron: BBMA 2019 Roosendaal)

Gebiedsfoto

2.7 Netwerken fiets

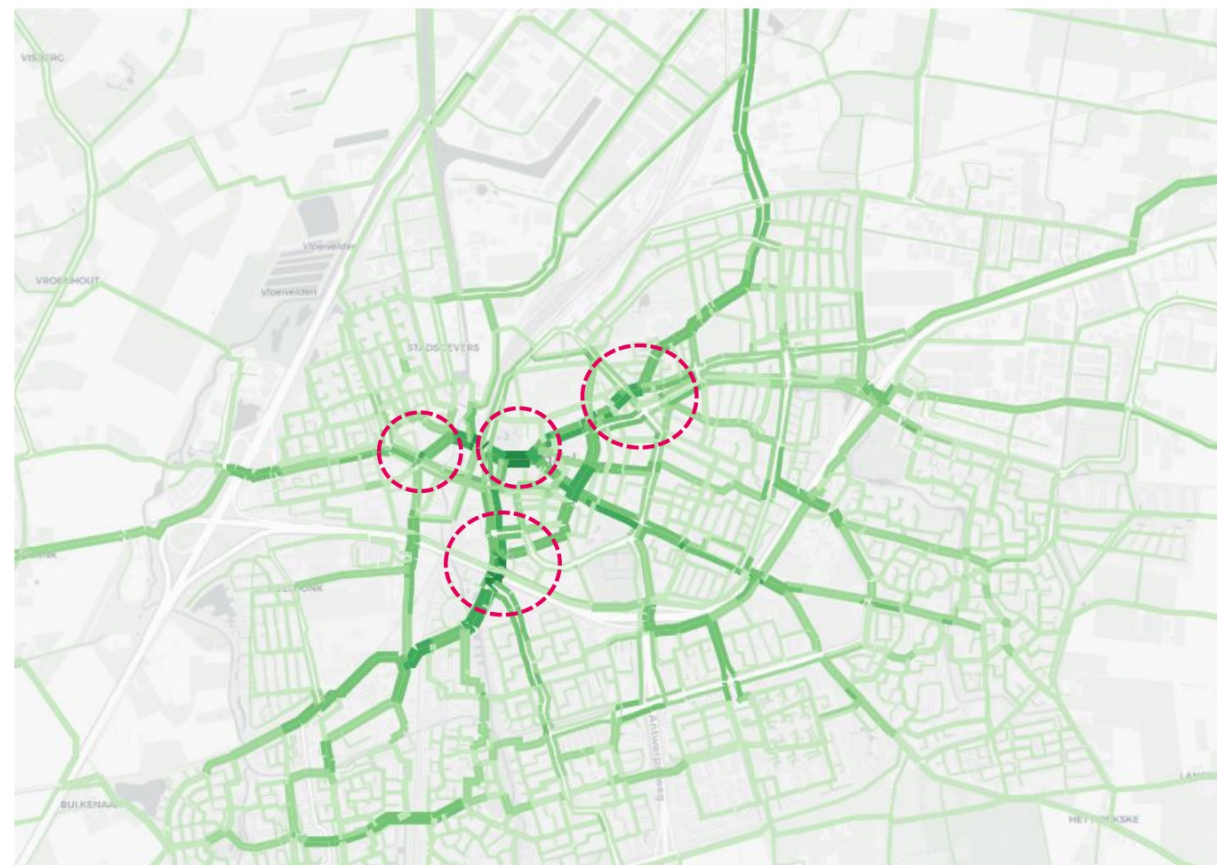
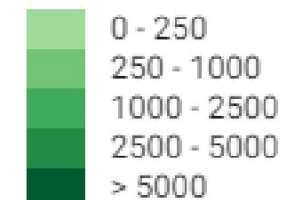
Roosendaal werkt aan de snelfietsroute F58, waarmee je binnen 30 minuten met de fiets van het centrum van Roosendaal naar het centrum van Bergen op Zoom kunt rijden. De route begint op de Wouwseweg in Roosendaal en eindigt op de Marconilaan in Bergen op Zoom, en is ongeveer 13 kilometer lang.



Hoofdroutes fiets (bron: Concept Fietsplan gemeente Roosendaal 2023)

Daarnaast zijn er regionale fietspaden die Roosendaal verbinden met de omliggende dorpen. Binnen de wijken zelf zijn er gemarkeerde fietspaden die zorgen voor een goede verbinding met het centrum en andere delen van de stad.

Fiets etmaal
24 uur



Netwerken fiets (bron: Mobiliteitsspectrum 2020)

Gebiedsfoto

2.8 Netwerken voetganger

In Roosendaal zijn vooral grote aantallen voetgangers te zien bij enkele specifieke locaties. Het centrum trekt veel mensen, net als het station en de Designer Outlet. Ook andere wijkcentra zoals Tolberg, Lindenburg, en Dijkcentrum zien veel voetgangers. Daarnaast zijn grote scholen in de stad populaire plekken met veel voetgangersverkeer.



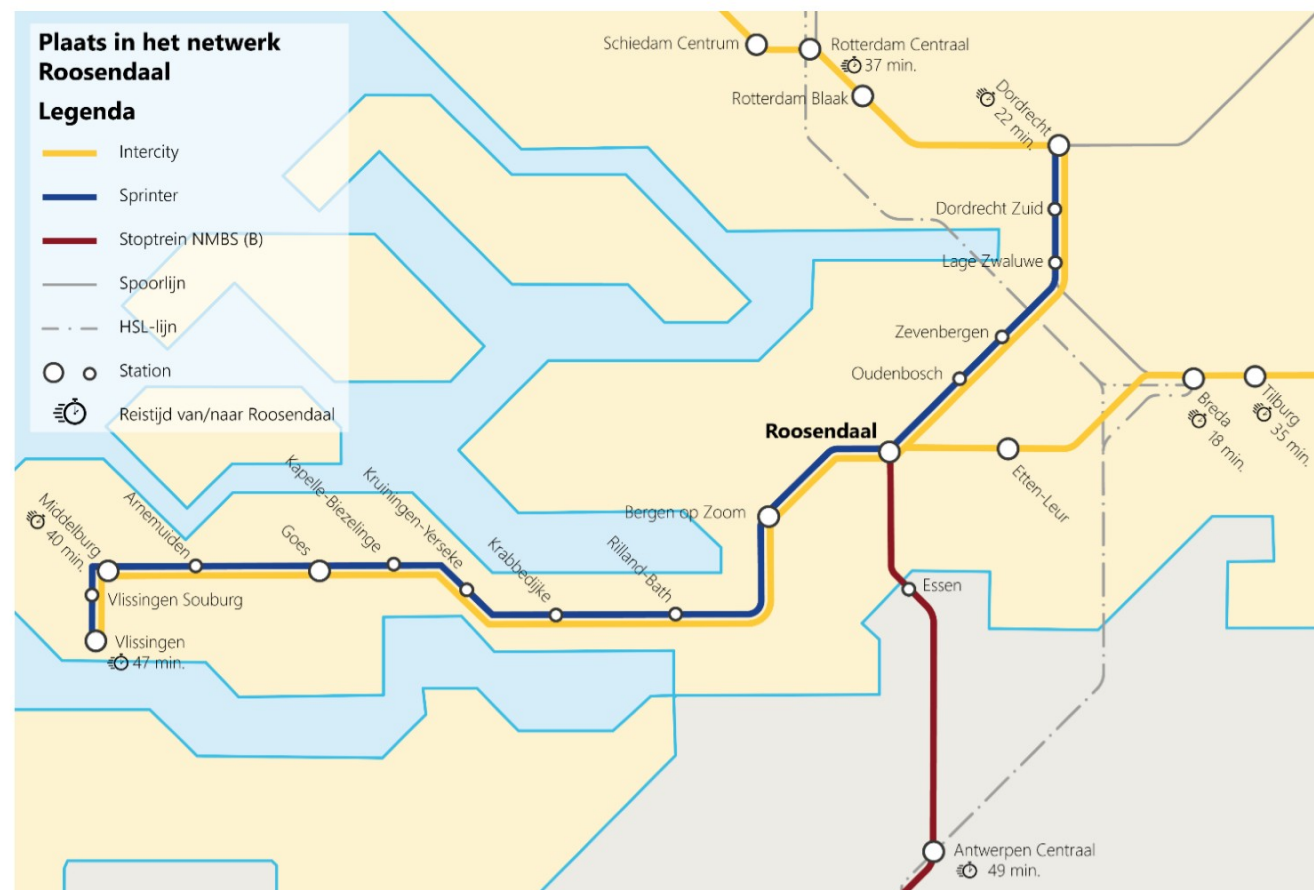
Netwerken voetganger (bron: Mobiliteitsspectrum 2020)

Gebiedsfoto

2.9 Openbaar vervoer (trein)

Roosendaal is multimodaal verbonden in alle windrichtingen. Takt met name goed aan op het spoor netwerk richting Zeeland, de Randstad en de rest van Noord-Brabant. De internationale verbinding naar Antwerpen via Essen kan worden verbeterd.

- Intercity treinen:
 - Richting Bergen op Zoom/Vlissingen (2x p/u)
 - Richting Dordrecht en Rotterdam (2x p/u)
 - En richting Breda en verder (2x p/u)
- Sprinter Lage Zwaluwe – Dordrecht (2x p/u)
- Sprinter Roosendaal – Vlissingen alleen doordeweeks en tot 22:00 uur
- Stoptrein Essen en verder (1x p/u)
- Sterkste relatie:
 - Richting Bergen op Zoom (west) 40%
 - Richting Oudenbosch (noord) 33%
 - Richting Etten-Leur (oost) 27%



Plaats in het spoor netwerk Roosendaal

Gebiedsfoto

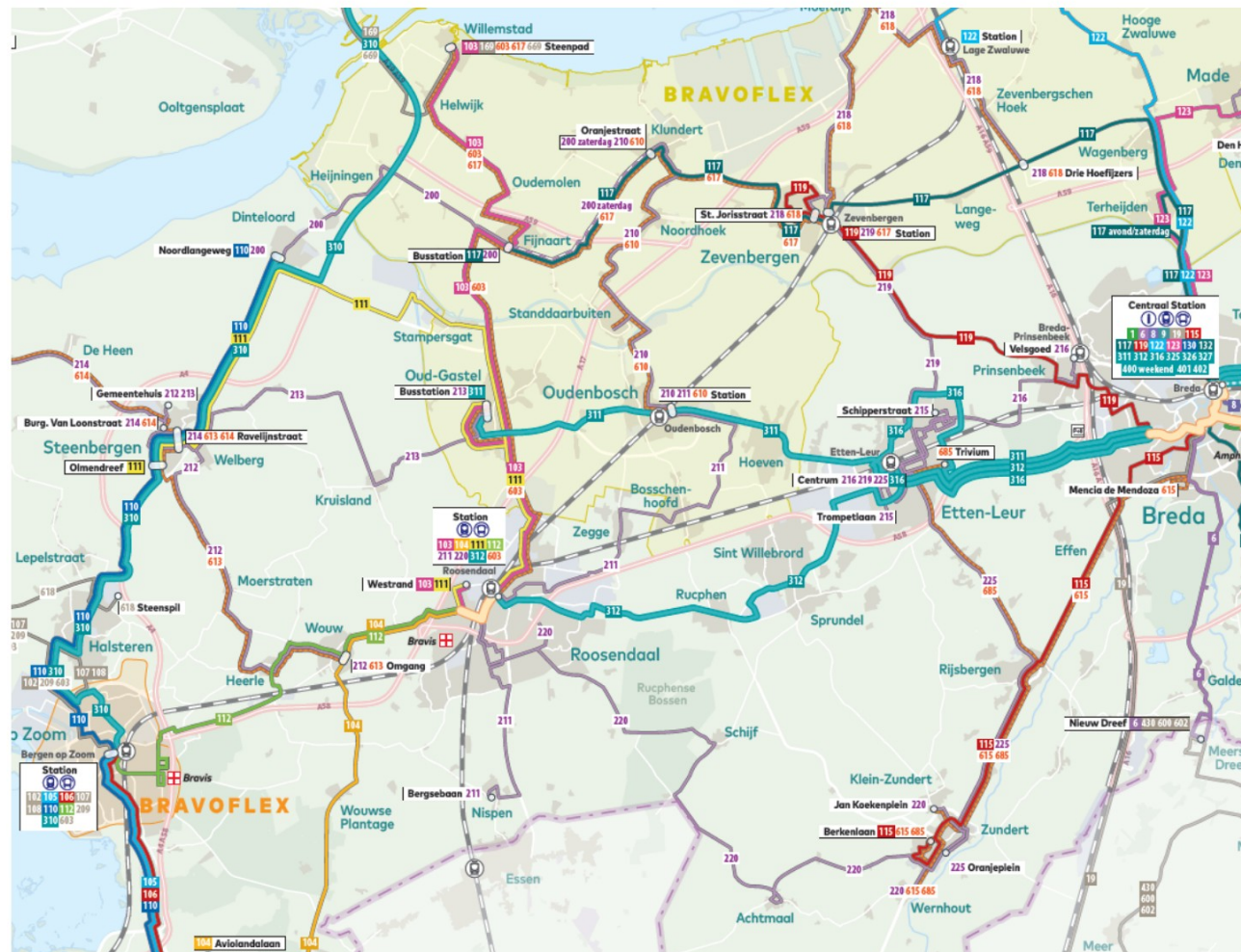
2.10 Openbaar vervoer (bus)

Voor busreizigers vervult station Roosendaal een belangrijke functie vanuit omliggende kernen. Met name reizigers voor het stedelijk busnetwerk.

De meest gebruikte bushaltes zijn:

- Halte Roosendaal Station 1730 instappers (daggemiddelde werkdag)
- Halte Roosendaal Rooselaar 798 instappers
- Halte Roosendaal Van Beethovenlaan 161 instappers
- Halte Roosendaal Kroevenlaan 121 instappers

Lijn		Frequentie ochtendspits (per uur/richting)
1 Kortendijk	Tolberg West	2x/u
2 Langdonk	Tolberg Oost	2x/u
3 Kortendijk	Kroeven	2x/u
4 Station Roosendaal	WVS	4x/(werk)dag
103 Willemstad	Station Roosendaal	1x/u (2x/u in de middag)
104 Hoogerheide	Station Roosendaal	1x/u (2x/u in de spits)
111 Steenbergen	Station Roosendaal	1x/u (2x/u in de spits)
112 Station Roosendaal	Bergen op Zoom	1x/u
312 Breda	Station Roosendaal	2x/u
211 Nispen (buurtbus)	Oudenbosch	1x/u
220 Klein Zundert (buurtbus)	Station Roosendaal	1x/u
Totaal		13x/u



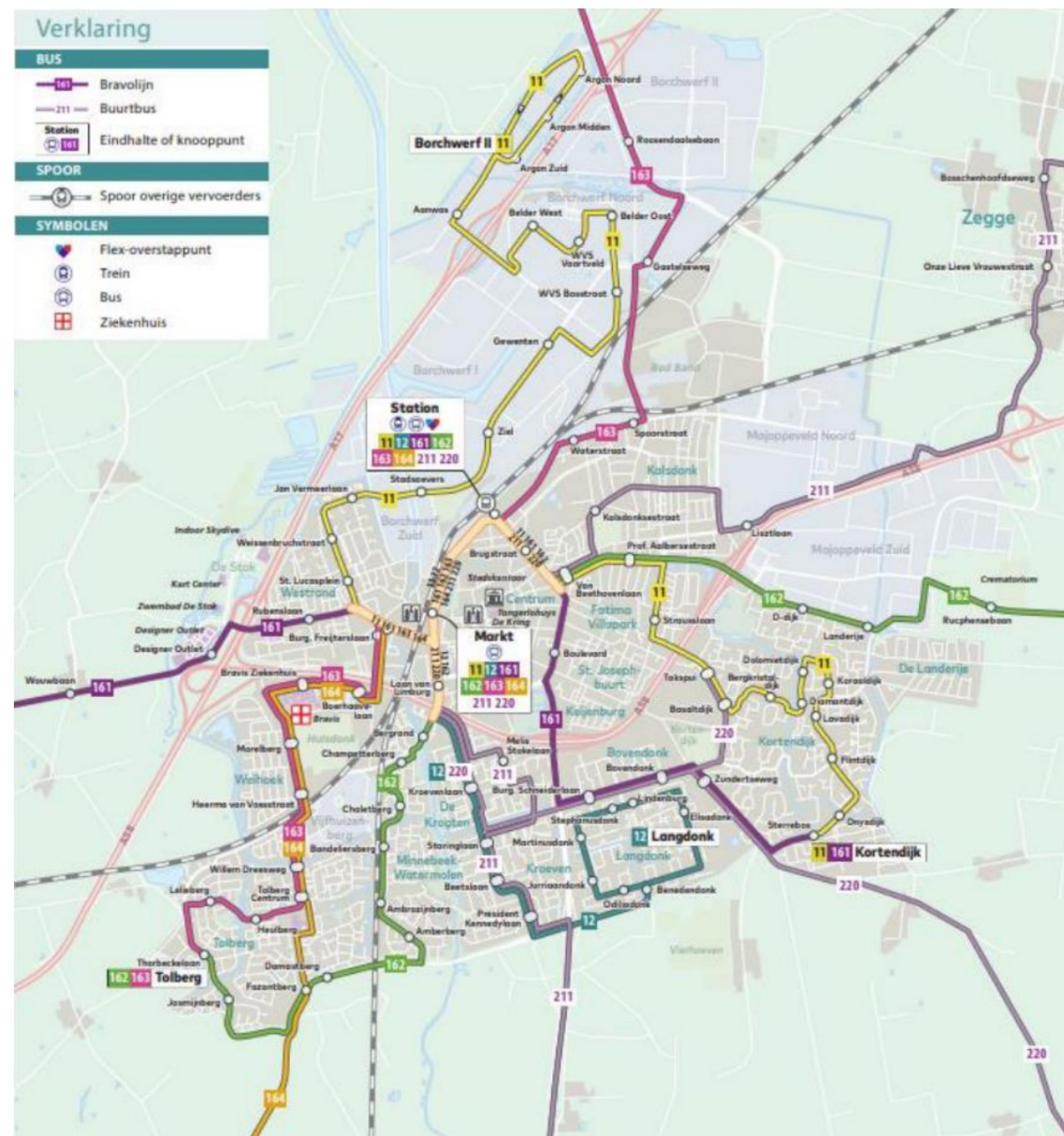
Lijnnettenkaart West-Brabant (Arriva 2020)

Gebiedsfoto

Arriva rijdt ook de komende 10 jaar tussen 2025 en 2035 de concessie West-Brabant in opdracht van de Provincie Noord-Brabant. Hiernaast is de vervoerkundige uitwerking van Roosendaal weergegeven.

Wat verandert er voor Roosendaal?

- Bestaande bedieningen op Borchwerf worden uitgebreid qua route en bedieningsperiode.
- Er komen nieuwe stallingen voor ca. 50 bussen.
- Voor lijn 163 (Willemstad – Fijnaart – Oud Gastel – Roosendaal Station – Centrum – Bravis ziekenhuis – Tolberg) komen 3 tot 4 extra spitsritten op werkdagen.
- Voor lijn 11 in Roosendaal geldt dat deze naast lijn 161 op zaterdag ook naar Designer Outlet gaat rijden in plaats van naar de Westrand.

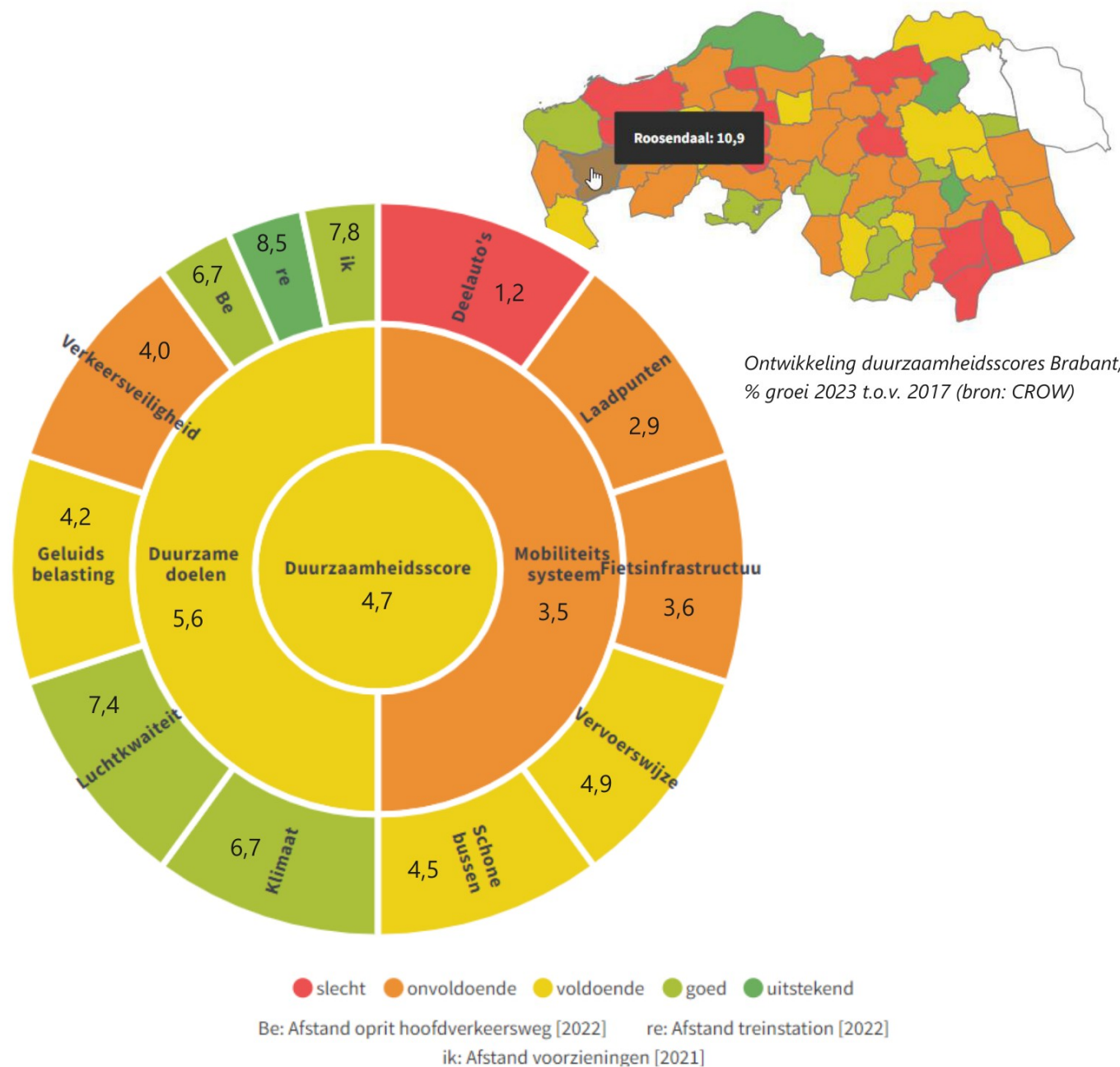


Nieuwe concessie West-Brabant 2025- 2035 (Arriva 2024)

Gebiedsfoto

2.11 Duurzaamheid

De duurzaamheidsscore geeft een indicatie van de duurzaamheid van de mobiliteit in gemeenten, gebaseerd op landelijke cijfers uit objectieve bronnen. Deze tool, ontwikkeld door CROW, helpt gemeenten, regio's en provincies om inzicht te krijgen in hoe duurzaam de mobiliteit in hun gebied is. De duurzaamheidsscore is opgebouwd uit 10 indicatoren, waarvan 5 gericht zijn op het behalen van duurzame doelen: klimaat, luchtkwaliteit, verkeersveiligheid, geluidsoverlast en bereikbaarheid. De andere 5 indicatoren hebben betrekking op een duurzaam mobiliteitssysteem: laadpalen, P+R/carpoolterreinen, schone bussen, deelauto's en vervoerswijze. Iedere indicator is gerelateerd aan een variabele waarmee gemeenten kunnen worden vergeleken, zoals het aantal inwoners, voertuigen of woningen. Deze indicatoren worden gewaardeerd met rapportcijfers, die door CROW zijn bepaald. De totale duurzaamheidsscore is het gemiddelde van de rapportcijfers van de onderliggende indicatoren. Uit de figuren hiernaast blijkt dat de algemene duurzaamheidsscores voor de gemeente Roosendaal onvoldoende is. Meer informatie over de duurzaamheidsscore is te vinden op www.duurzaamheidsscore.nl.



Gebiedsfoto

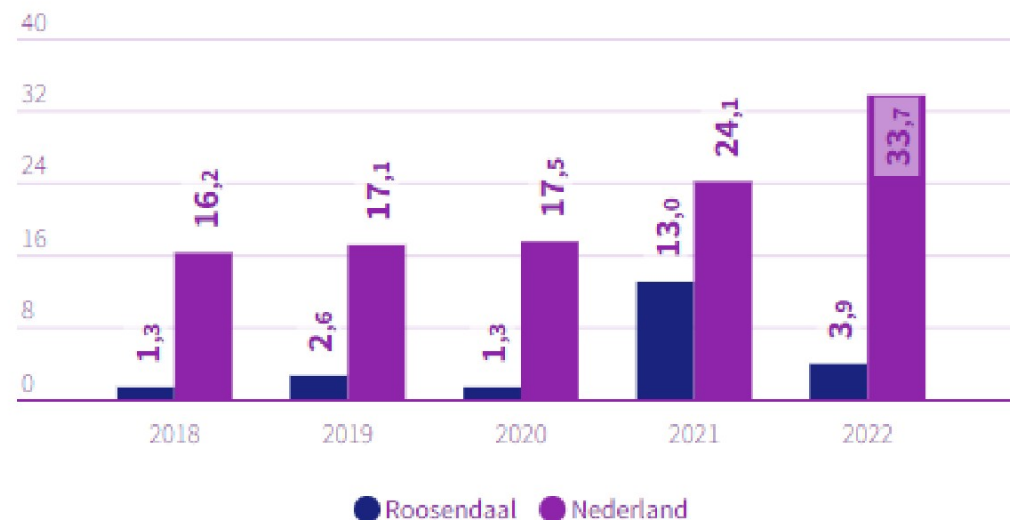
Deelauto's scoren slecht

In de gemeente Roosendaal groeit het aantal deelauto's tussen 2018 en 2022 van 1,3 naar 3,9 per 100.000 inwoners. In Nederland is een stijgende lijn van het aantal deelauto's te zien van 16,2 in 2018 tot 33,7 per 100.000 inwoners in 2022.

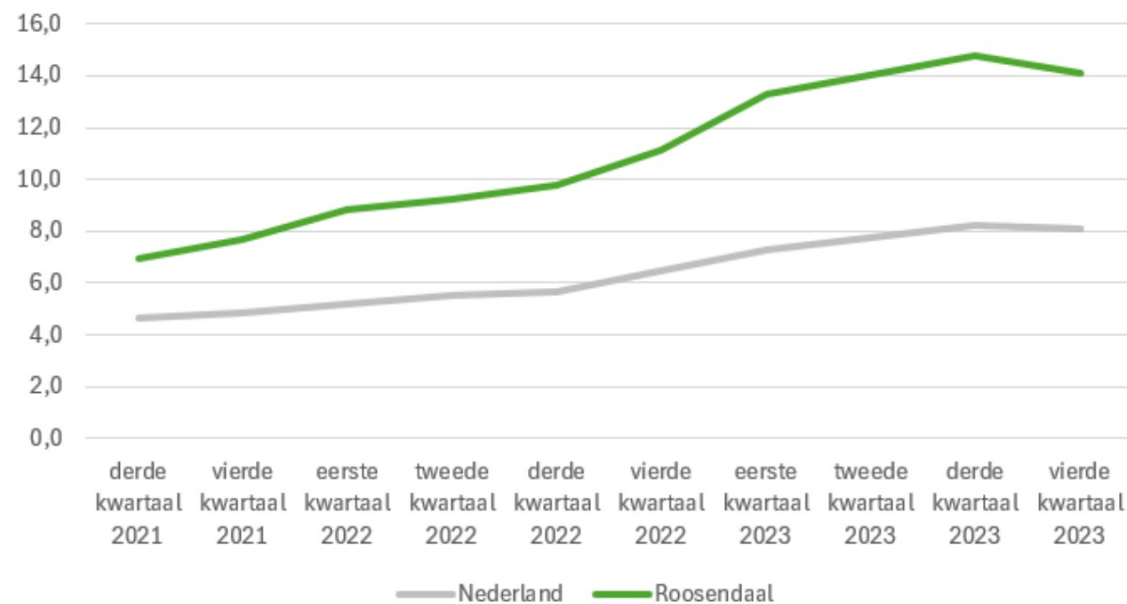
Laadpalen en fietsinfrastructuur scoren onvoldoende

Het aantal (semi)publieke laadpalen in de gemeente Roosendaal ligt op 6,0 per 1.000 inwoners ten opzichte van 8,1 laadpalen per 1.000 inwoners in Nederland. In het laadpalenbeleid van de gemeente Roosendaal is opgenomen dat er circa 12 publieke laadpalen bij zullen komen. Daarnaast zijn er nog 20 in de plaatsingsprocedure.

De plaatsingsperiode van Vattenfall loopt in 2034 af. Vattenfall plaatst nu nog de openbare laadpalen in Roosendaal. In 2024 loopt de overeenkomst af. De gemeente kiest dan een nieuwe aanbieder.



Aantal deelauto's per 100.000 inwoners (bron: CROW)



Aantal (semi)publieke e-laadpunten per 1.000 inwoners (bron: Gemeente Roosendaal)

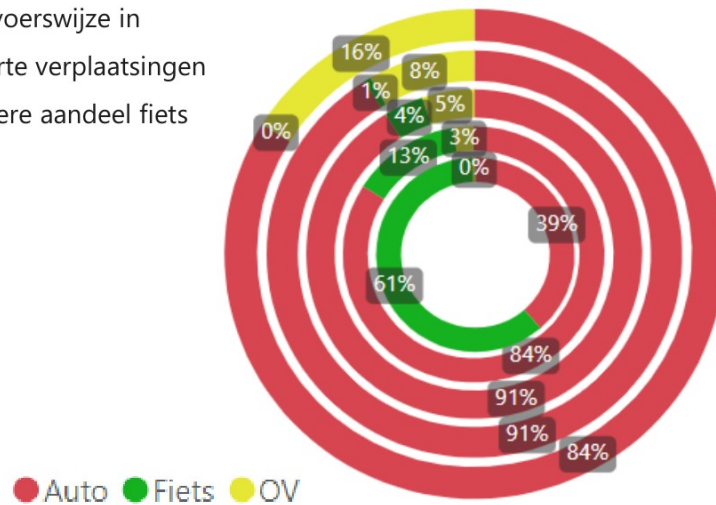
Gebiedsfoto

Vervoerswijze, schone bussen en geluidsbelasting scoren voldoende

Het autogebruik in de gemeente Roosendaal is met 44% hoog. Ook wordt er minder gefietst dan in de rest van Nederland: 17% tegenover 28%. Gemiddeld wordt er in Nederland ook meer te voet verplaatst: 22% ten opzichte van 17% in Roosendaal.

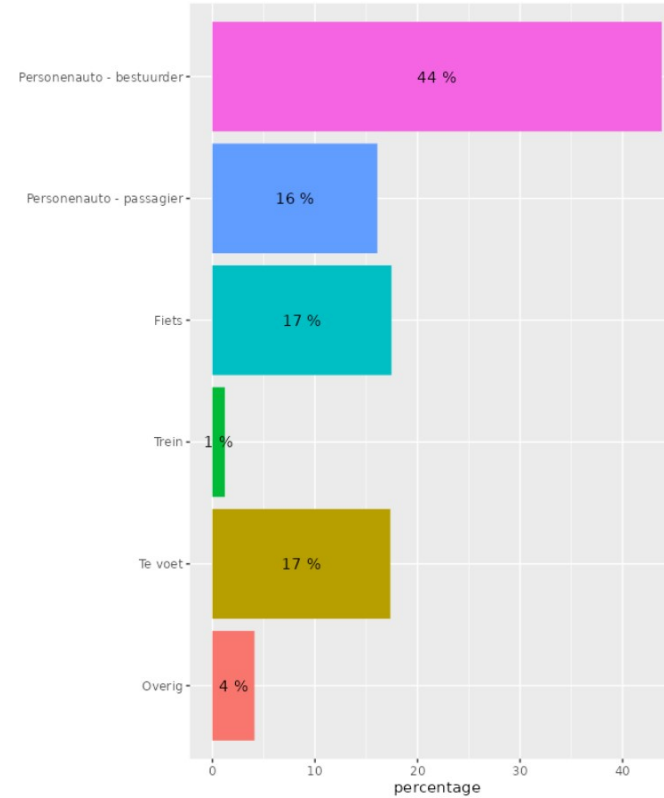
De score voor ernstige geluidshinder door treinverkeer in de gemeente Roosendaal is met een 4 aanzienlijk hoger dan het landelijk gemiddelde. Het rapportcijfer voor ernstige geluidshinder door vliegverkeer ligt echter beduidend lager dan het landelijke gemiddelde, terwijl het rapportcijfer voor overlast door wegverkeer hoger is dan gemiddeld in Nederland.

De auto is de dominante vervoerswijze in Roosendaal (rood). Op de korte verplaatsingen (binnenste ringen) is het hogere aandeel fiets duidelijk waar te nemen.

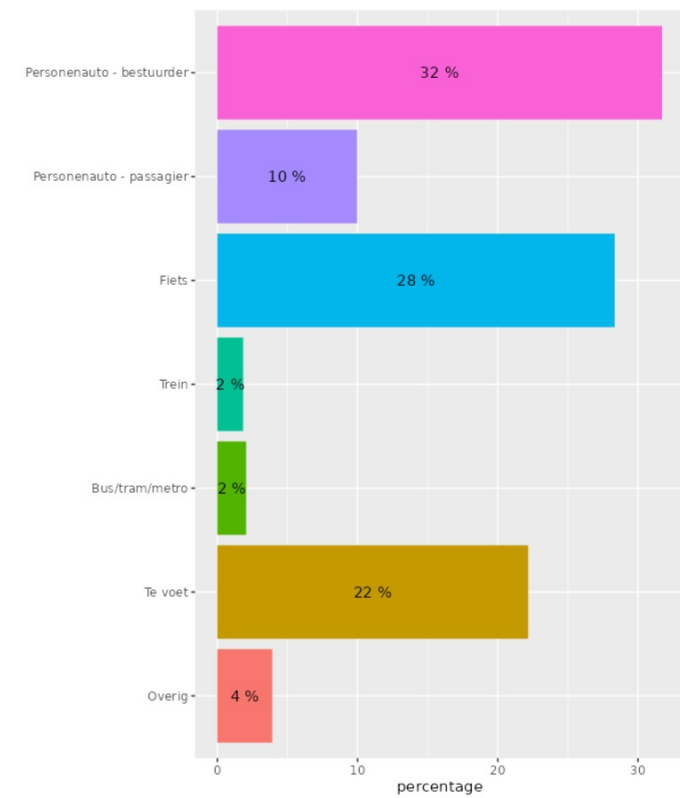


Ritafstand categorie laag (binnenste ring) naar hoog (buitenste ring)
0-5,5 km | 5,5-12,5 km | 12,5-25 km | 25-50 km | >50 km

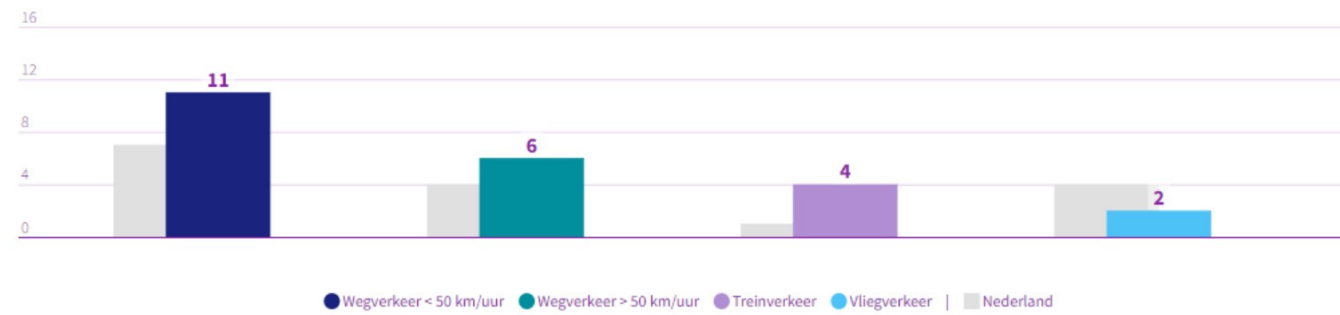
Modal split gemeente Roosendaal 2019 (bron: Staat van Mobiliteit Brabant)



Modal split gemeente Roosendaal (bron: CBS – OVIN, 2022)



Modal split Nederland (bron: CBS – OVIN, 2022)



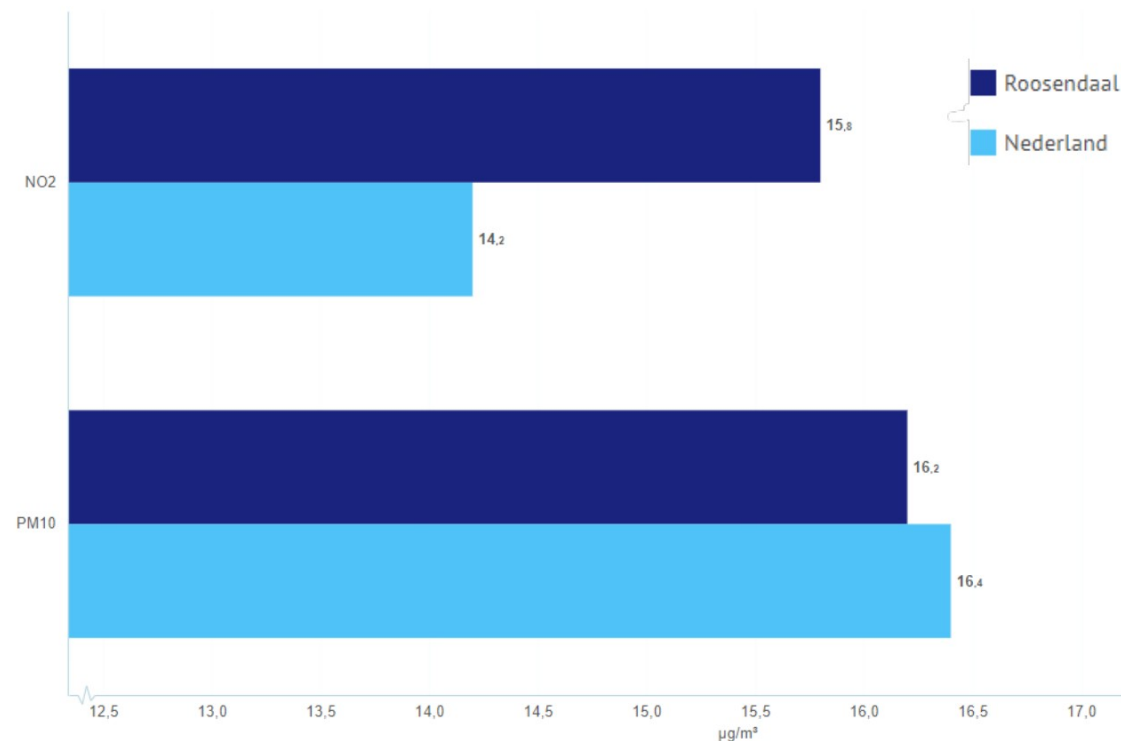
Ernstige geluidshinder door verkeer in Roosendaal t.o.v. Nederland, % bevolking 19 jaar en ouder (bron: RIVM, 2020)

Gebiedsfoto

Luchtkwaliteit, afstand oprit hoofdverkeersweg en treinstation scoren goed

De blootstelling aan stikstofdioxide in Roosendaal ligt met $15,8 \mu\text{g}/\text{m}^3$ hoger dan het landelijk gemiddelde. De blootstelling aan fijnstof is met $16,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ iets lager dan het Nederlandse gemiddelde.

De afstand tot de hoofdverkeersader is 1,6 km en de afstand tot een treinstation is 3,3 km, wat beter is dan het nationale gemiddelde.



Luchtkwaliteit, stikstofdioxide (NO2) en fijnstofconcentratie (PM10)

1,6 km
Roosendaal

1,9 km
Nederland

Afstand tot hoofdverkeersader (bron: CBS, 2022)

3,3 km
Roosendaal

5,1 km
Nederland

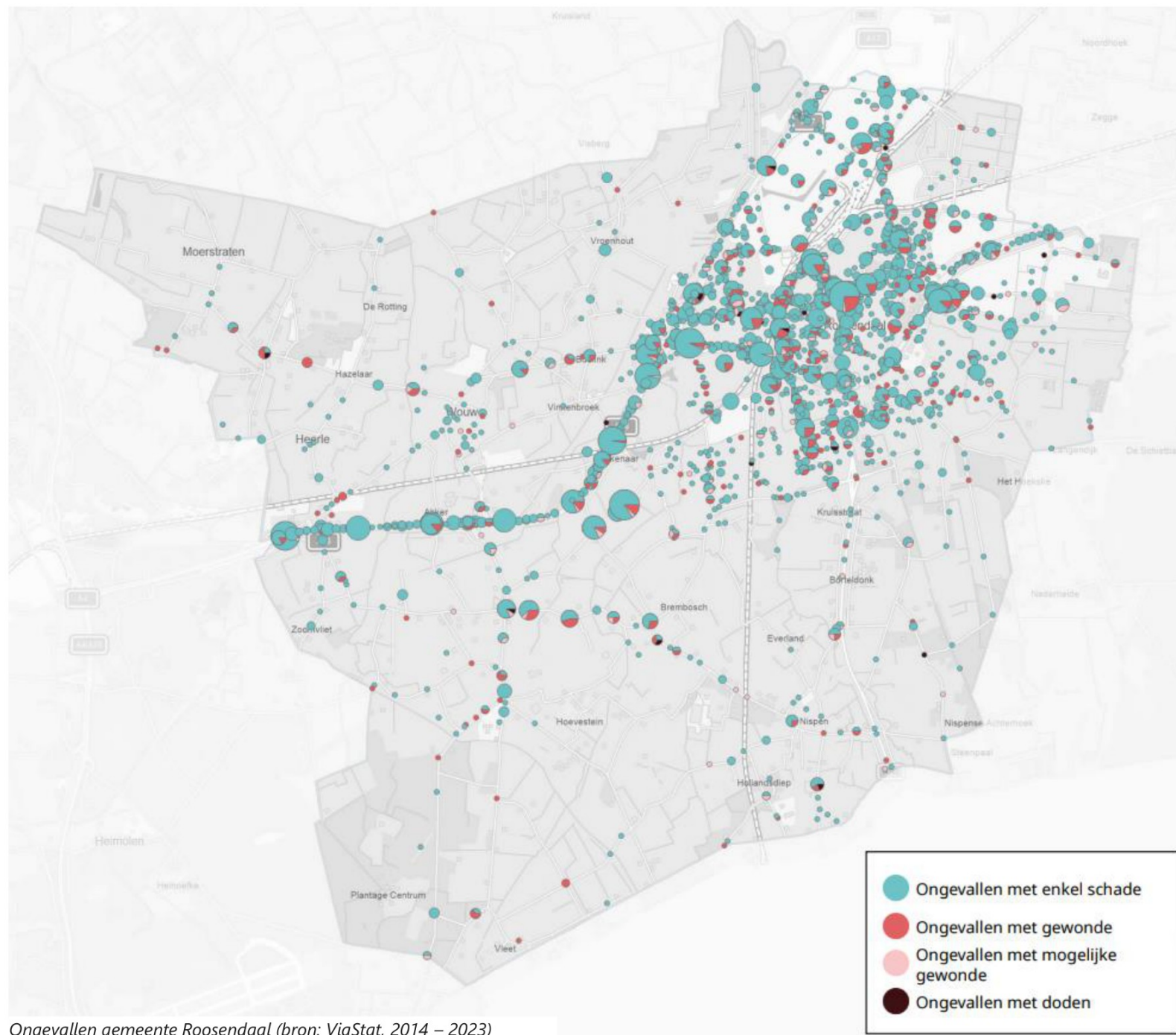
Afstand tot treinstation (bron: CBS, 2022)

Gebiedsfoto

2.12 Verkeersveiligheid

Uit de verkeersveiligheidsscores blijkt dat de verkeersveiligheid in de gemeente Roosendaal een onvoldoende scoort.

In 2020 waren er 480 ongevallen zonder dodelijke afloop. In 2021 steeg dit aantal naar 517 ongevallen, waarvan 3 met een dodelijke afloop. In 2022 nam het aantal ongevallen verder toe tot 560, eveneens met 3 dodelijke slachtoffers. In 2023 waren er 558 ongevallen, waarvan 1 met een dodelijke afloop. Dit geldt voor ongevallen binnen de komgrenzen van gemeente Roosendaal, dus ook de A58, A17 en rijkswegen.



Gebiedsfoto

Aanpak top 20 verkeersonveilige locaties vanuit de gemeente, maart 2024

1. Wegvak Philipslaan
2. Wegvak Stationsplein - Brugstraat
3. Wegvak Willem Dreesweg (incl. kruispunt Bergrand)
4. Kruising Plantagebaan - Westelaarsestraat
5. Wegvak Burgemeester Schneiderlaan
6. Kruising Burgemeester Schneiderlaan - Gezellelaan
7. Kruising Brugstraat - Molenstraat
8. Wegvak Boulevard (van Gilselaan - Wilhelminastraat)
9. Wegvak Stationsstraat
10. Kruising Burgemeester Schneiderlaan - Strausslaan
11. Kruising Molenstraat - Burgemeester Prinsensingel
12. Turborotonde Burg. Freijterslaan – Kade - Hulsdonksestraat
13. Wegvak Borchwerf
14. Wegvak Roosendaalsebaan - Wouwbaan
15. Wegvak Laan van Brabant

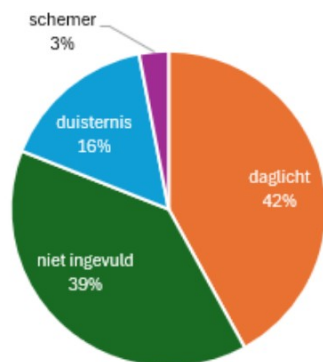
16. Wegvak Omgang
17. Wegvak Westelaarsestraat
18. Kruising Langdonk - Donkenweg
19. Wegvak Griendweg
20. Wegvak Hulsdonksestraat



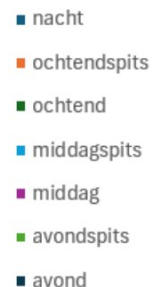
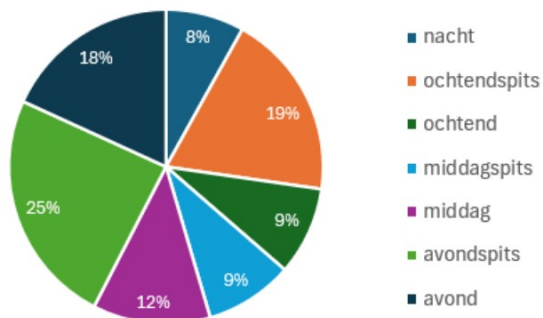
Gebiedsfoto

Kenmerken ongevallen

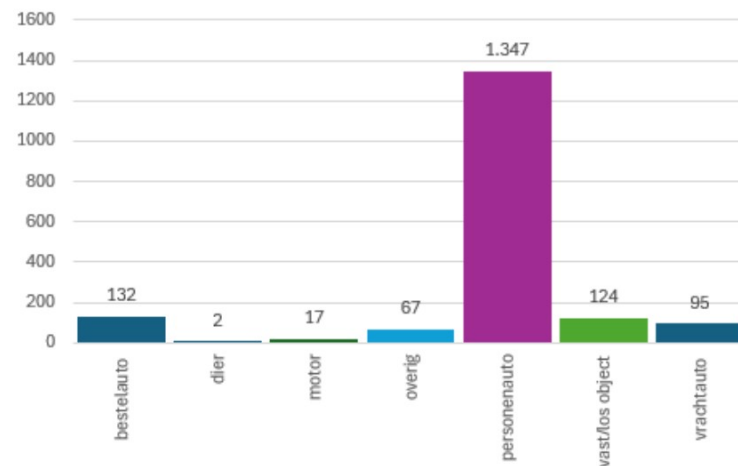
LICHTGESTELDHEID



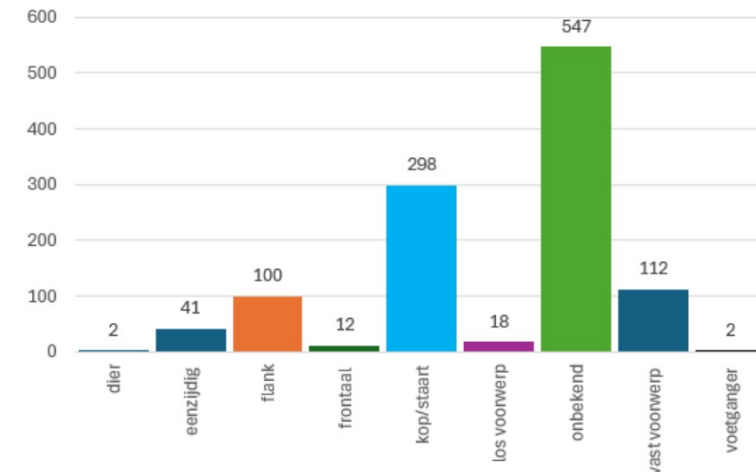
DAGDEEL



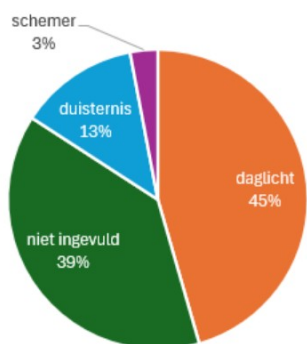
AANTAL BETROKKENEN



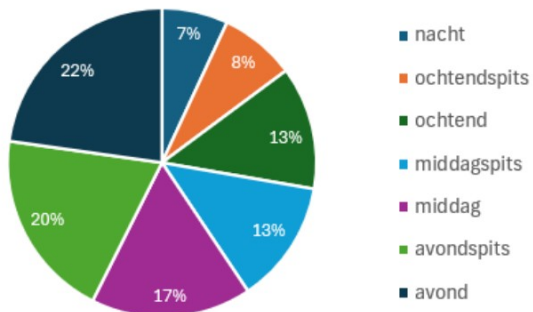
AARD ONGEVALLEN



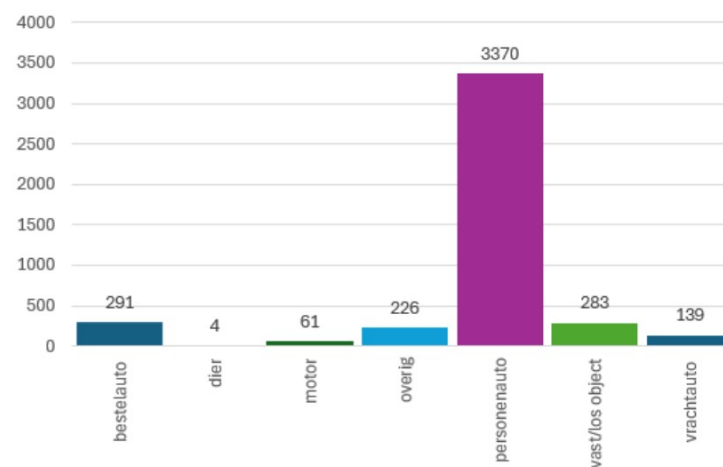
LICHTGESTELDHEID



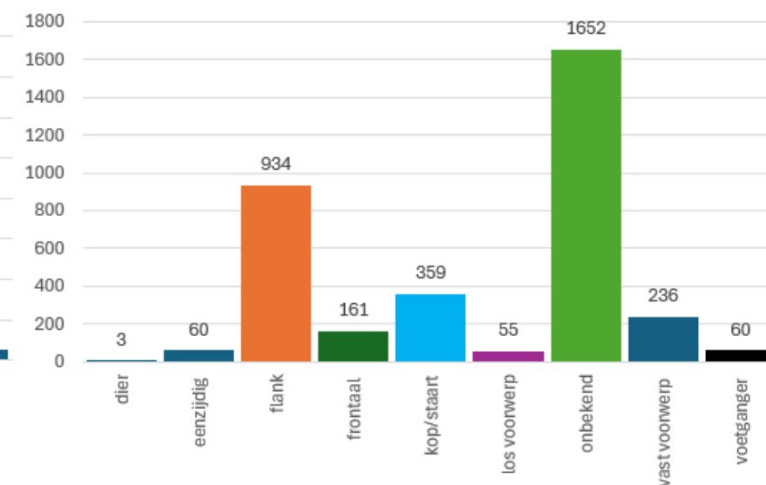
DAGDEEL



AANTAL BETROKKENEN



AARD ONGEVALLEN



Gebiedsfoto

Kenmerken ongevallen

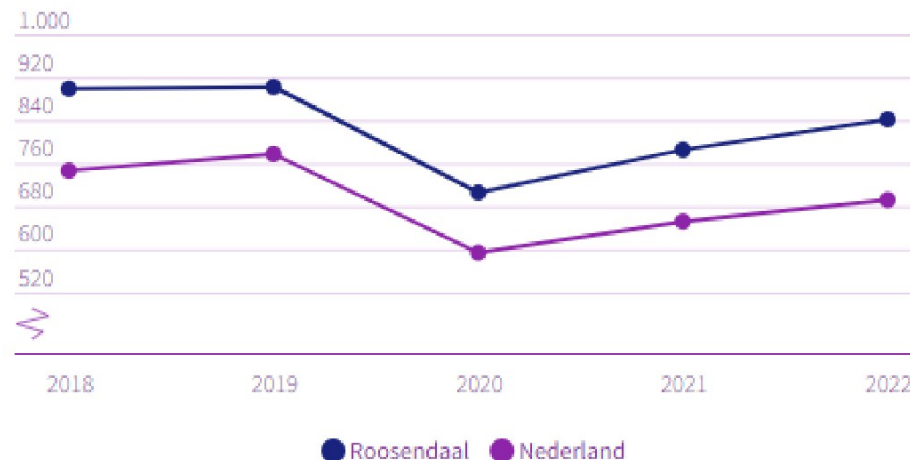
Bij 39% van de ongevallen op zowel rijkswegen als onderliggende wegen is de lichtgesteldheid onbekend. De meeste ongevallen gebeuren bij daglicht, met 45% van de ongevallen op het onderliggende wegennet/N262/N268. Zowel op het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet vindt het grootste aantal ongevallen plaats tijdens de avondspits, respectievelijk 20% en 25%.

Personenauto's zijn het vaakst betrokken bij ongevallen op beide wegennetten, met 1.347 ongevallen op het hoofdwegennet en 3.370 ongevallen op het onderliggende wegennet. De oorzaak van veel ongevallen blijft onbekend. Op het onderliggende wegennet komen flankongevallen het meest voor.

Vergelijking met Nederlands gemiddelde

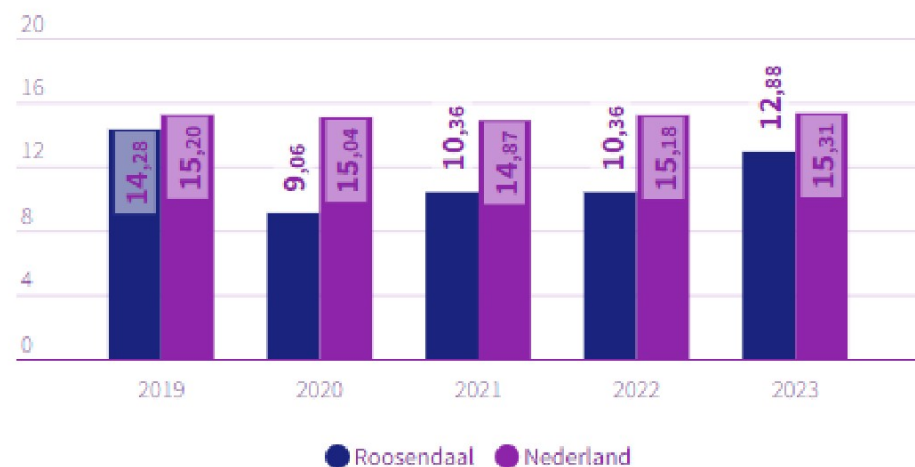
Het aantal verkeersongevallen per 100.000 inwoners in Roosendaal is hoger dan het Nederlands gemiddelde, met 841,5 ongevallen per 100.000 inwoners in Roosendaal vergeleken met 692,0 per 100.000 inwoners in Nederland. Het aantal verkeersdoden in Roosendaal (12,88 per 100.000 inwoners) is echter lager dan het landelijke gemiddelde (15,31 per 100.000 inwoners). Het merendeel van de slachtoffers in de gemeente zijn verongelukt op de Burgemeester Freijterslaan (4 doden).

Verkeersongevallen per 100.000 inwoners



Verkeersongevallen per 100.000 inwoners (bron: SWOV 2019 -2023)

Verkeersdoden (5-jaars cumulatief) per 100.000 inwoners



Verkeersdoden (5-jaars cumulatief) per 100.000 inwoners (bron: SWOV 2019 -2023)

Gebiedsfoto

2.13 Verkeersafwikkeling

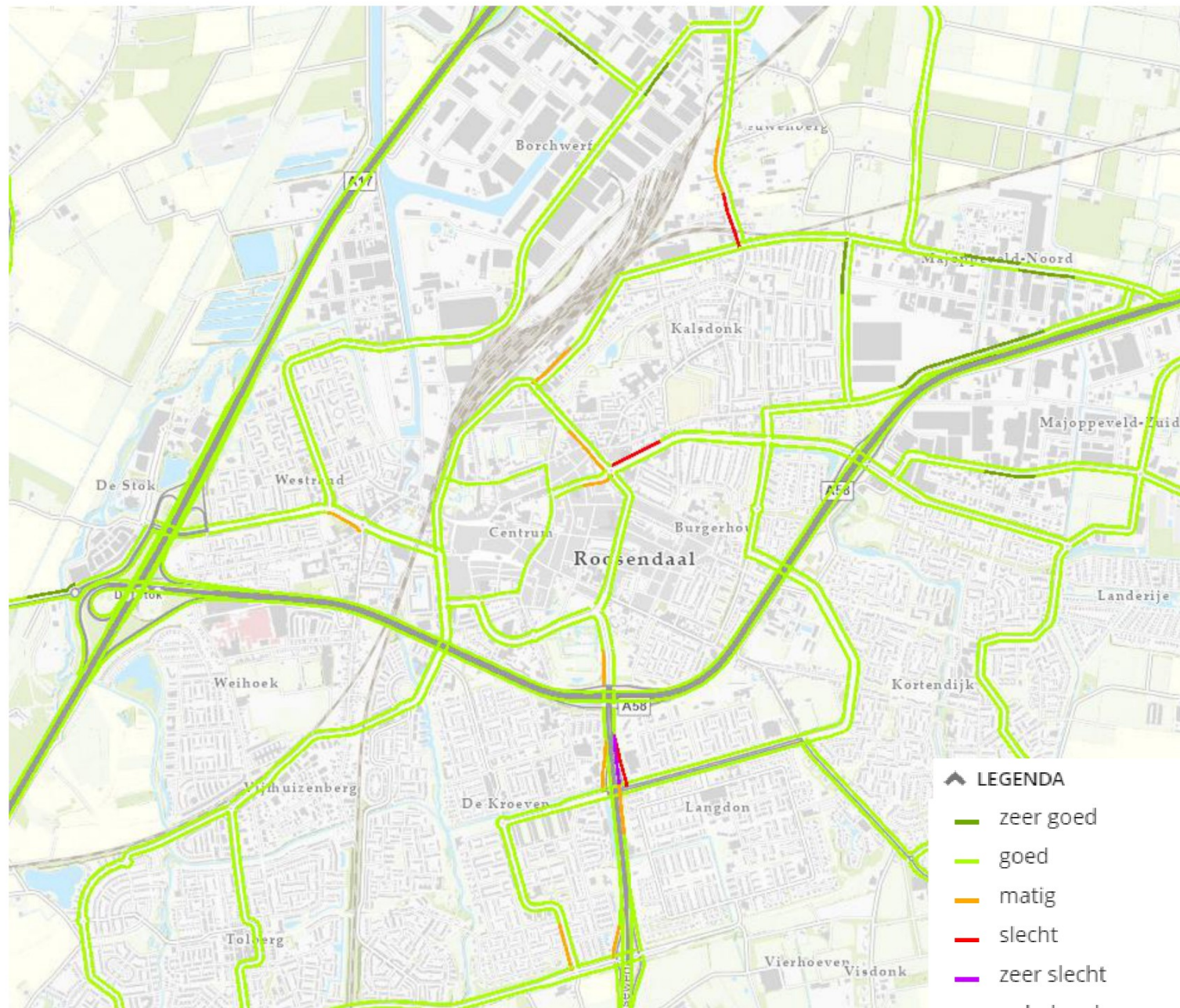
De huidige verkeersafwikkeling is in kaart gebracht op basis van Floating Car Data voor juni 2024. Deze data geven een nauwkeurig beeld van de werkelijke doorstroming en de knelpunten tijdens de ochtend- en avondspits. De verkeersafwikkeling is beoordeeld aan de hand van de doorstromingsfactor, die de verhouding weergeeft tussen de gemiddelde snelheid overdag (10:00-15:00) en de gemiddelde snelheid tijdens de ochtendspits (7:00-9:00) en avondspits (16:00-18:00) op een bepaald wegvak.

Verkeersafwikkeling ochtendspits

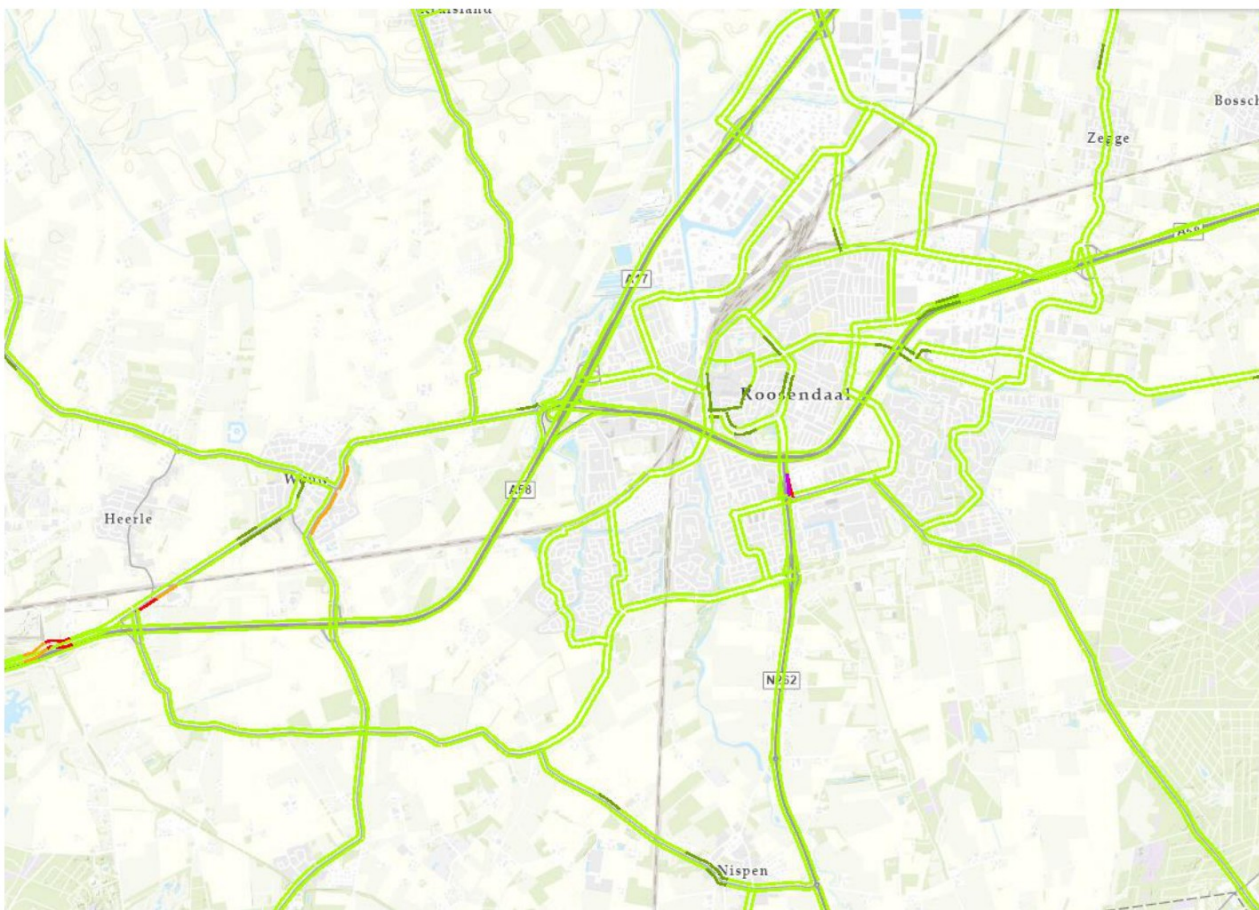
Over het algemeen verloopt de verkeersafwikkeling in de gemeente Roosendaal goed. In de ochtendspits ontstaan de meeste vertragingen bij de aansluiting van de Burgemeester Schneiderlaan op de Antwerpseweg en op de Molensingel in Wouw.

Verkeersafwikkeling avondspits

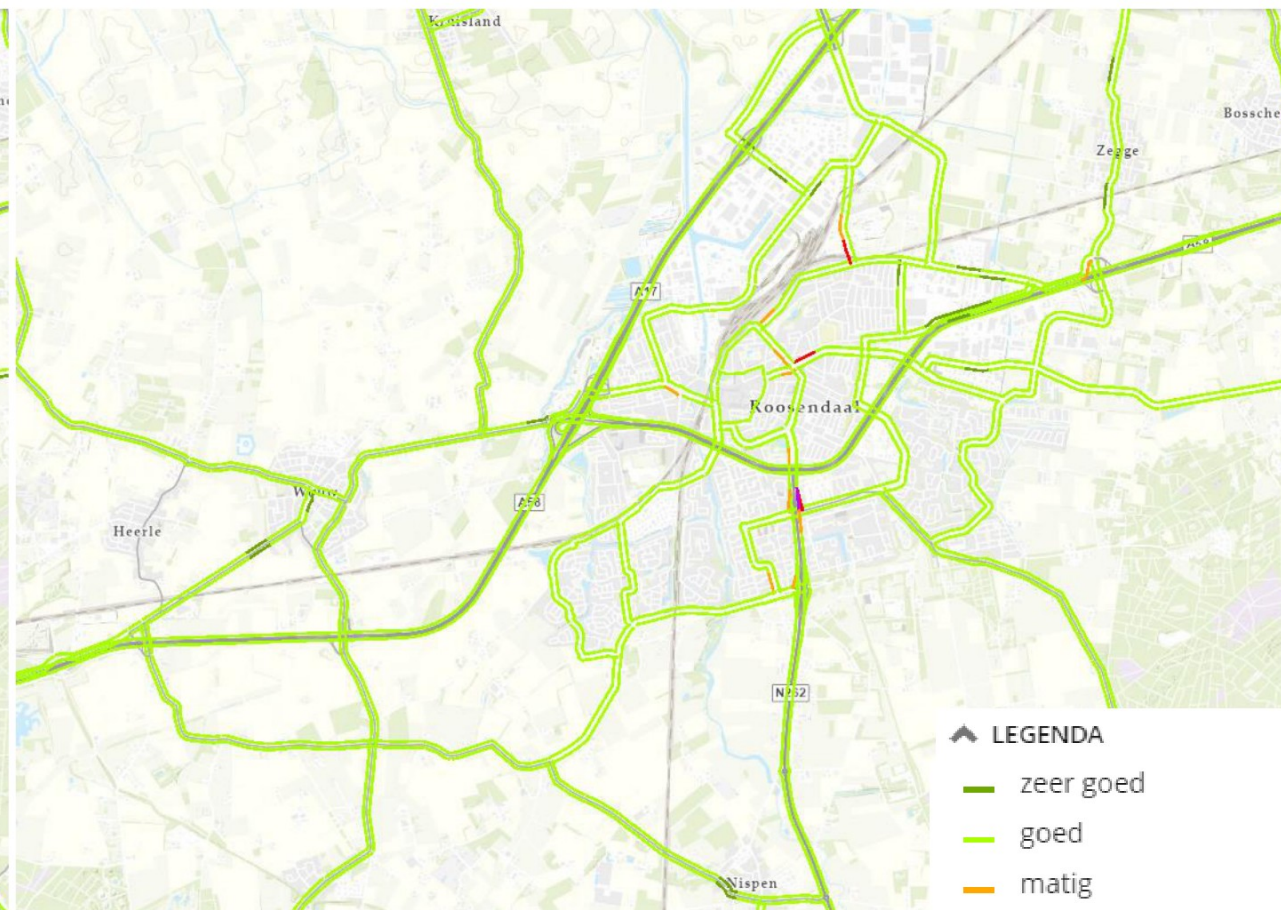
Ook in de avondspits is de verkeersafwikkeling in de gemeente Roosendaal over het algemeen op orde. De vertragingen concentreren zich voornamelijk bij de aansluitingen van de Burgemeester Schneiderlaan op de Antwerpseweg, de rotonde Van Beethovenlaan – Boulevard – Dunantstraat en op de kruising Gestelseweg – Spoorstraat.



Doorstroming avondspits gemeente Roosendaal, juni 2024 (bron: Floating Car Data)



Doorstroming ochtendspits gemeente Roosendaal, juni 2024 (bron: Floating Car Data)



Doorstroming avondspits gemeente Roosendaal, juni 2024 (bron: Floating Car Data)

- ▲ LEGENDA
- zeer goed
 - goed
 - matig
 - slecht
 - zeer slecht
 - onbekend

Achtergrond Flitspeiling

Flitspeiling

Met een digitale enquête krijg je een goed beeld van er leeft in de gemeente en bij de verschillende doelgroepen. Dit omvat inzicht in de huidige kwaliteit en het belang van relevante mobiliteitsthema's, alsook de knelpunten op locatieniveau voor mobiliteitsaspecten. Daarnaast is het belangrijk om ook de positieve punten en succesfactoren binnen de gemeente in kaart te brengen.

Onderdelen

- **Onderdeel 1:** Kwaliteit mobiliteit
- **Onderdeel 2:** Belang mobiliteit

Resultaat: Spidergraph

- **Onderdeel 3:** Knelpunten en positieve punten op locatieniveau

Resultaat: Concentraties van knelpunten en positieve punten

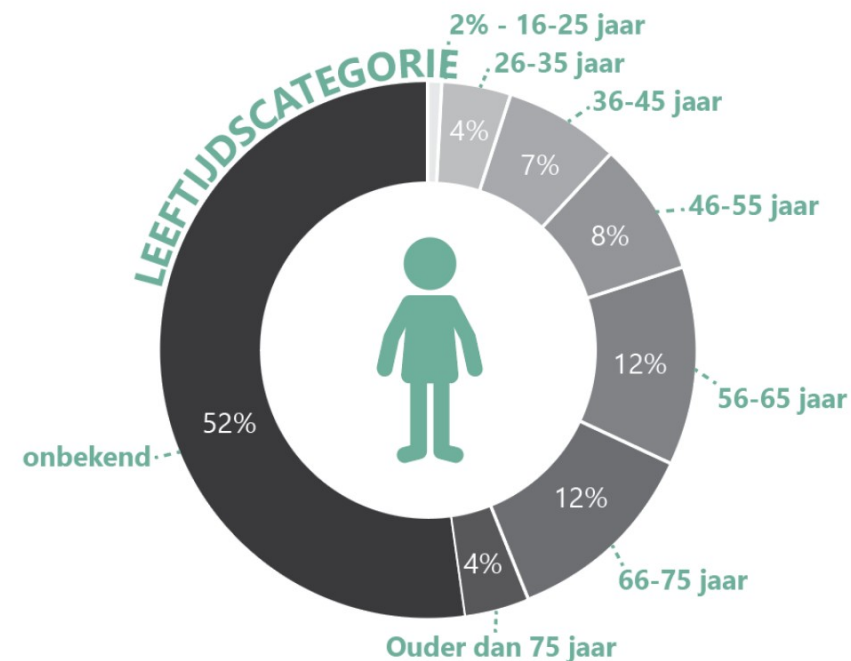
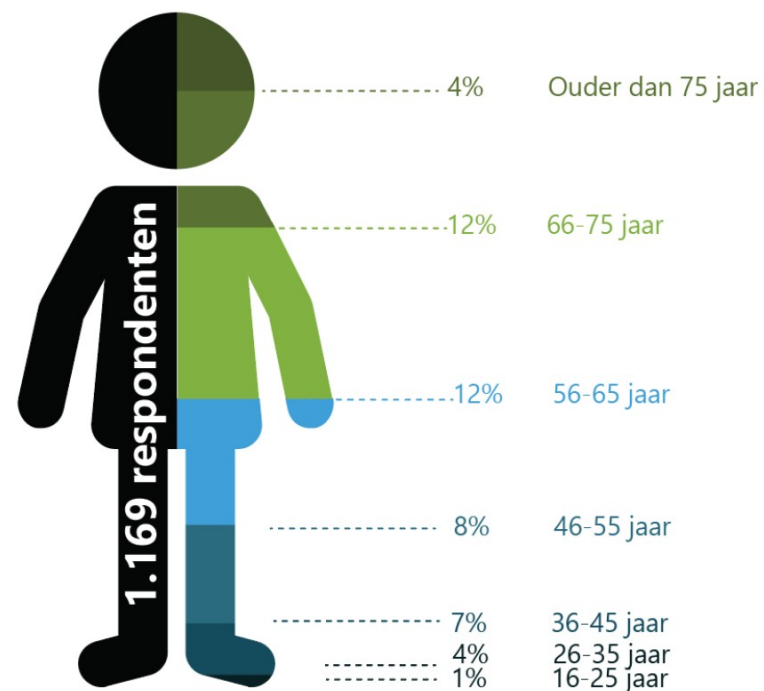
- **Onderdeel 4:** Achtergrondgegevens

Algemene zaken

De enquête stond gedurende de maand mei voor drie weken open (13 mei tot en met 2 juni).

Data van 1.169 respondenten is gebruikt voor de analyses.

Flitspeiling



Periode van enquête: half mei 2024 - tot 2 juni 2024



Inwoners



Werkenden/
ondernemers



Bezoekers



Anders

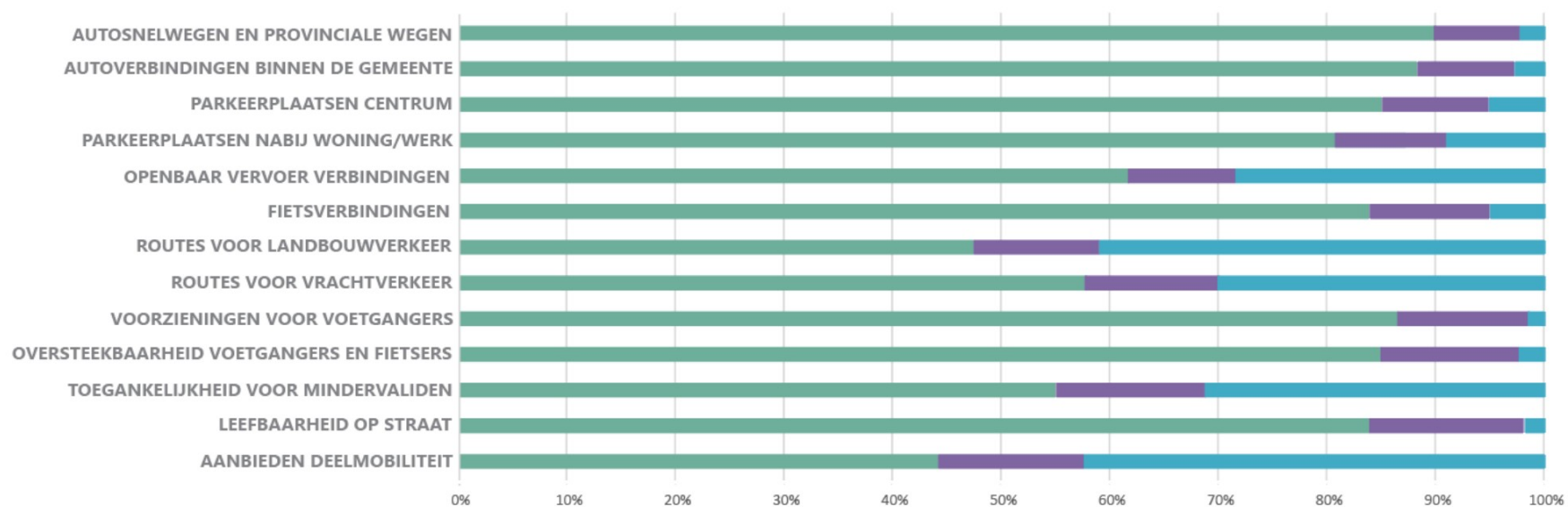


Onbekend

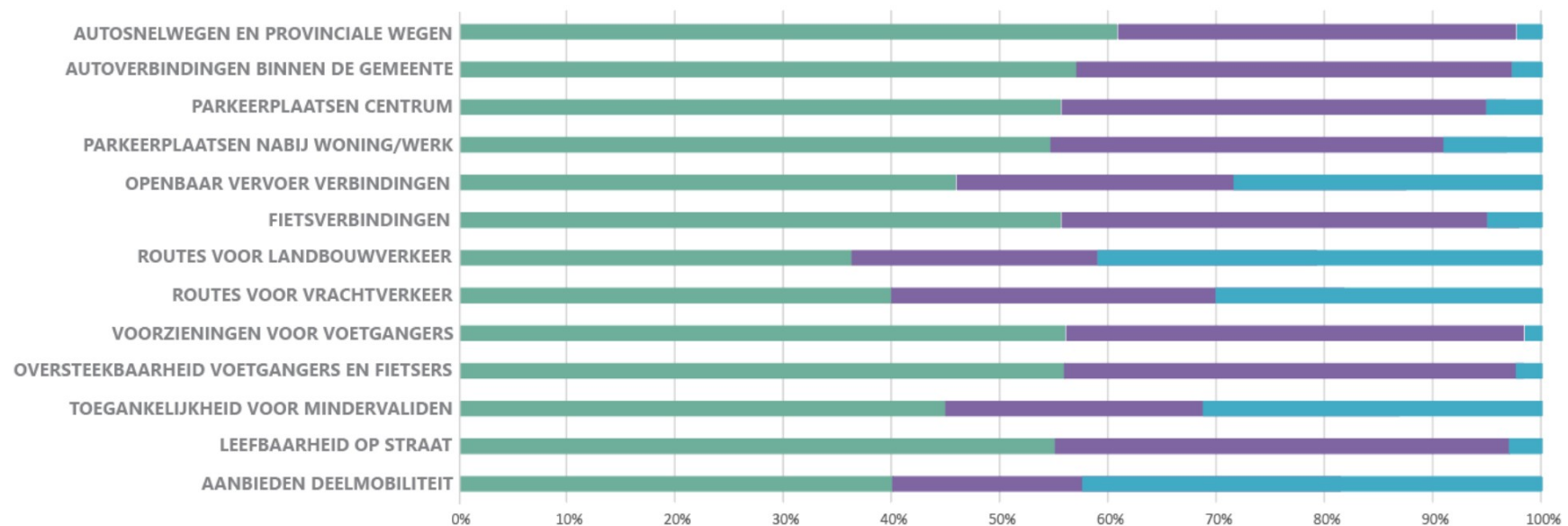
Flitspeiling



KWALITEIT

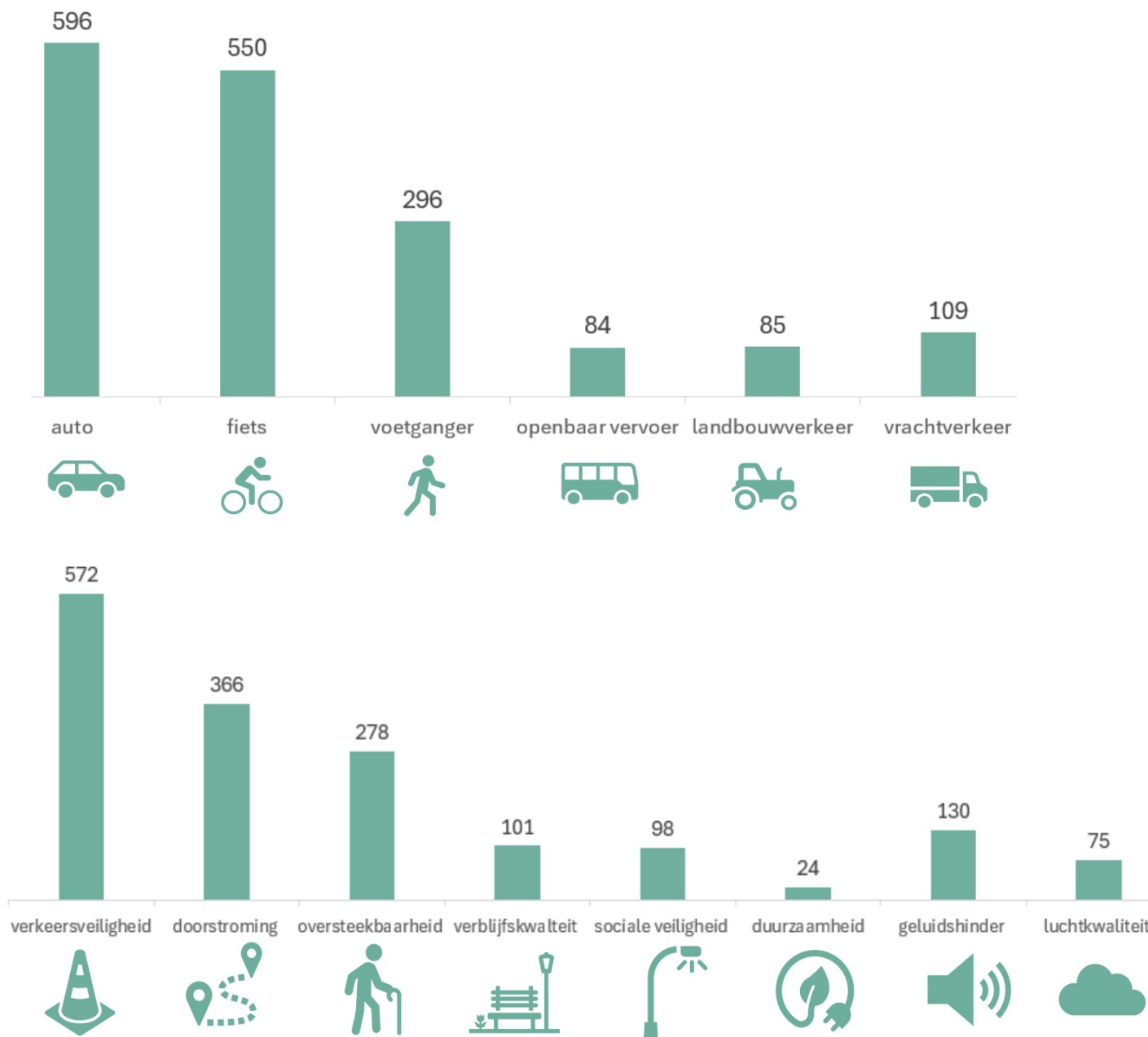


BELANG



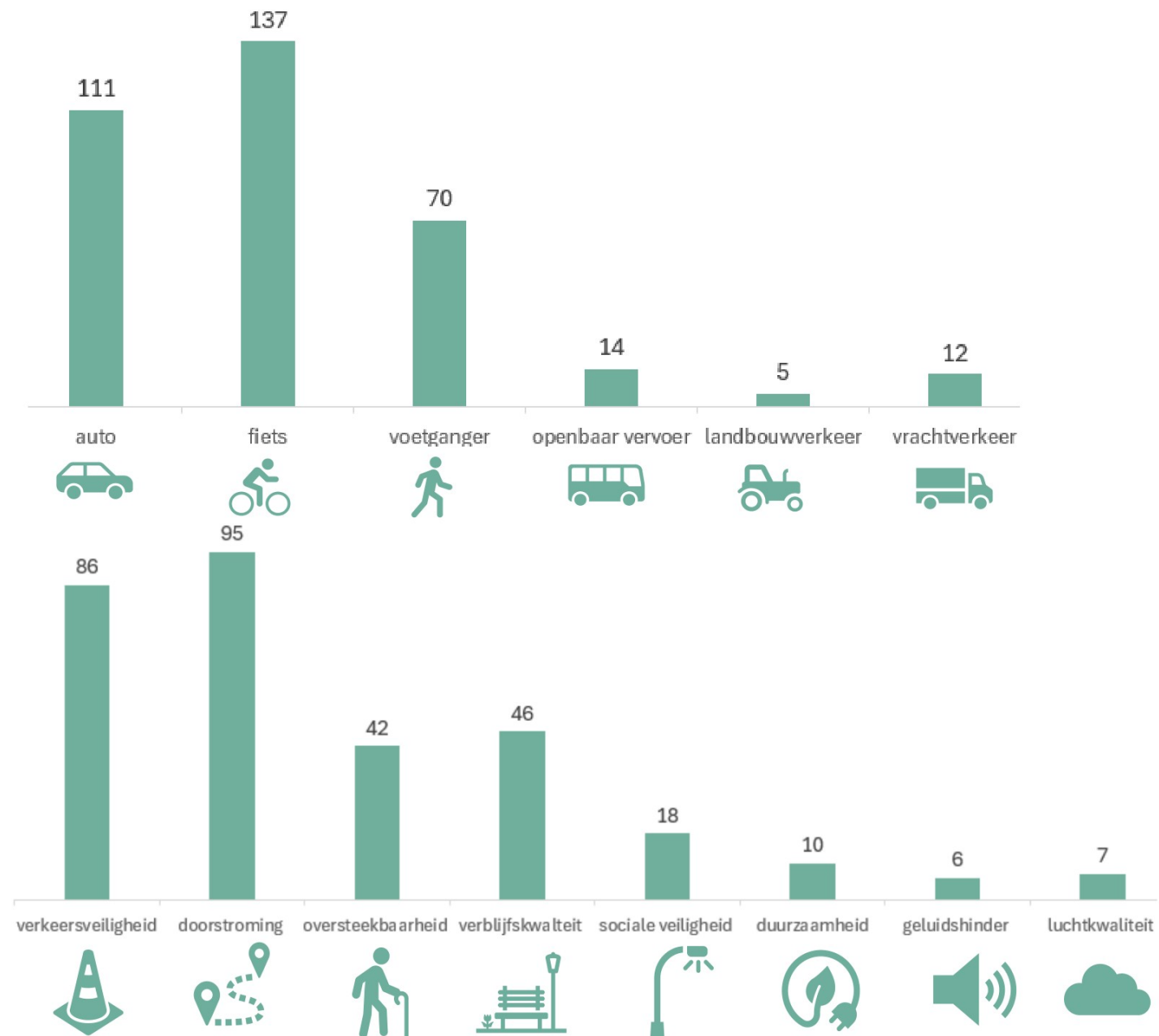
Flitspeiling

Aantal knelpunten per thema



Flitspeiling

Aantal positieve punten per thema



Flitspeiling

Top 2 verschil kwaliteit-belang

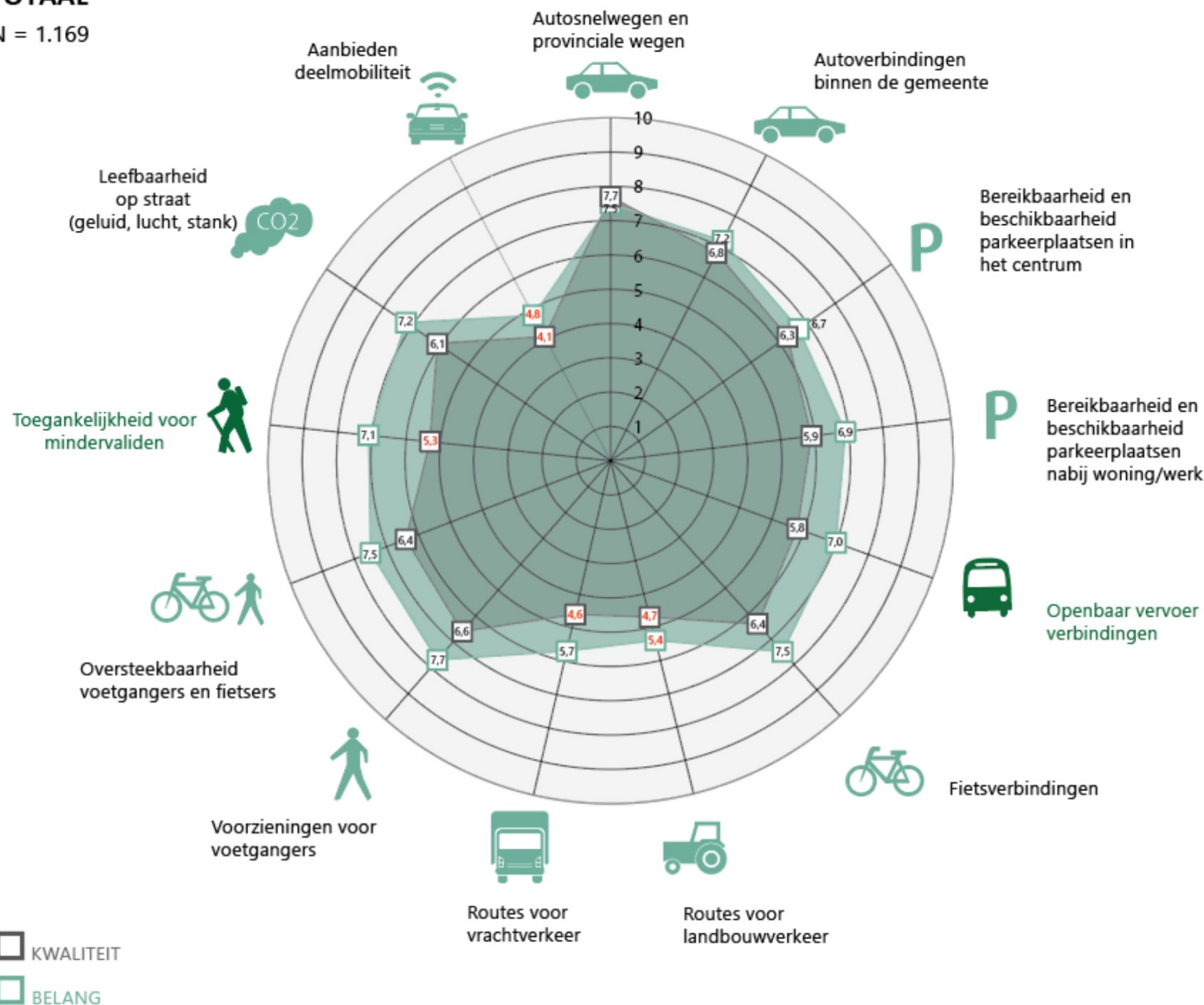
1. Toegankelijkheid voor mindervaliden (1,8 punten verschil)
2. Openbaar vervoer verbindingen (1,2 punten verschil)

Conclusies spidergraph totaal

- De autobereikbaarheid binnen en buiten de gemeente scoort hoog op zowel kwaliteit als belang.
- Bereikbaarheid en beschikbaarheid van parkeerplaatsen nabij woningen en werk scoort minder goed, maar heeft wel een hoog belang.
- Openbaar vervoer verbindingen en toegankelijkheid voor mindervaliden behoeven extra aandacht.
- Routes voor landbouwverkeer en het aanbieden van deelmobiliteit scoren slecht, maar er lijkt minder behoefte aan te zijn.

TOTAAL

N = 1.169



Flitspeiling

Top 2 verschil kwaliteit-belang

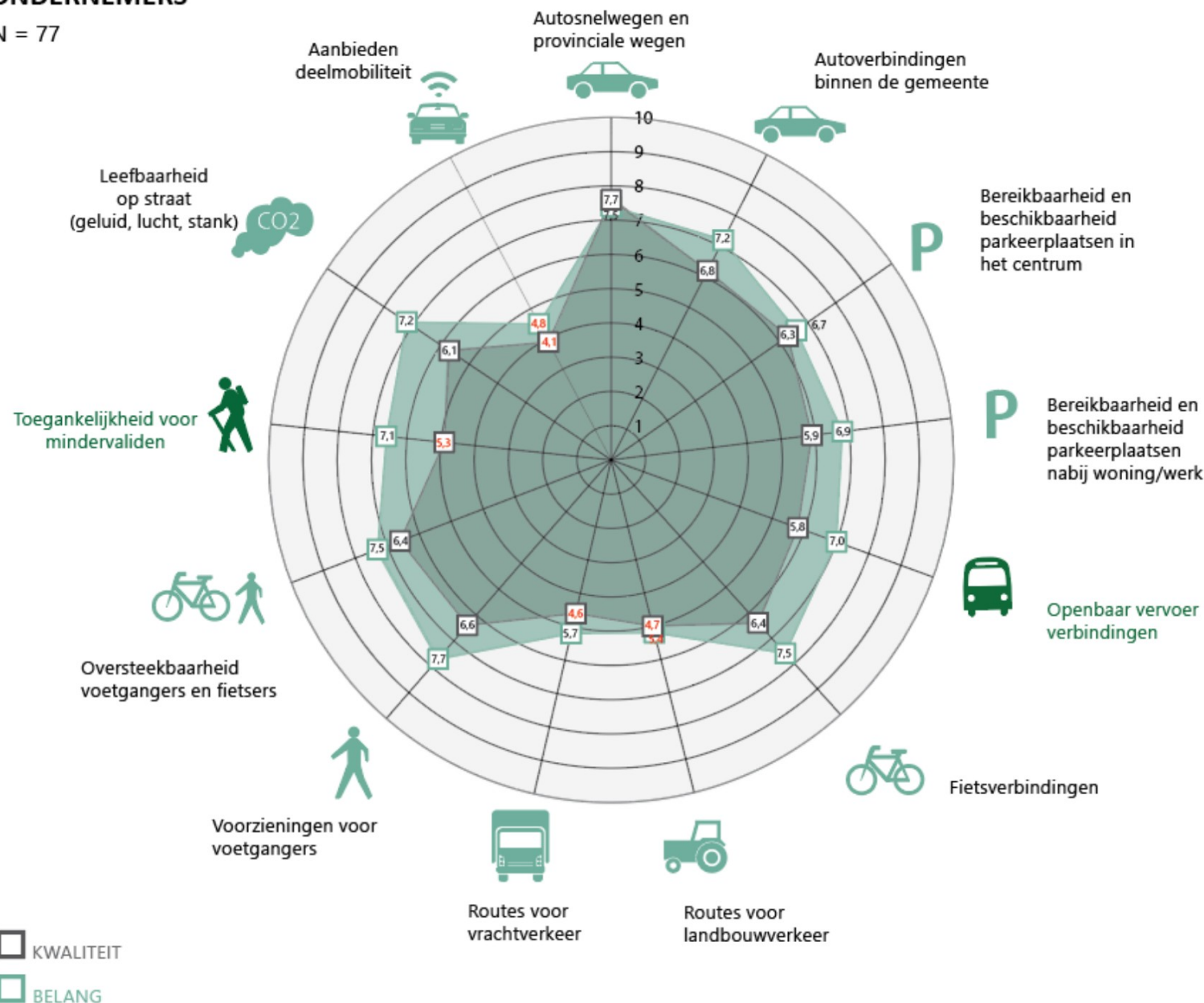
1. Toegankelijkheid voor mindervaliden (1,2 punten verschil)
2. Openbaar vervoer verbindingen (1,2 punten verschil)

Conclusies spidergraph ondernemers

- Ondernemers geven over het algemeen dezelfde scores als het totaal aantal respondenten.
- Onderwerpen die laag scoren op kwaliteit, maar hoog op belang zijn: autoverbindingen binnen de gemeente, de bereikbaarheid en beschikbaarheid van parkeerplaatsen nabij woningen en werk, fietsverbindingen, voorzieningen voor voetgangers en de leefbaarheid op straat. Deze onderwerpen behoeven meer aandacht.
- Routes voor landbouwverkeer en het aanbieden van deelmobiliteit scoren slecht, maar er lijkt minder behoefte aan te zijn.

ONDERNEMERS

N = 77



Flitspeiling

Top 3 verschil kwaliteit-belang

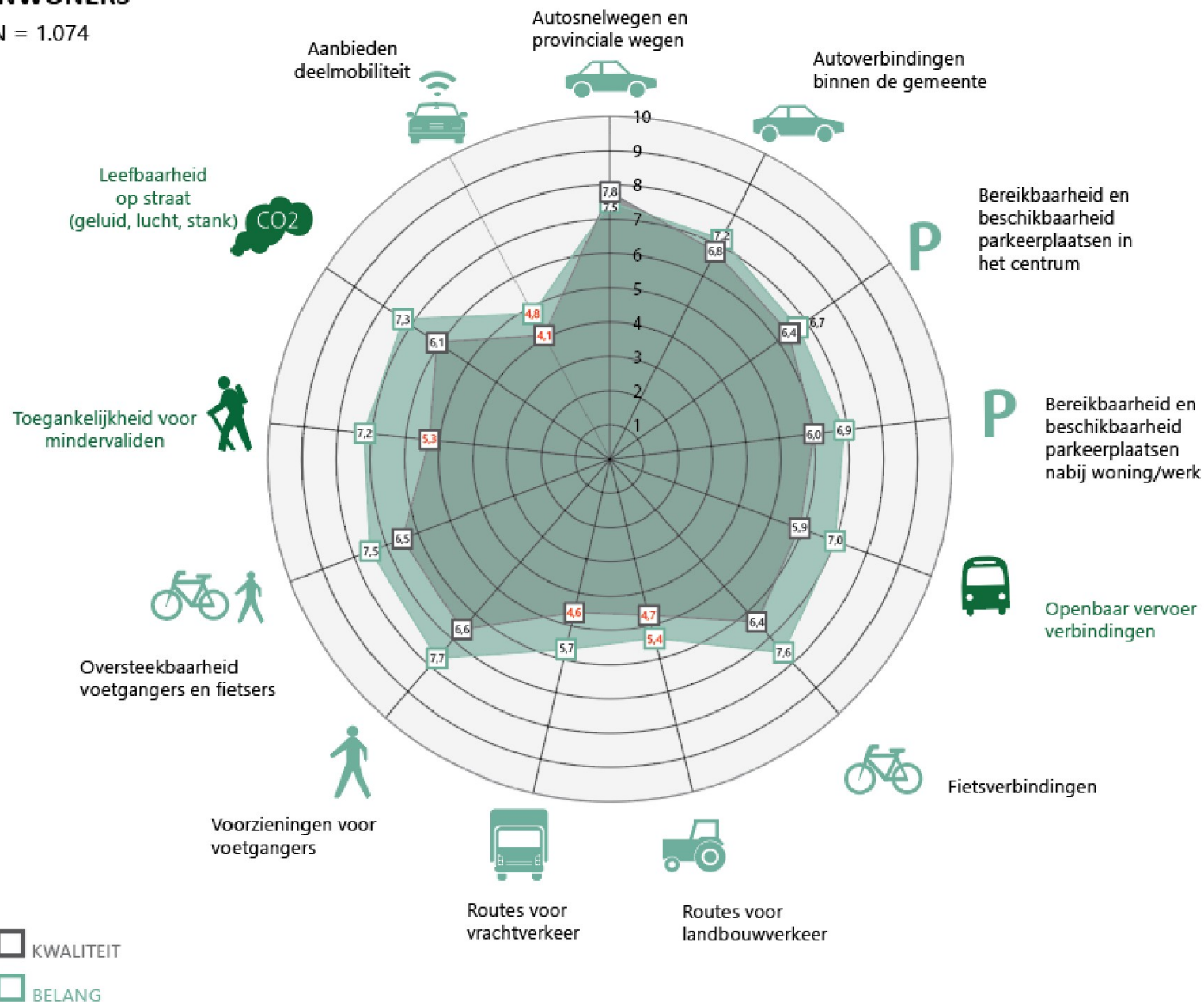
1. Toegankelijkheid voor mindervaliden (1,2 punten verschil)
2. Leefbaarheid op straat (1,2 punten verschil)
3. Openbaar vervoer verbindingen (1,1 punten verschil)

Conclusies spidergraph inwoners

- De scores van de inwoners zijn vergelijkbaar met die van het totaal aantal respondenten.
- De inwoners scoren fietsverbindingen, toegankelijkheid voor mindervaliden en de leefbaarheid op straat hoger op belang t.o.v. het totaal aantal respondenten.

INWONERS

N = 1.074



Flitspeiling

Top 3 verschil kwaliteit-belang

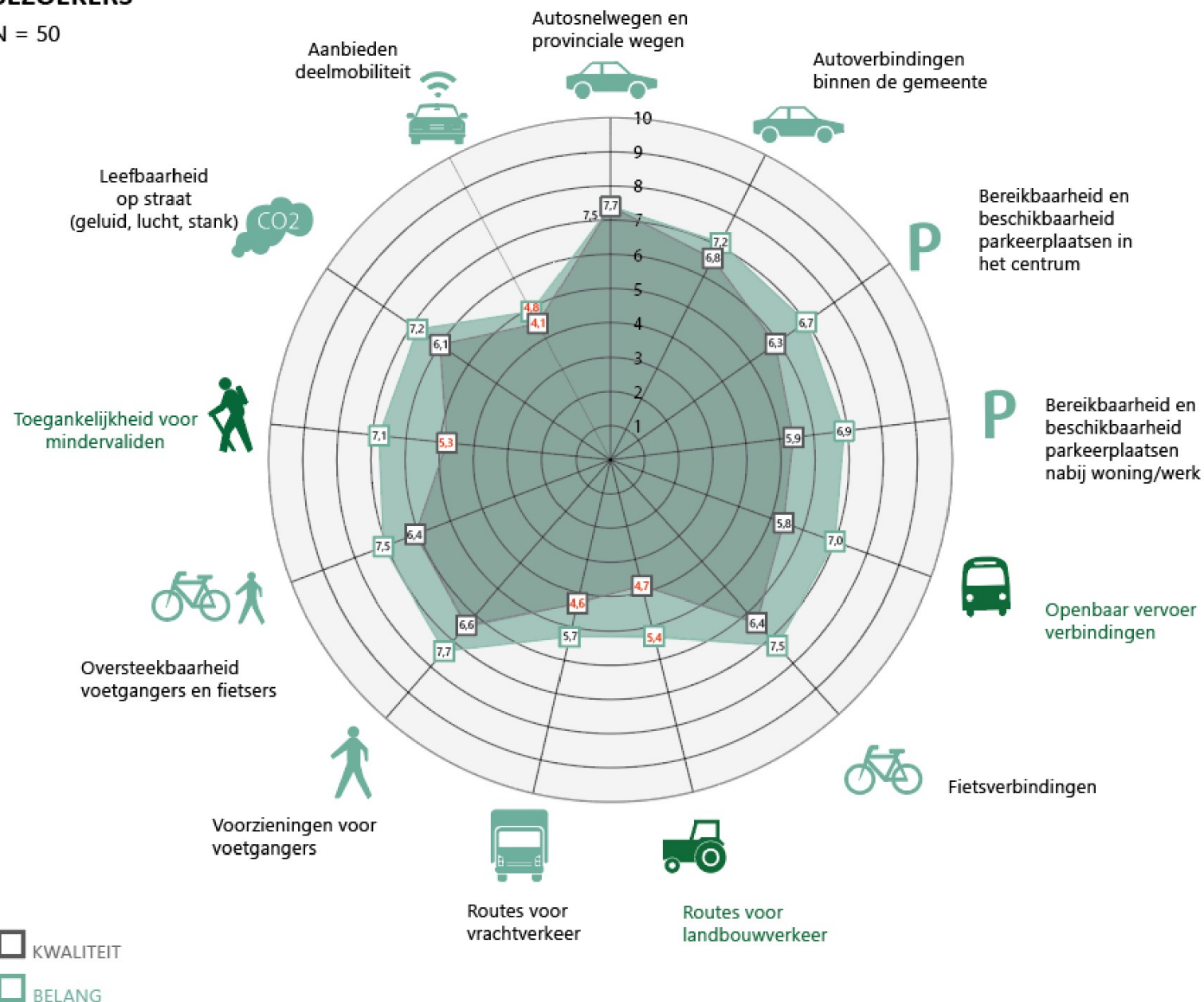
1. Toegankelijkheid voor mindervaliden (1,8 punten verschil)
2. Routes voor landbouwverkeer (1,3 punten verschil)
3. Openbaar vervoer verbindingen (1,2 punten verschil)

Conclusies spidergraph bezoekers

- Bezoekers geven over het algemeen lagere scores dan het totaal aantal respondenten.
- Opvallend is dat de routes voor landbouwverkeer nog negatiever worden beoordeeld dan door het gemiddelde aantal respondenten. Daarnaast wordt het belang van deze routes ook lager ingeschat, wat deels verklaarbaar is voor bezoekers van buitenaf.

BEZOEKERS

N = 50



Flitspeiling

Top 3 verschil kwaliteit-belang

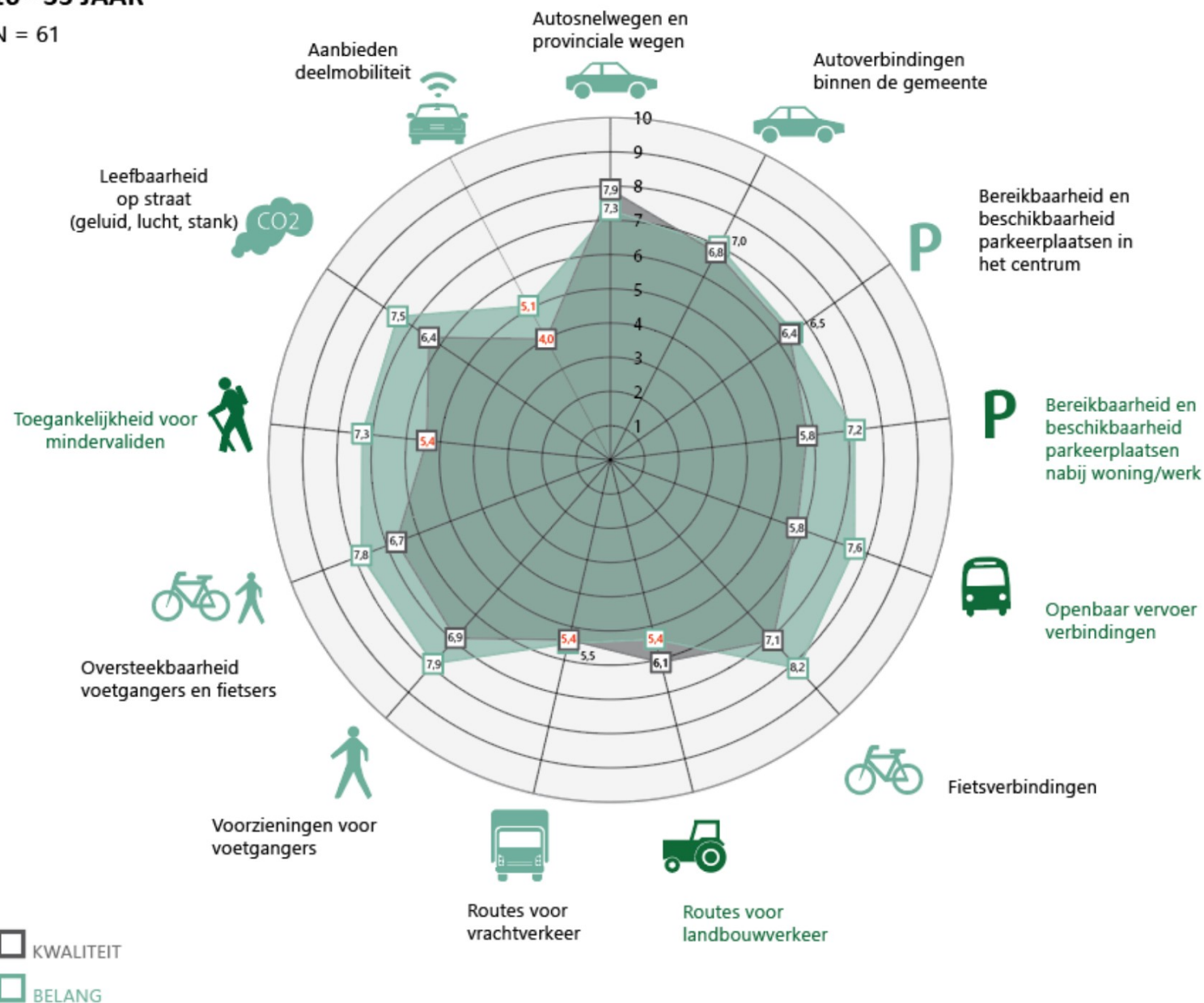
1. Toegankelijkheid voor mindervaliden (1,9 punten verschil)
2. Openbaar vervoer verbindingen (1,8 punten verschil)
3. Bereikbaarheid en beschikbaarheid parkeerplaatsen nabij woning/werk (1,4 punten verschil)

Conclusies spidergraph 16 – 35 jaar

- De respondenten tussen de 16 en 35 jaar vormen de kleinste groep van alle leeftijdscategorieën, met slechts 5,2% van het totale aantal respondenten.
- Het is opvallend dat de routes voor landbouwverkeer hoger worden gewaardeerd dan hun belang, waarschijnlijk omdat respondenten tussen de 16 en 35 jaar hier weinig aandacht aan besteden.
- Eveneens opmerkelijk is dat autosnelwegen en provinciale wegen beter worden beoordeeld dan het belang dat eraan wordt gehecht.

16 - 35 JAAR

N = 61



Flitspeiling

Top 3 verschil kwaliteit-belang

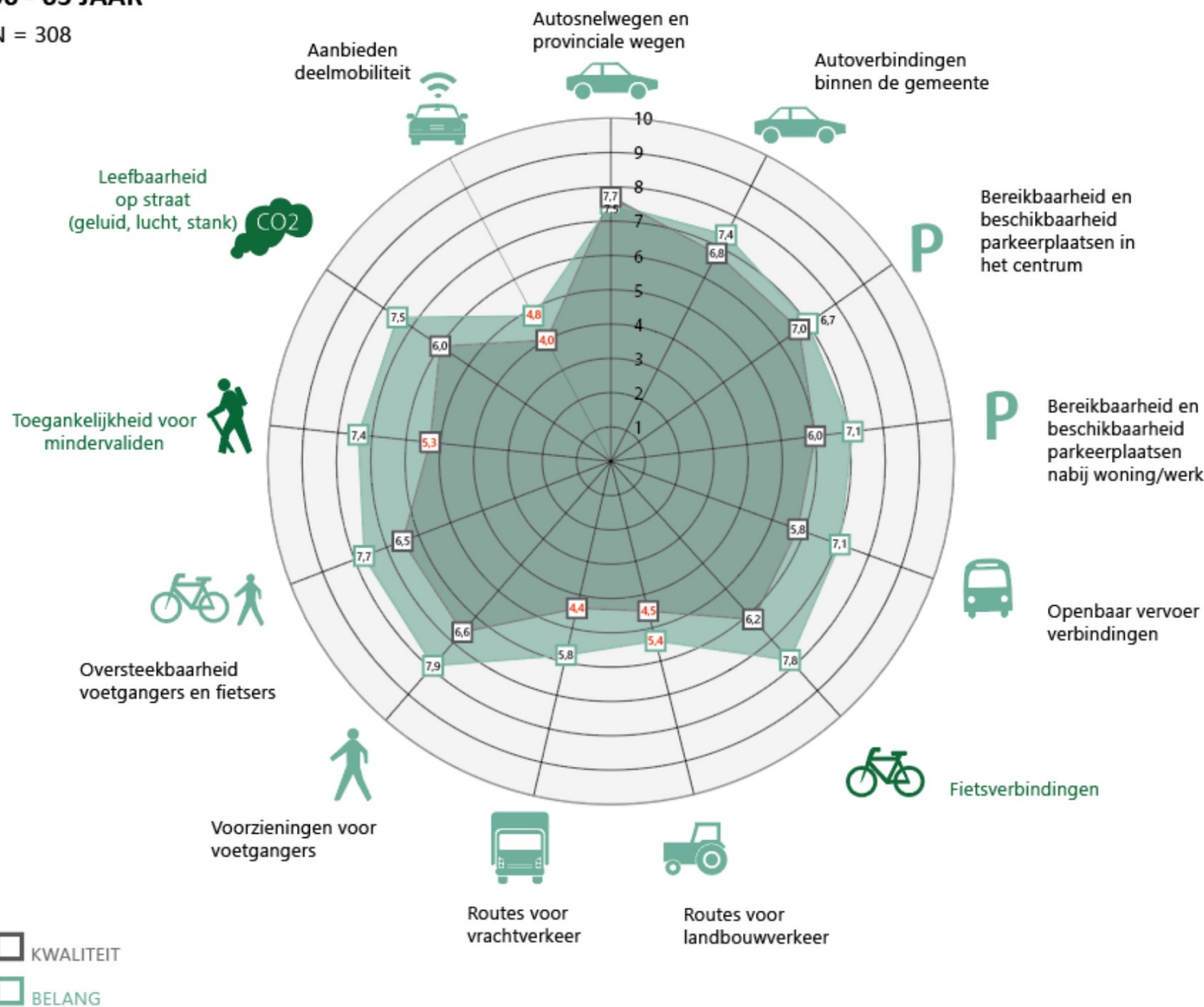
1. Toegankelijkheid voor mindervaliden (2,1 punten verschil)
2. Fietsverbindingen (1,6 punten verschil)
3. Leefbaarheid op straat (1,5 punten verschil)

Conclusies spidergraph 36 - 65 jaar

- De oudere leeftijdsgroep hecht meer waarde aan verschillende mobiliteitsaspecten en geeft deze hogere scores dan de jongere leeftijdsgroep.
- Zij beoordelen fietsverbindingen zowel hoger in kwaliteit als belangrijker dan de jongere generatie.
- Mensen tussen de 16 en 35 jaar hebben de grootste afwijking bij de toegankelijkheid voor mindervaliden; de kwaliteit krijgt een onvoldoende, terwijl het belang een score van 7,4 heeft.
- De leeftijdsgroep van 36 tot 65 jaar waardeert de leefbaarheid op straat minder hoog qua belangrijkheid vergeleken met de jongere leeftijdsgroep.

36 - 65 JAAR

N = 308



Flitspeiling

Top 4 verschil kwaliteit-belang

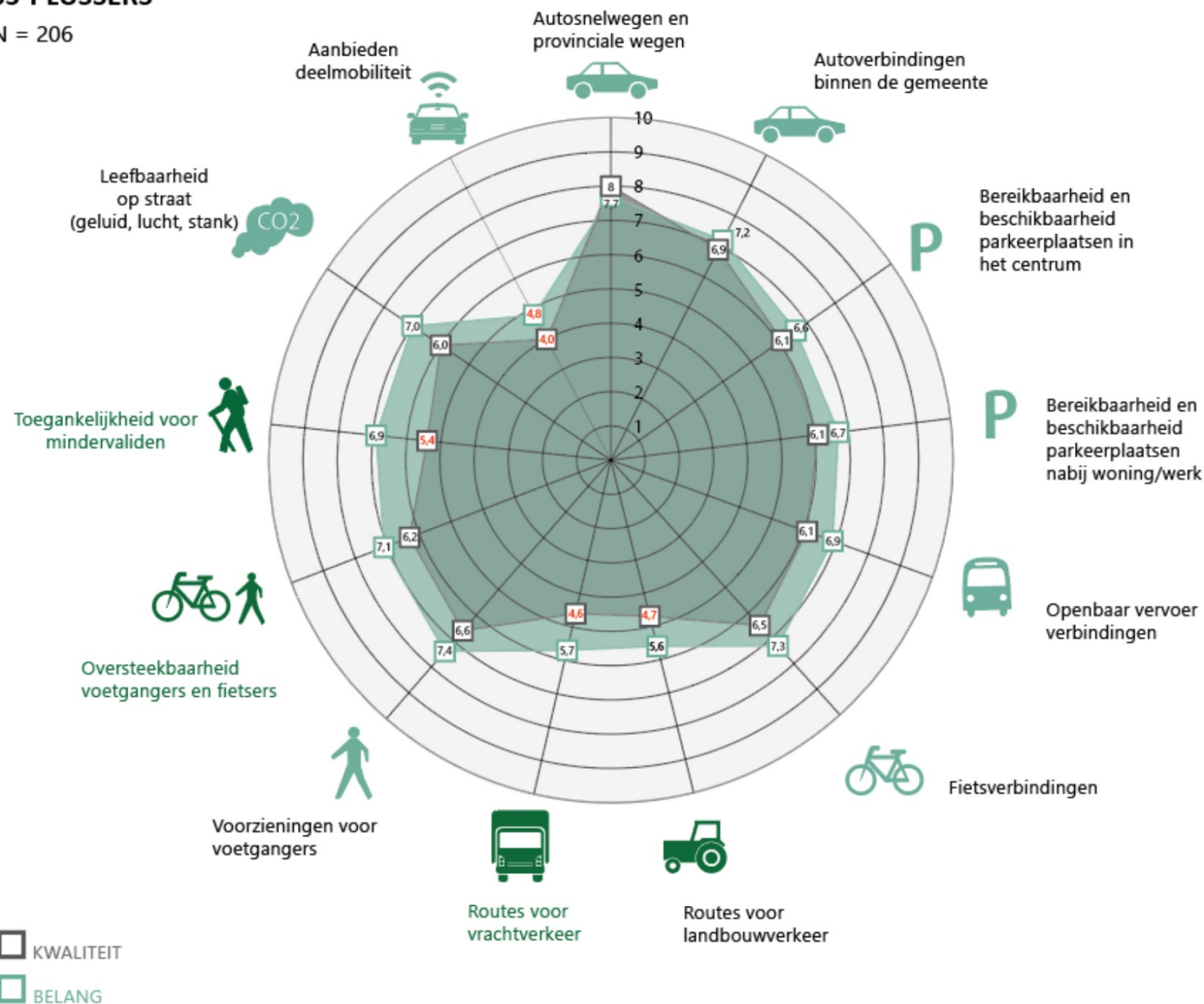
1. Toegankelijkheid voor mindervaliden (1,5 punten verschil)
2. Routes voor landbouwverkeer (0,9 punten verschil)
3. Routes voor vrachtverkeer (0,9 punten verschil)
4. Oversteekbaarheid voetgangers en fietsers (0,9 punten verschil)

Conclusies spidergraph 65-plussers

- Autosnelwegen en provinciale wegen worden het hoogst gewaardeerd op basis van belang en krijgen ook een hoge kwaliteitsscore.
- Daarentegen worden de routes voor landbouw- en vrachtverkeer als van lage kwaliteit beschouwd, maar er wordt ook weinig belang aan gehecht.

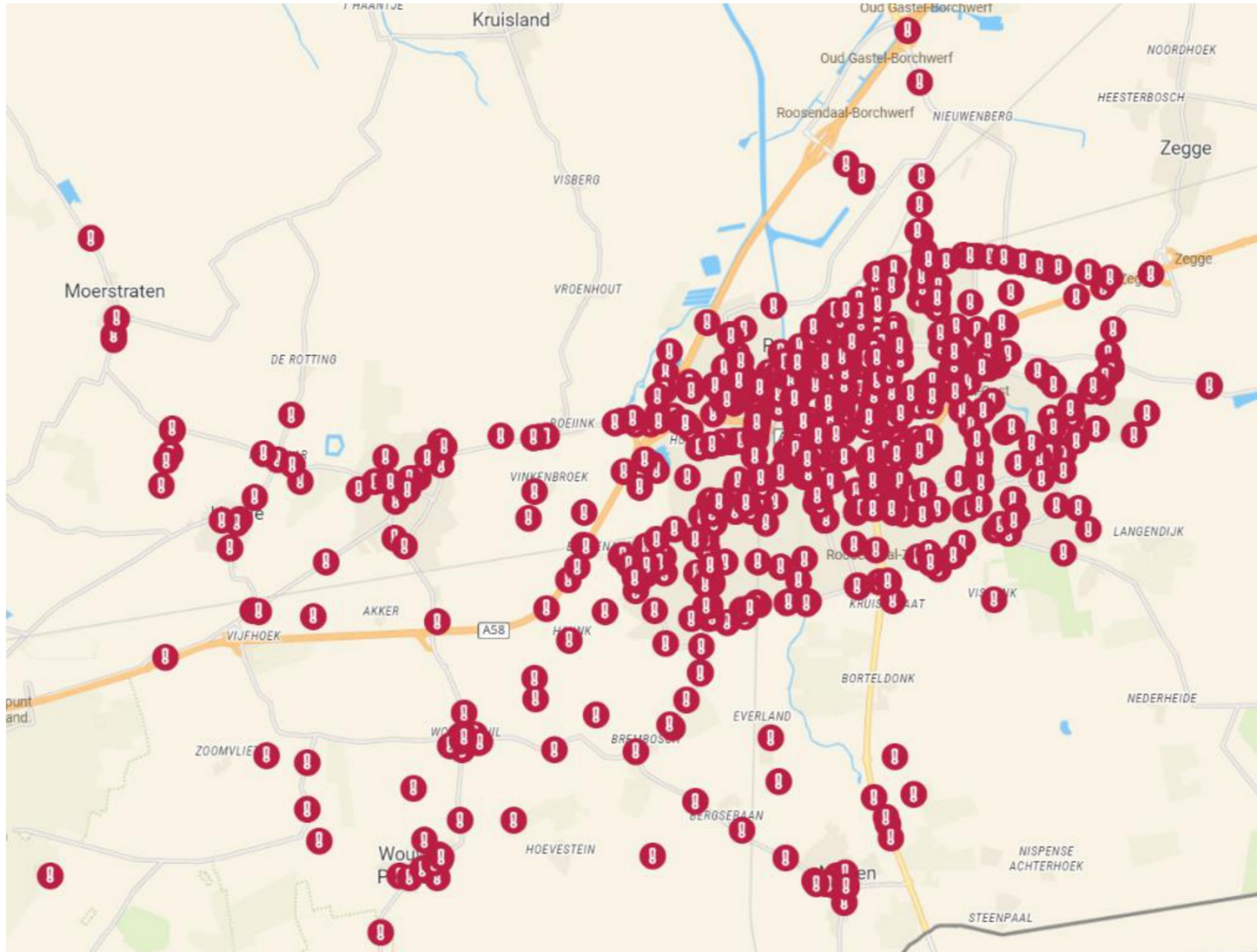
65-PLUSSERS

N = 206



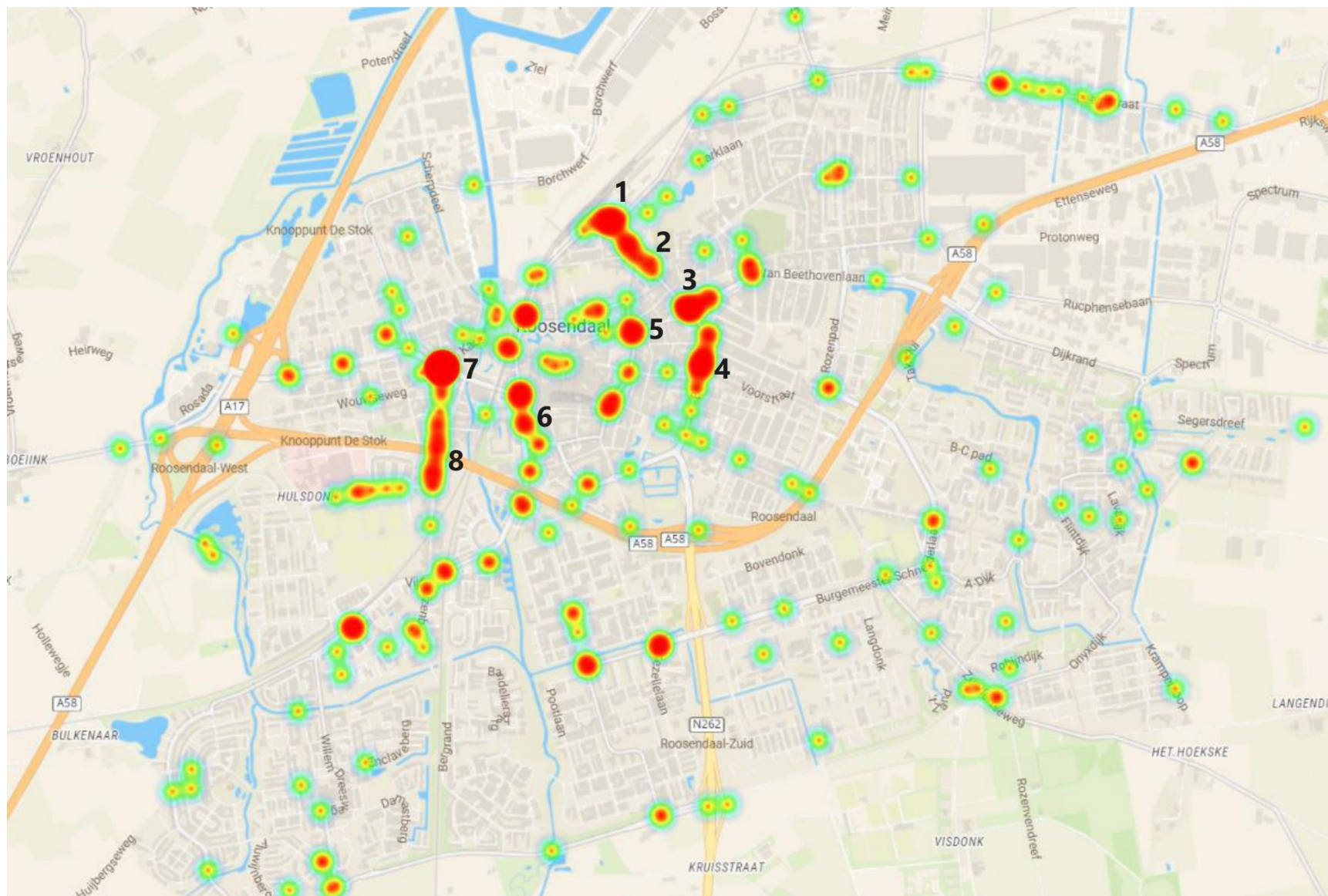
Flitspeiling

Resultaten reacties op de kaart (984 aandachtspunten)



Flitspeiling

Knelpunten verkeersveiligheid (572/984)

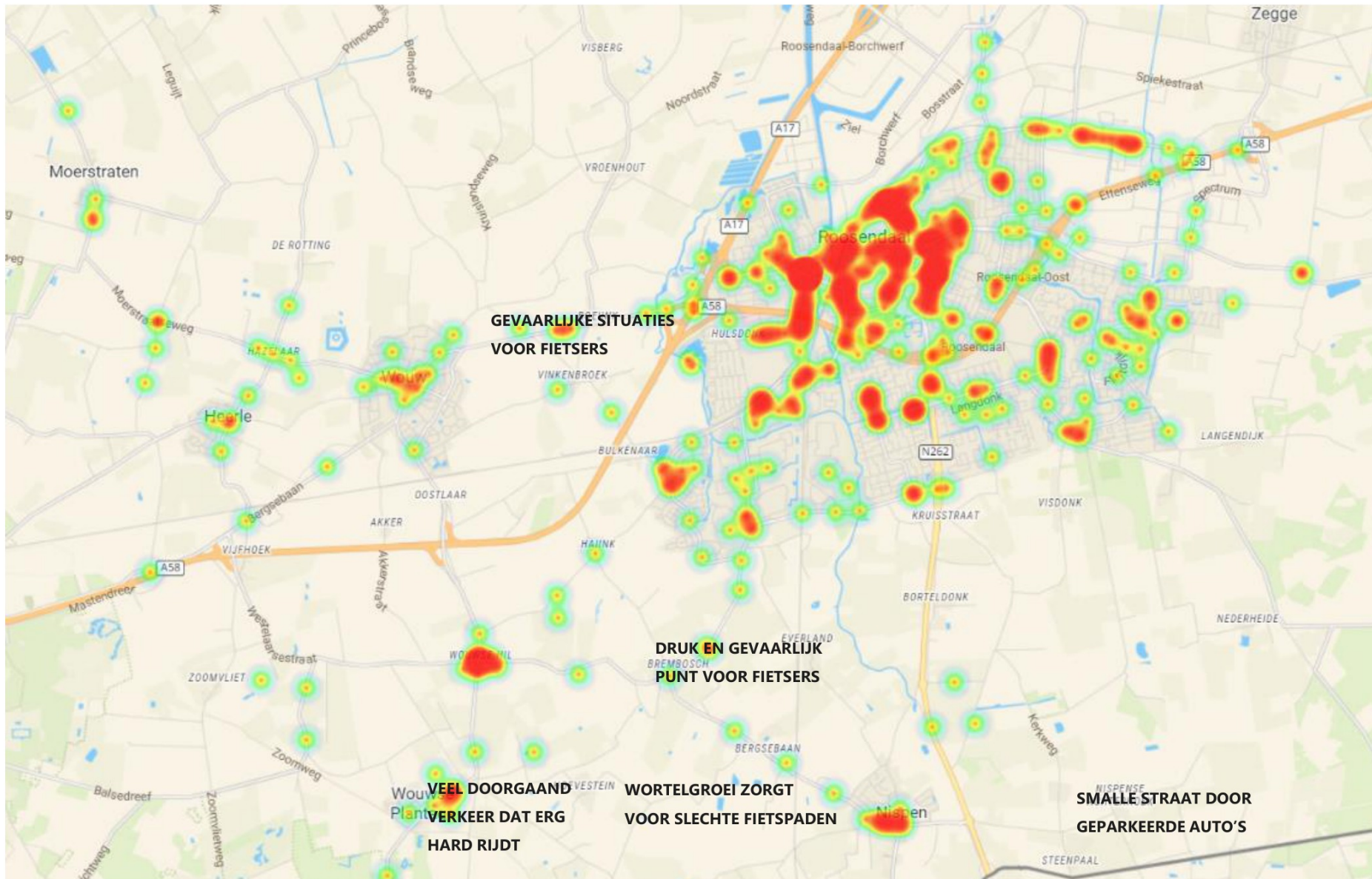


In willekeurige volgorde de locaties met veel opmerkingen:

1. **Stationsplein:** nieuwe situatie rondom het station wordt niet als een verbetering ervaren. Het oversteken is moeilijk vanwege een onoverzichtelijke bocht waar ook hard wordt gereden.
2. **Brugstraat:** het oversteken is lastig.
3. **Rotonde Van Beethovenlaan – Boulevard – Dunantstraat:** deze wordt door fietsers als gevaarlijk ervaren.
4. **Boulevard:** de inrit van de Aldi/Action wordt als problematisch ervaren vanwege de vele verkeersbewegingen die elkaar kruisen.
5. **Burgemeester Prinsensingel – Dunantstraat:** het oversteken is onoverzichtelijk en links rijden is niet logisch.
6. **Hendrik Gerard Dirckxstraat – Laan van Brabant:** Er zijn veel fietsverkeersbewegingen in een krappe indeling, waardoor er weinig ruimte is om over te steken.
7. **Turborotonde Burgemeester Freijterslaan – Kade – Hulsdonksestraat:** veruit de meeste opmerkingen. Er gebeurt veel tegelijk: fietsers komen van twee kanten, automobilisten rijden hard en de situatie is onoverzichtelijk.
8. **Hulsdonksestraat:** Een smalle straat met weinig ruimte voor fietsers, veel vrachtverkeer, geluidsoverlast en geen veilig gevoel bij het oversteken doordat men tussen geparkeerde auto's moet opstellen.

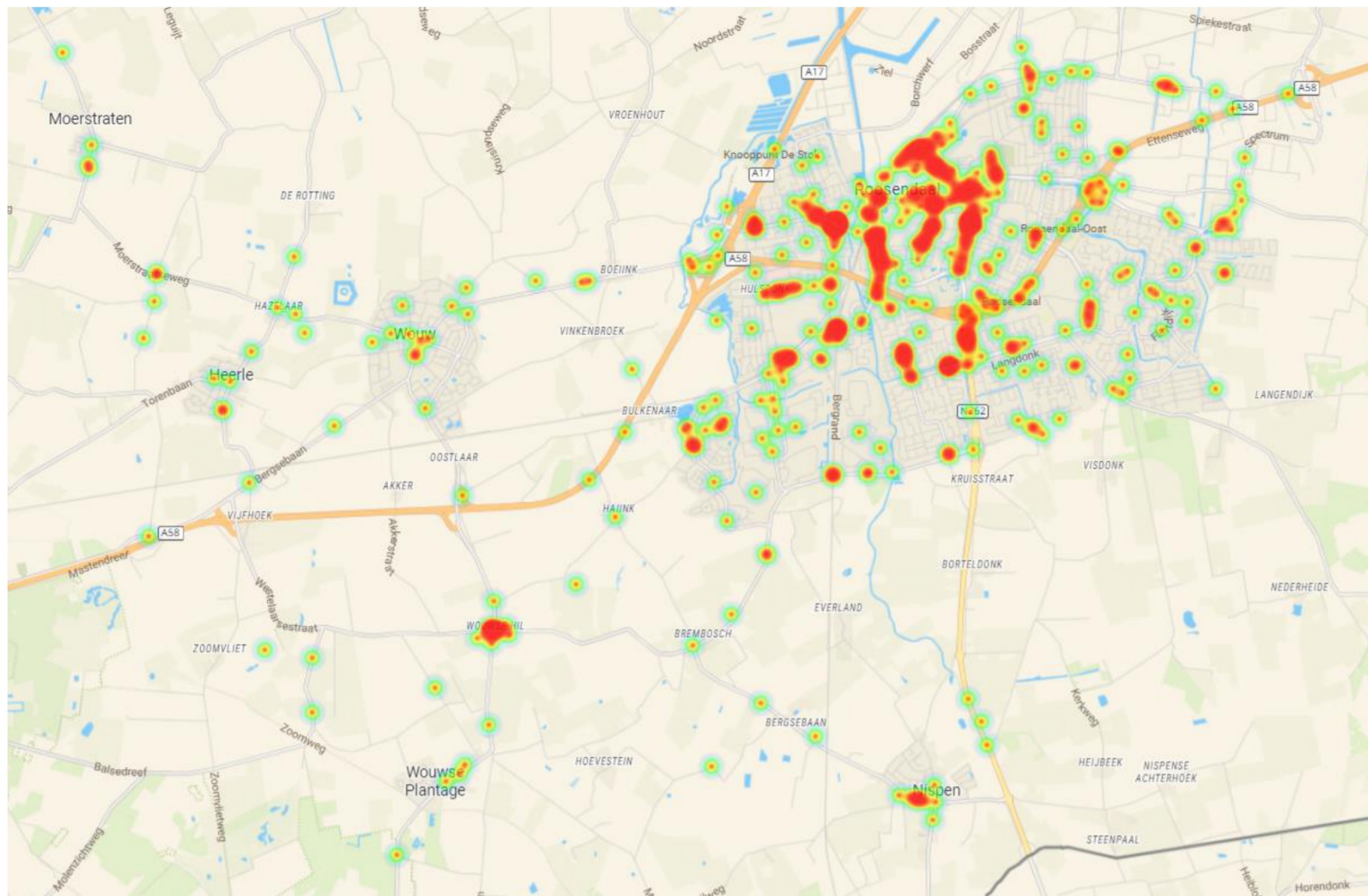
Flitspeiling

Knelpunten verkeersveiligheid omliggende kernen (572/984)



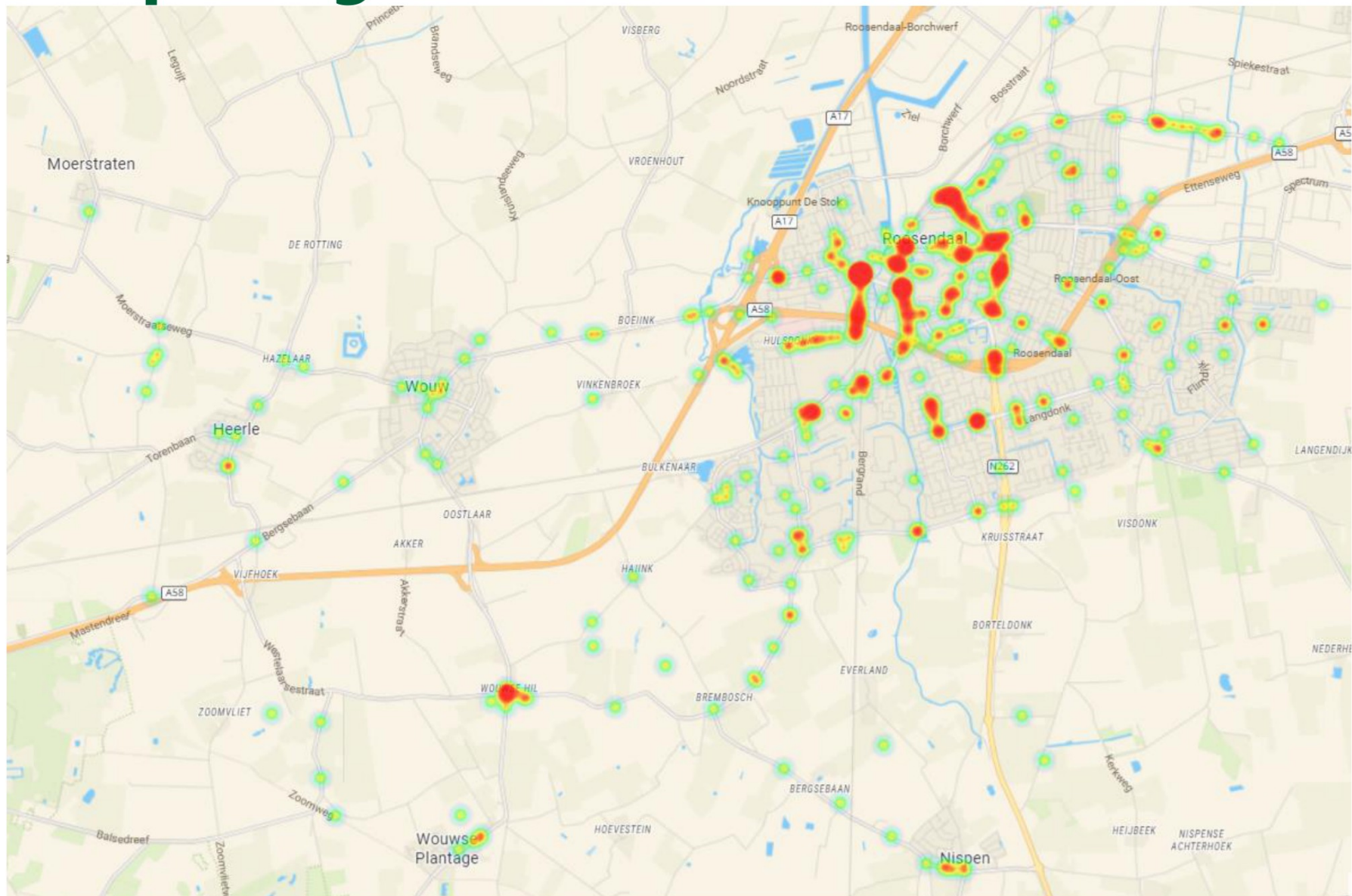
Flitspeiling

Knelpunten auto (596/984)



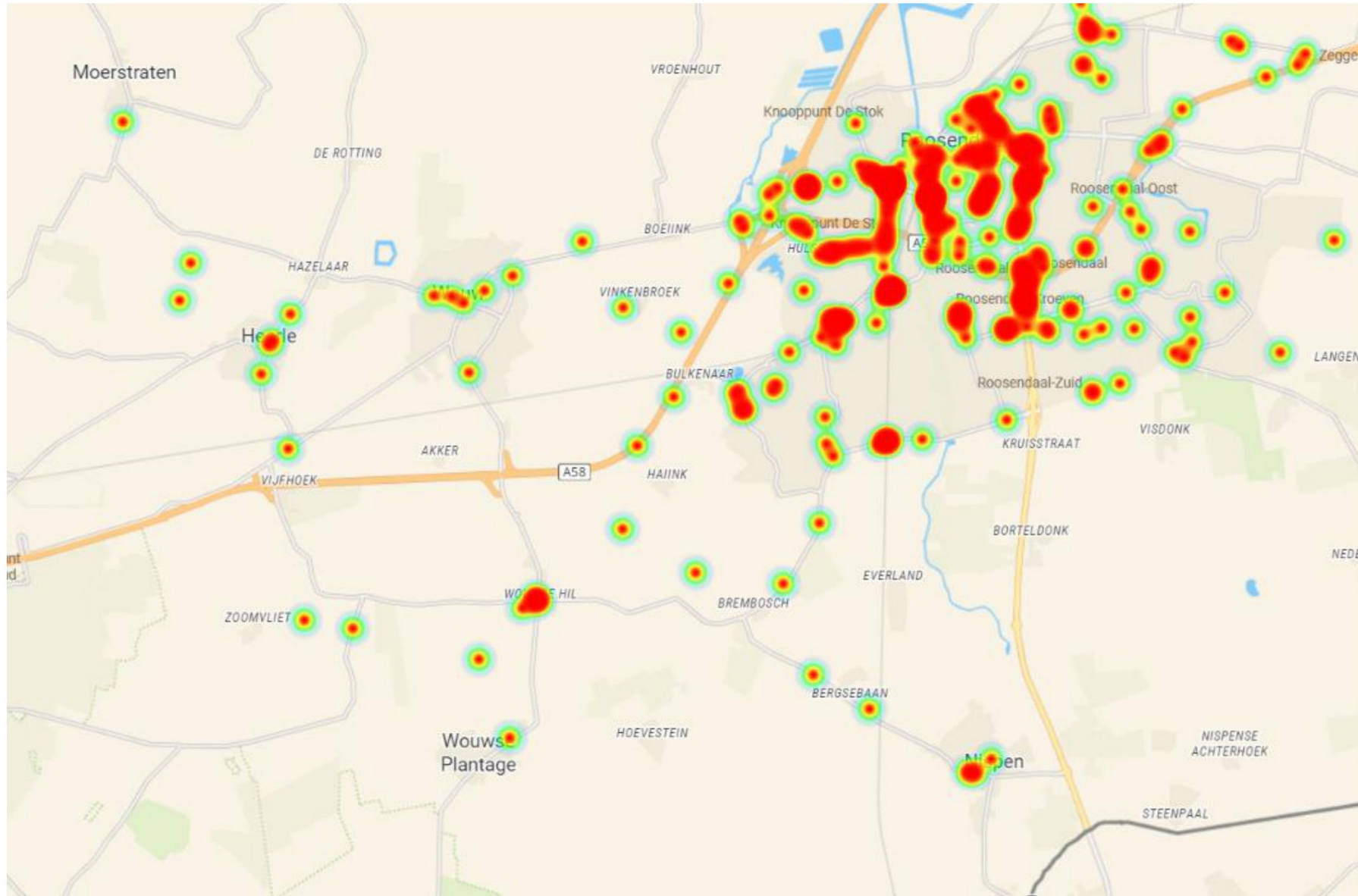
Flitspeiling

Knelpunten fiets omliggende kernen (550/984)



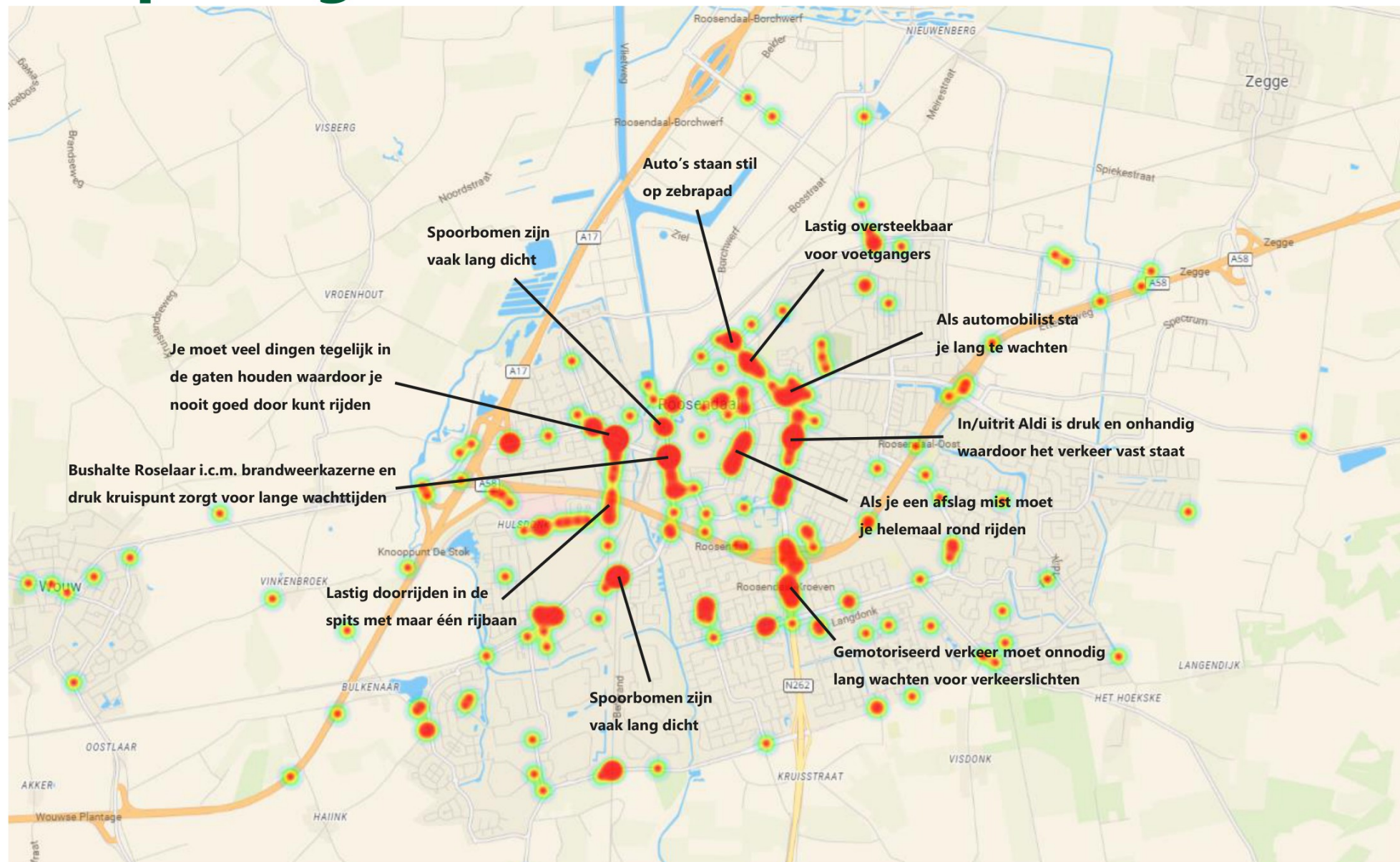
Flitspeiling

Doorstroming verkeer



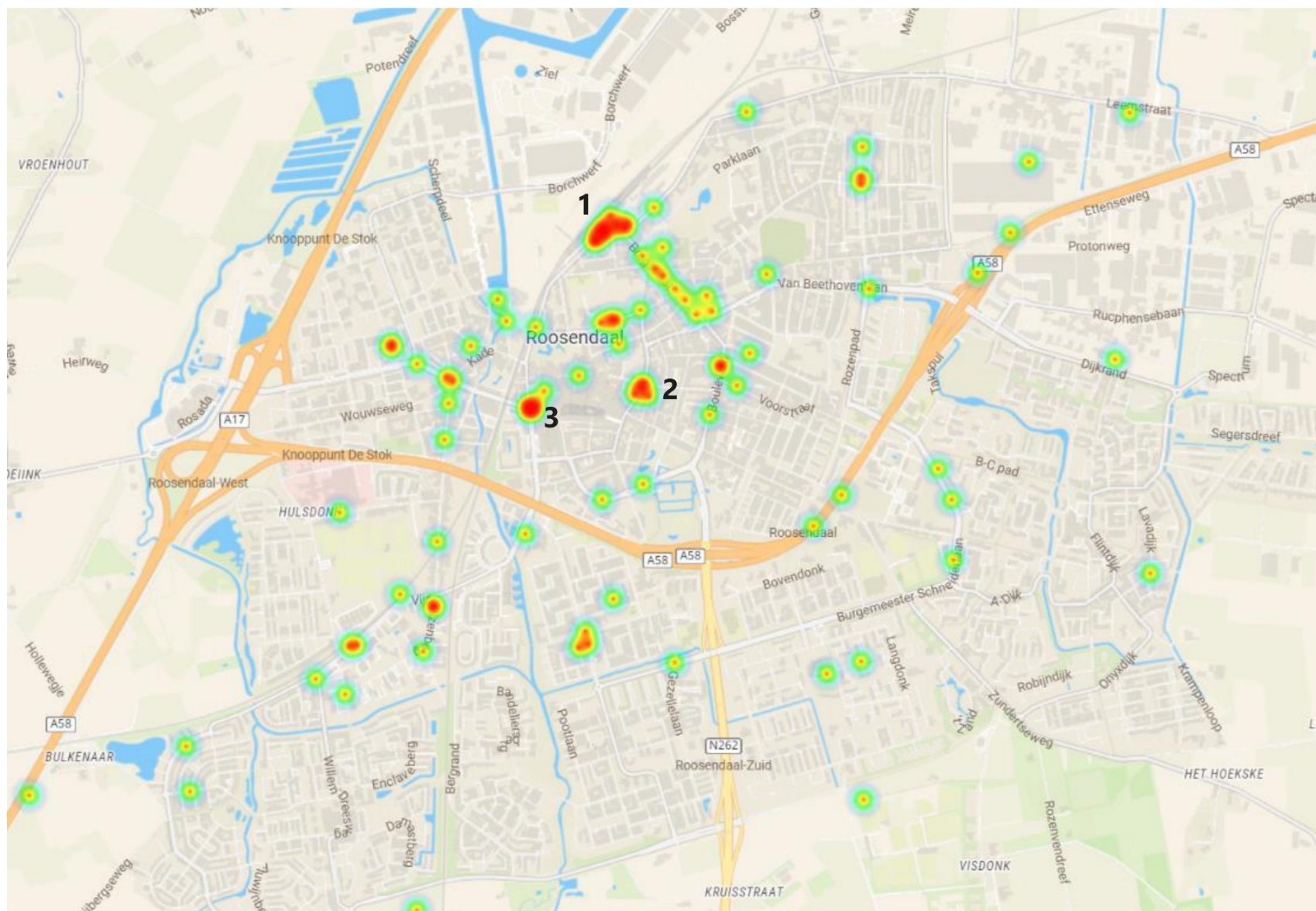
Flitspeiling

Doorstroming verkeer



Flitspeiling

Knelpunten aantrekkelijkheid/verblijfskwaliteit



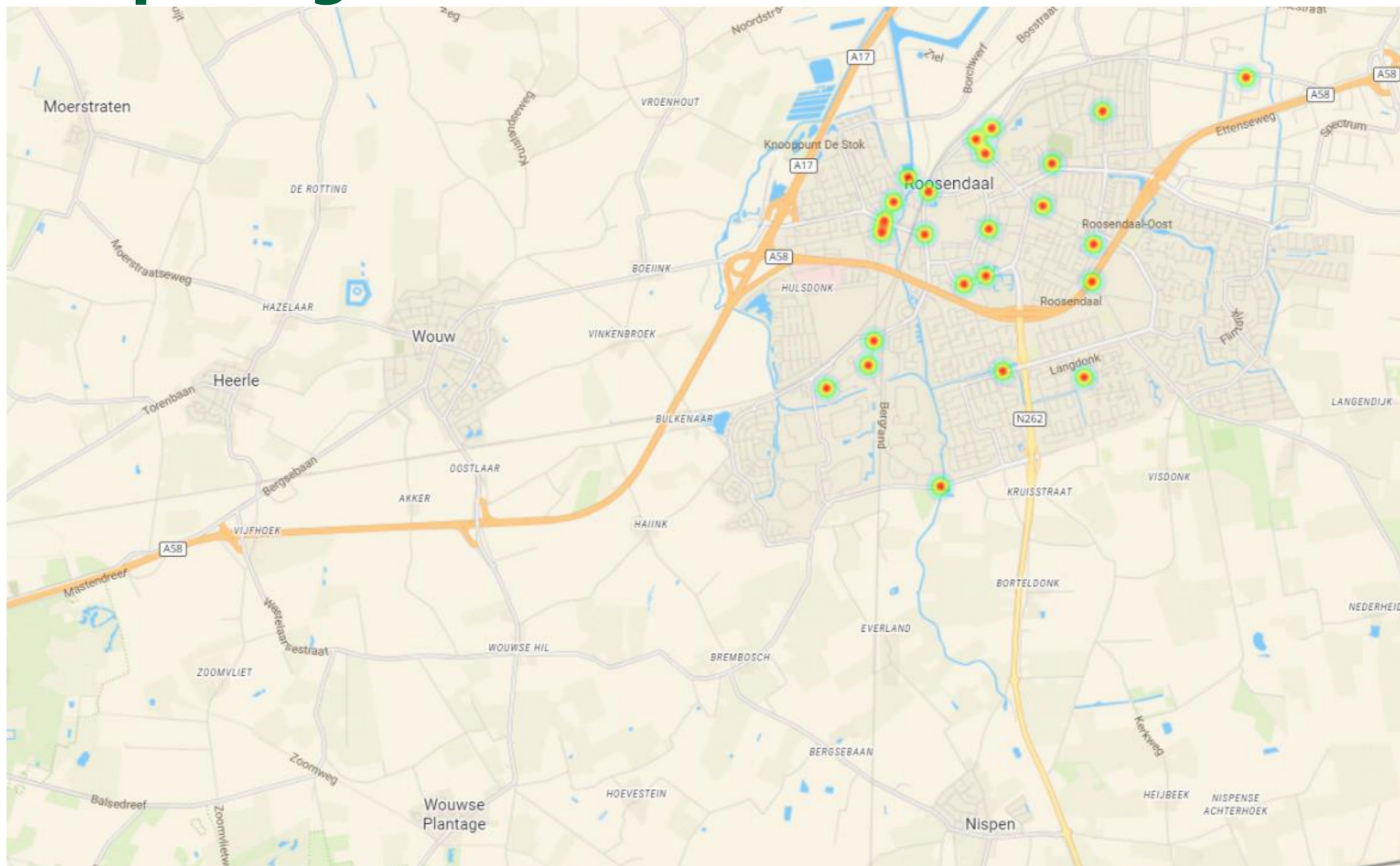
- 1. Stationsplein:** onaantrekkelijk gebied. Juist de connectie tussen station en de binnenstad ontbreekt. De roze stippen leiden alleen maar af.
- 2. Burgemeester Prinsensingel:** veel op straat parkeren.
- 3. Hendrik Gerard Dirckxstraat – Laan van Brabant:** wordt als absoluut niet mooi beschouwen.



1. Turborotonde Burgemeester Freijterslaan – Kade – Hulsdonksestraat
2. Ronde Van Beethovenlaan – Boulevard – Dunantstraat
3. Philipslaan – Voltastraat

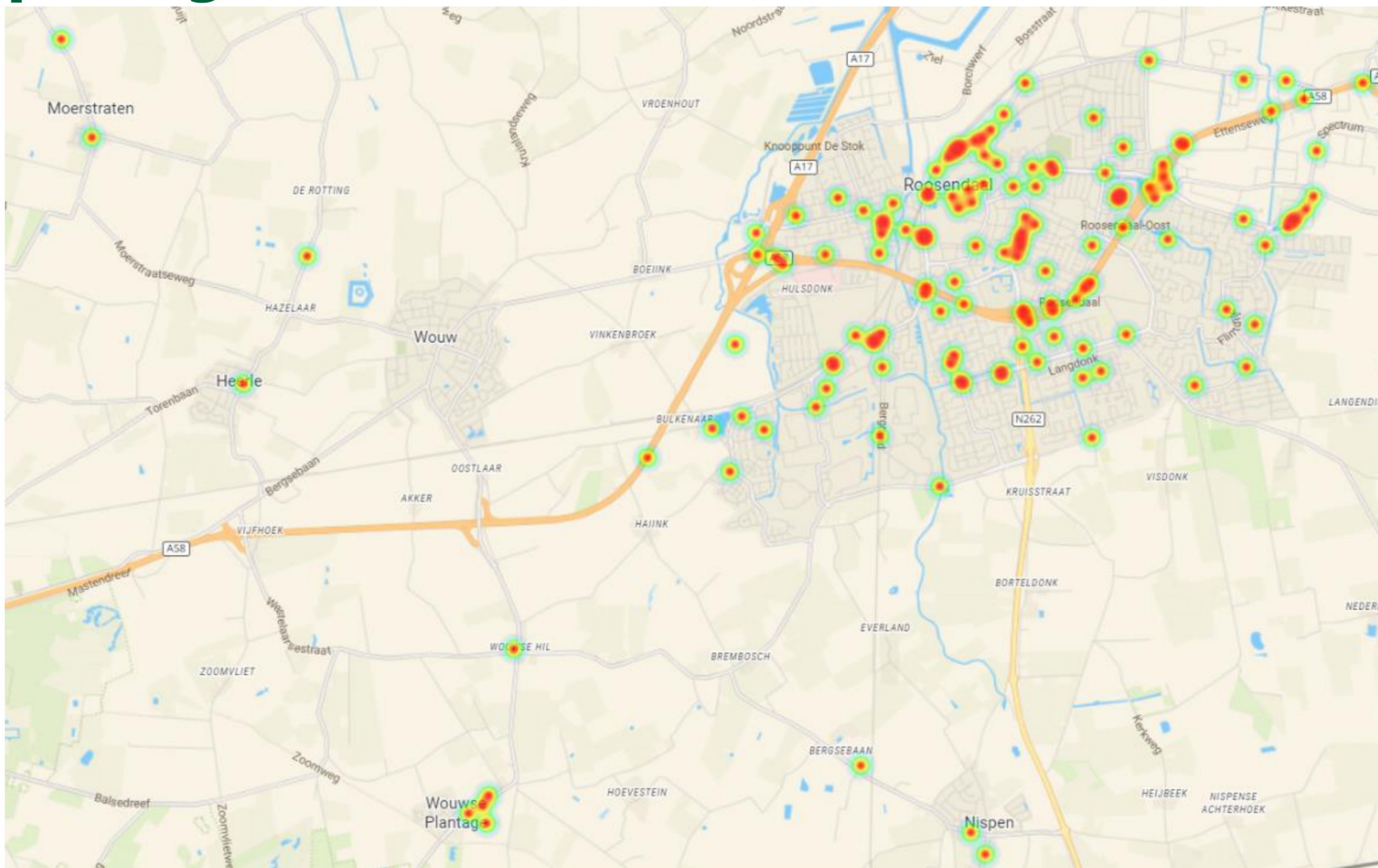
Flitspeiling

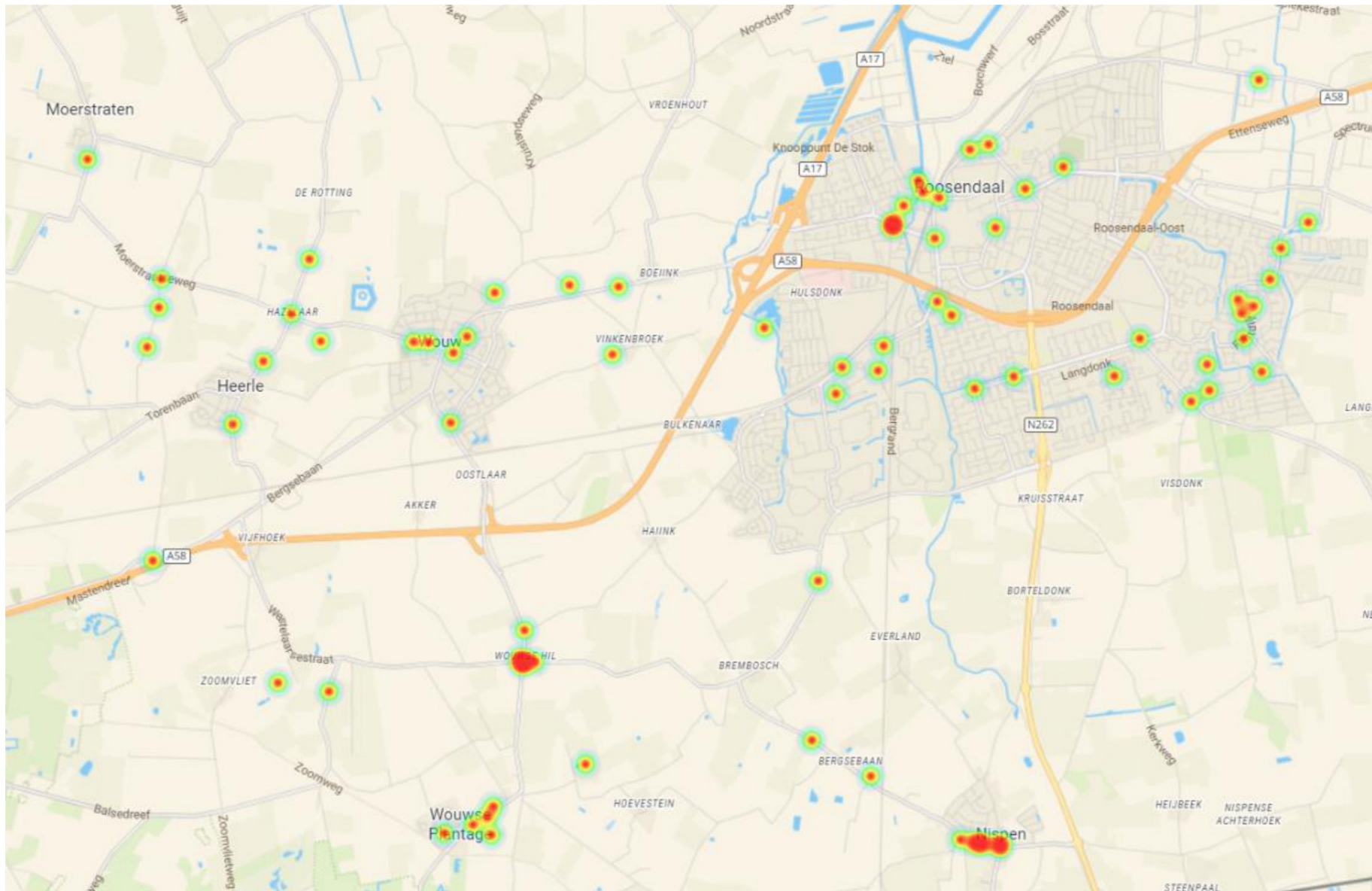
Knelpunten duurzaamheid



Flitspeiling

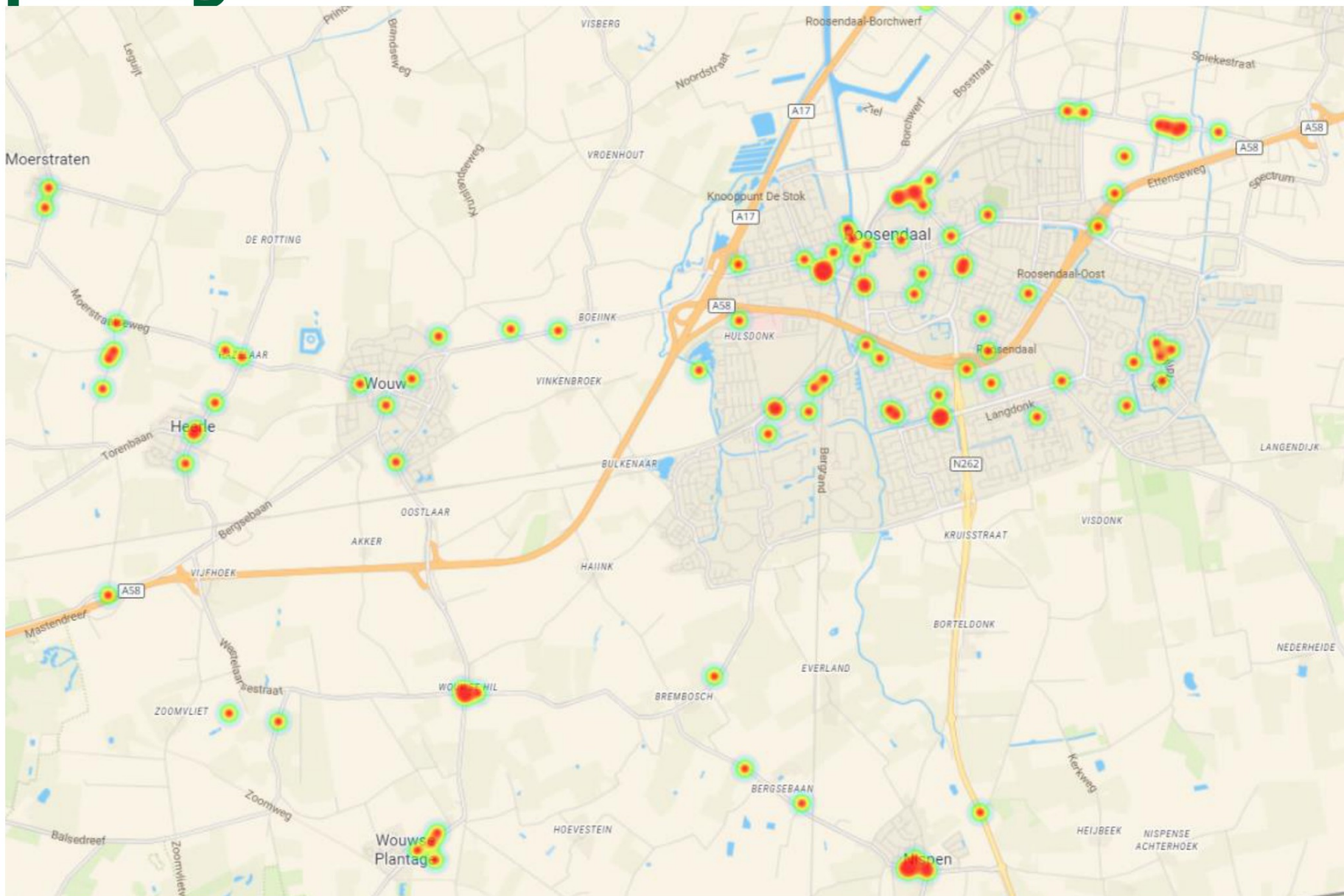
Geluidshinder en luchtkwaliteit





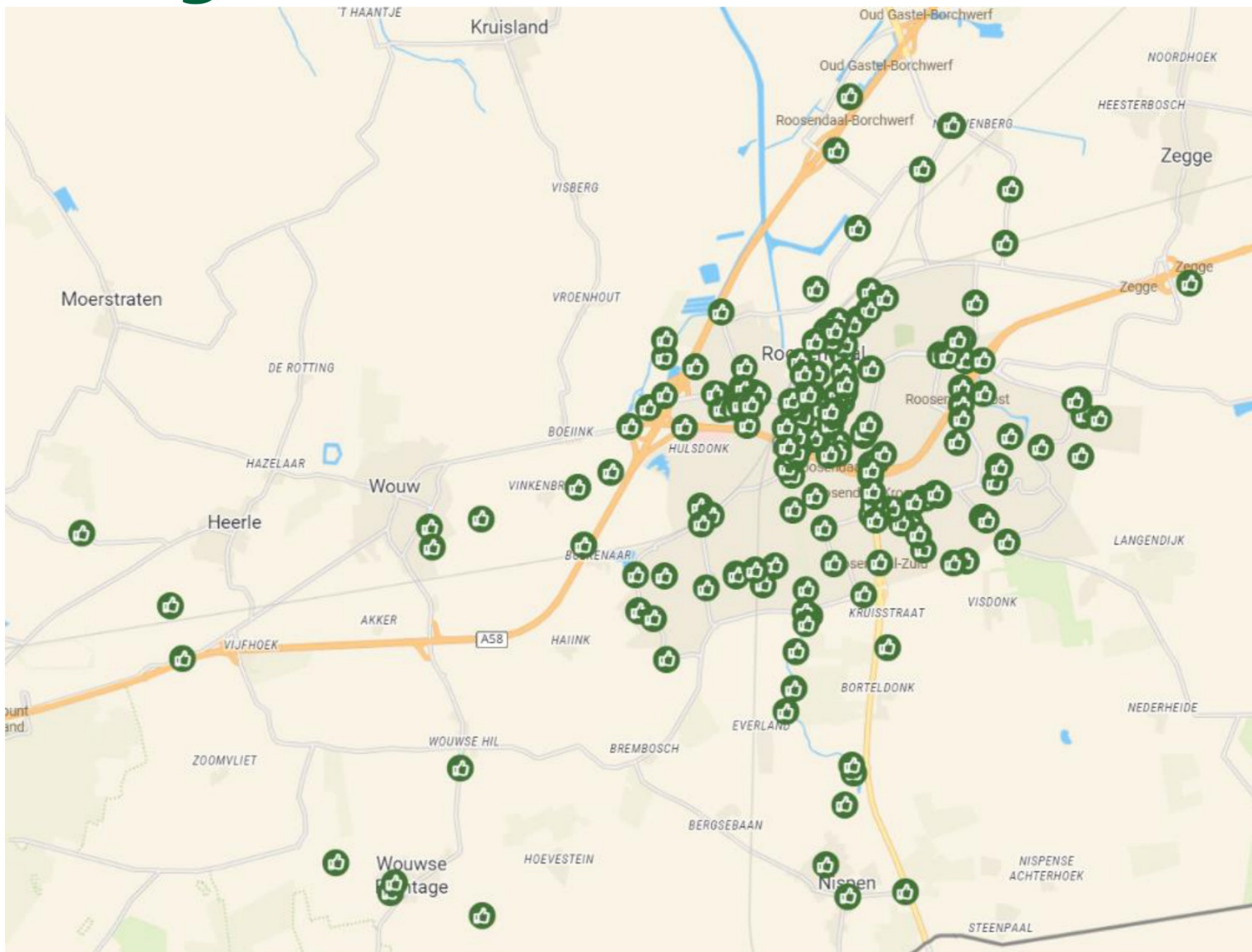
Flitspeiling

Aandachtspunt gericht op vrachtverkeer



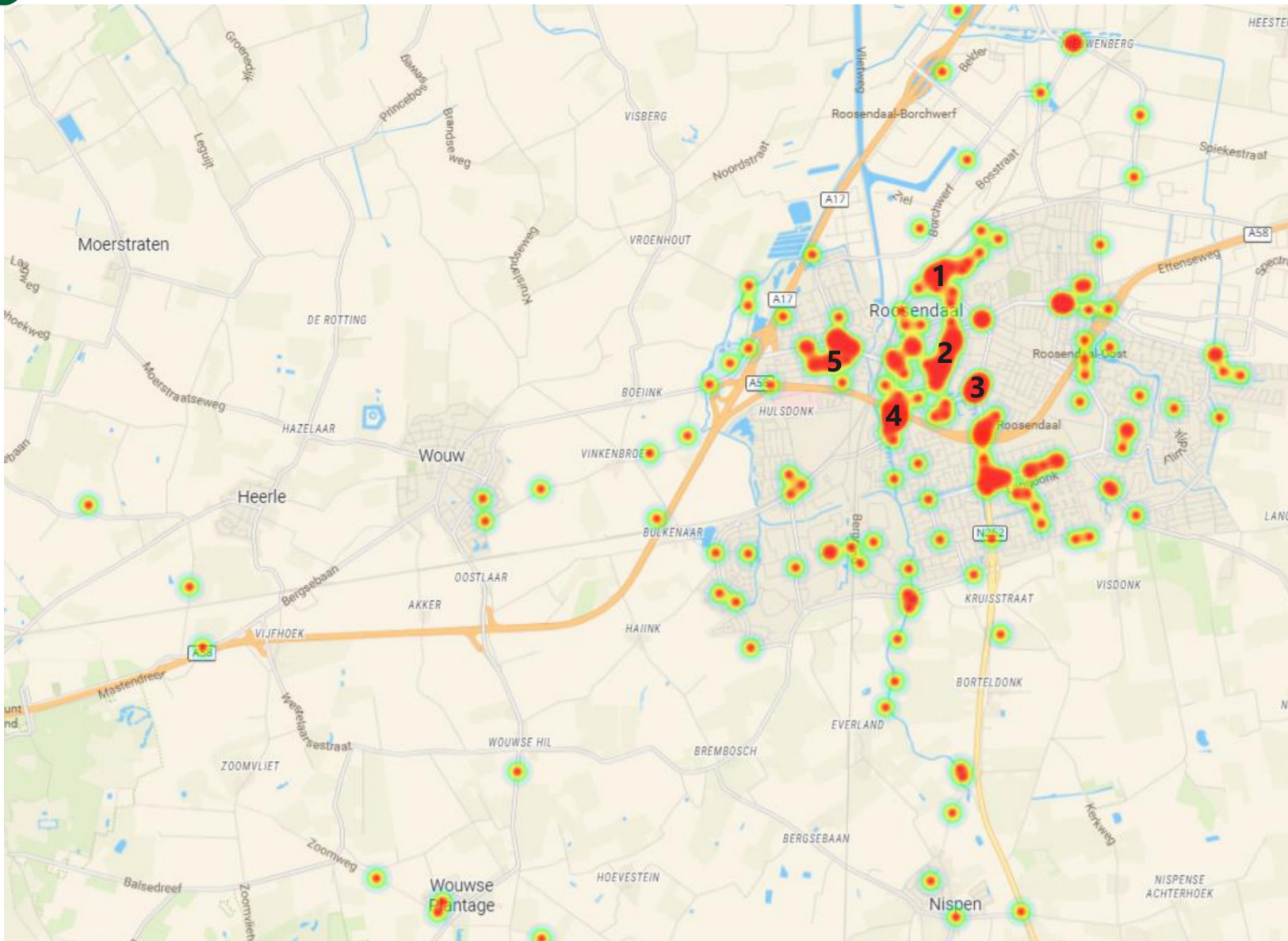
Flitspeiling

Resultaten reacties op de kaart (220 positieve punten)



3 Flitspeiling

Positieve reacties



1. **Stationsplein:** er is veel veranderd wat de veiligheid en aantrekkelijkheid heeft verbeterd. De 30 km/u zone wordt als prettig ervaren.
2. **Burgemeester Prinsensingel:** het fietspad is goed afgezonderd van autoverkeer en er is veel groen aanwezig, wat de omgeving aangenaam maakt.
3. **Laan van Brabant – Laan van België – Antwerpseweg:** de nieuwe verkeerslichten zorgen voor een verbetering, met minder wachttijd voor het verkeer.
4. **Laan van Brabant – Willem Dreesweg – President Kennedylaan:** de wachttijdvoorspellers zorgen voor korte wachttijden voor alle verkeersdeelnemers. De nieuwe verkeerslichten zijn efficiënt en dienen als voorbeeld voor andere locaties.
5. **Wouwseweg:** dit is een fijne en veilige fietsstraat die in kwaliteit flink is verbeterd.

Achtergrond Mobiliteitsgesprek

Het MobiliteitsGesprek

Welkom bij het MobiliteitsGesprek! Gaan we in de toekomst meer inzetten op deelmobiliteit of op bussen? Wordt de straat voor uw deur echt groen? En waar parkeren we de auto's dan? Dit heeft allemaal invloed op een fijne leef-, woon-, en werkomgeving. Uw input over dit onderwerp is daarom van groot belang. Fijn dat u meedoet!

Klik op de onderstaande knop om mee te doen met het online MobiliteitsGesprek.

[Ik doe mee! >](#)

Meer deelnemers betekent, een beter beeld en resultaat. Tip anderen dus gerust over het MobiliteitsGesprek. Roosendalers hebben zo invloed op de richting die we opgaan.

Hoe werkt het?

Op basis van eerder opgehaalde informatie zijn er verschillende scenario's uitgewerkt. Die leggen we graag aan u voor in dit online Mobiliteitsgesprek.

Twee gespreksrondes

- Ronde 1: Tussen 27 juni en 17 juli vindt gespreksronde 1 plaats. Hierin worden

Impressie MobiliteitsGesprek

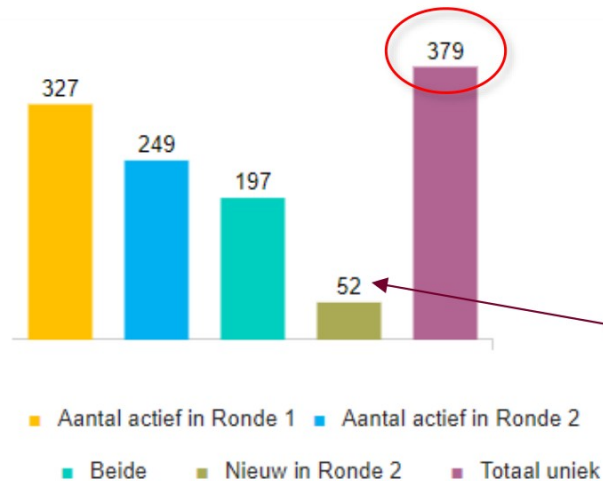
“De gemeente spart met inwoners en gebruikers over de toekomst van Roosendaal. Deze dialoog gaat over de grote lijn van het verkeer. Fijn dat je meedoet. Meer deelnemers betekent een beter resultaat. Tip anderen dus gerust over het MobiliteitsGesprek. Roosendalers hebben zo invloed op de richting. Zie ook roosendaal.nl/het-mobiliteitsgesprek”

MobiliteitsGesprek, 27 jun t/m 14 aug 2024

start R1: 27 jun 2024, herinnering R1: 13 jul

start R2: 22 jul 2024, herinnering R2: 5 aug

afsluiting R2: 14 aug 2024



Totaal 379 unieke deelnemers

- 327 aan ronde 1
- 249 aan ronde 2
- 52 in R2 zijn nieuw
- alle 327 deelnemers aan Ronde 1 halen Q15 (de laatste)

Opvallend weinig nwe deelnemers in R2. Mogelijke oorzaak: geen voor R2 specifieke werving á la "Beoordeel nu de reacties van anderen. Ronde 2 van de mobiliteitsdialoog gaat nu open"

Hoe actief in 2e Ronde

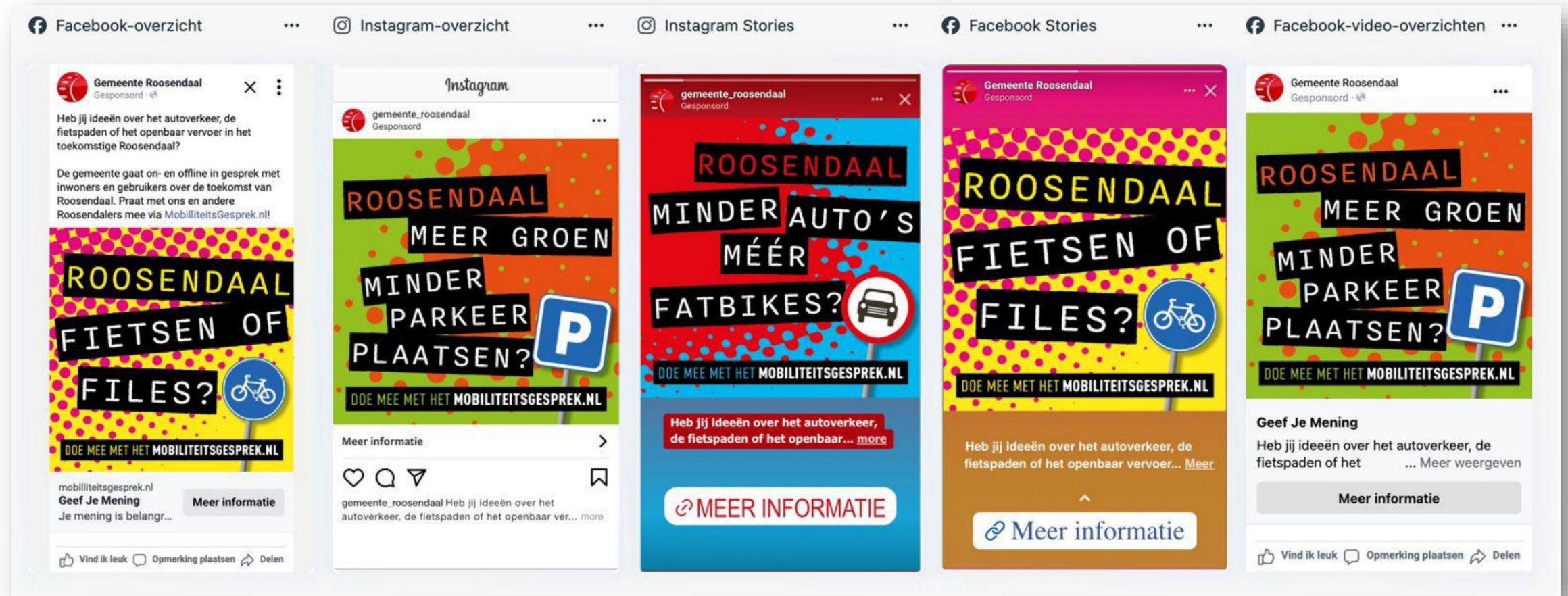
Totaal aantal beoordelingen: 14,237

Gemiddeld bekeken per respondent: 89

Onderbouwingen: 4,489



Werving via Facebook/Insta & traditionele media

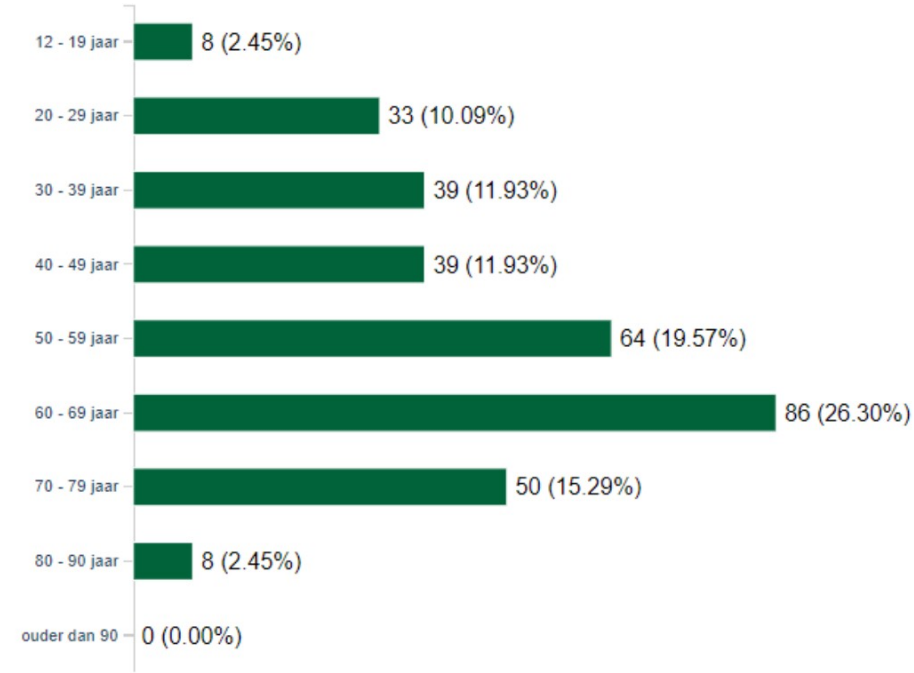


“Ik geloof dat je vanuit de directe leefomgeving moet starten. Vanuit dat gevoel kun je verdere maatregelen uitvoeren. Zorg voor een stabiele, veilige en fijne directe omgeving en neem mensen van daaruit mee”

Vraag 15: Wat is je leeftijdscategorie?



Resultaat



Q15 & 14: leeftijd en gender
n=327 bij eind ronde 1

Vraag 1	Vraag 2	Vraag 3	Vraag 4	Vraag 5	Vraag 6	Vraag 7	Vraag 8	Vraag 9	Vraag 10
Vraag 11	Vraag 12	Vraag 13	Vraag 14	Vraag 15					

Vraag 14: Waar schaar je jezelf onder? Kies er één.



Resultaat



“Ik ben geboren en getogen Roosendaler woon hier nu 45 jaar en heb de stad van kneuterig, saai maar rustig zien opbloeien naar gezellig en vervolgens afgelopen 10 jaar zien afzakken naar een verpauperde getto. Ik voel mij hier niet meer thuis helaas”

Als opwarmer een kort filmpje en een eenvoudige vraag. De vragen erna gaan over drie richtingen voor de toekomst. We sluiten af met vragen over jezelf.

Bekijk de korte film. Wat is jouw meest gebruikte vervoermiddel? Je mag er eentje kiezen. Gebruik desnoods het tekstveld

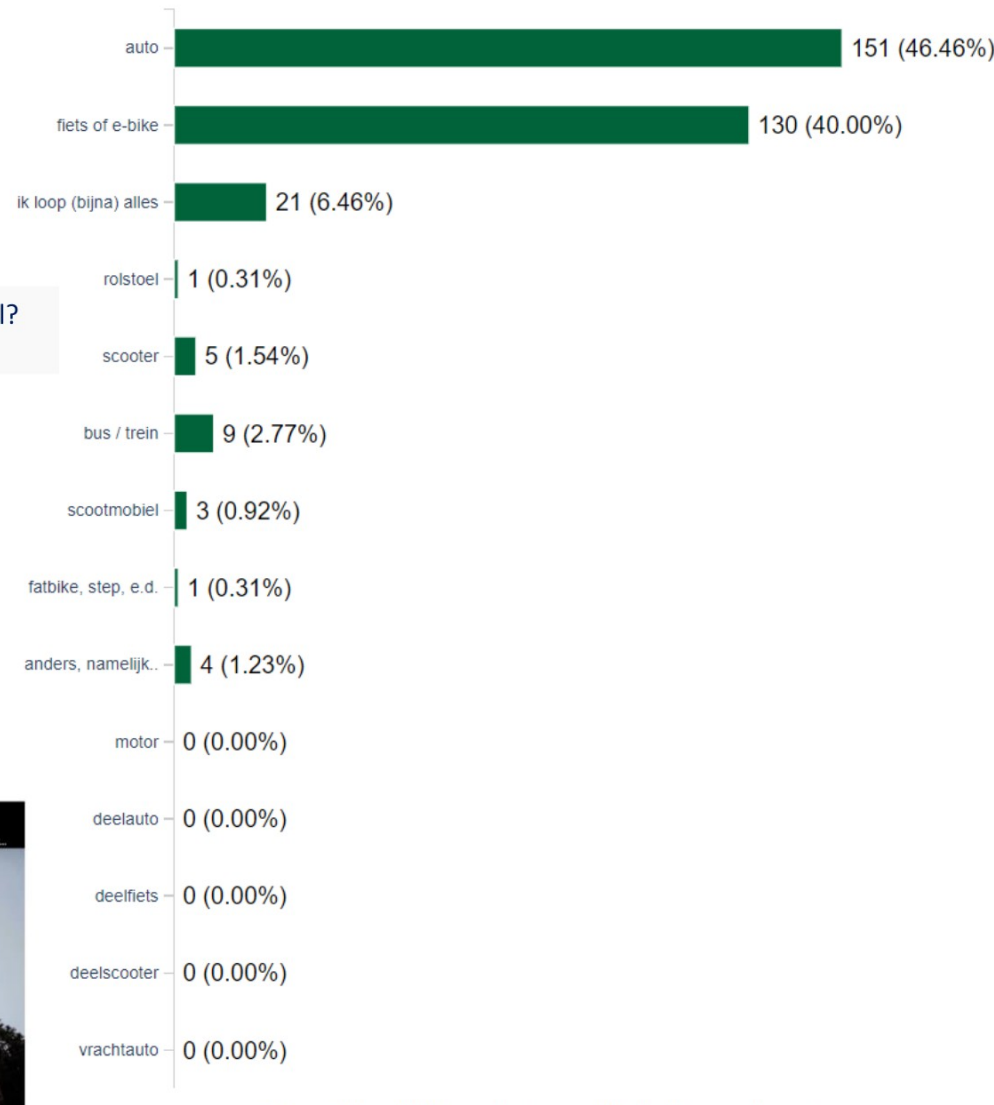


BELANGRIJK: Deze video staat op YouTube. Bij het klikken op deze video zullen er minimale, geanonimiseerde, gegevens met YouTube worden gedeeld om de stream mogelijk te maken.

Q1: wat is jouw meest gebruikte vervoermiddel?
met introfilmpje; n=326 bij eind ronde 1

- ☐ bus / trein
- ☐ motor
- ☐ deelscooter
- ☐ fatbike, step, e.d.
- ☐ ik loop (bijna) alles
- ☐ auto
- ☐ vrachtauto
- ☒ fiets of e-bike
- ☐ deelauto
- ☐ anders, namelijk..
- ☐ rolstoel
- ☐ deelfiets
- ☐ scooter
- ☐ scootmobiel

0 / 250



- 69 Afhankelijk van het weer. Bij slecht weer de auto
- 70 Nu met de e bike, maar wellicht later met auto

"Ik ben net terug van een korte vakantie in de achterhoek. daar zie je hoe intensief het treinverkeer (kleine treinen) wordt gebruikt in de dorpen met aansluiting op busvervoer"

Q3: wat wil je zeker terugzien uit richting 1/beter benutten?

- fiets wordt vaak genoemd en scoort hoog
- top-vijf *verschillend soortige* antwoorden vs bottom-vijf:

SenseBuilder	Top 5	Top 5  	Bottom 5	Bottom 5  	NoveltySearch 
 (5) 					
 goede afstemming van verkeerslichten op aanbod verkeer onderbouwingen 	41	2.3	18		
 Stimuleren van de fiets voor korte afstanden. En gebruik van openbaar vervoer. onderbouwingen 	34	2.4	14		
 Huidige straten beter benutten en veiliger maken onderbouwingen 	32	2.1	15		
 Oplossen van de 3 spoorweg bottlenecks in Tolberg om een betere ontsluiting te hebben. Ook met een zo korte mogelijke aansluiting met de snelweg, zodat de wijk(en) ontlast wordt(en) onderbouwingen 	30	2.0	15		
 Stimuleren thuiswerken + stimuleren fietsen. Meer bewustwording van vervoersalternatieven ipv automatisch de auto pakken. Betere bewustwording dat (e-)fiets sneller is dan auto op korte afstanden. Harde aanpak verkeersaso's maakt verkeer veiliger. onderbouwingen 	29	1.9	15		

SenseBuilder

Top 5

Top 5

Bottom 5

Bottom 5

NoveltySearch

Bredere wegen, drempels weg

onderbouwingen

-21 -1.4

Ik ben met pensioen dus geen fietsplan **meer** van toepassing. Na 3 gestolen **fietsen** koop ik geen nieuwe **meer**.

onderbouwingen

-21 -1.5

Zo min mogelijk geld hierin steken wil ik zien. Dat moet mogelijk zijn

onderbouwingen

-14 -1.3

Fietsen ja, mits fietspaden die goed en snel naar het centrum c.q. station gaan. Geen aanpassingen aan infra? Dus geen verbeteringen aan fietspaden. De minst slechtste keuze uit deze vraag is Thuiswerken.

onderbouwingen

-13 -1.0

Het fietsenplan vanuit de werkgever is er al heel lang en heb daar altijd gebruik van gemaakt. Alleen nu met vervroegd pensioen valt dat weg. Is dit iets om vanuit de gemeente te faciliteren?

onderbouwingen

-12 -1.1

“Aandachtspunt: . De filmpjes gaan voornamelijk over de plaats Roosendaal. De omliggende dorpen komen niet echt aan bod”

Q3: wat vind je juist géén goed idee van richting 1/beter benutten?

SenseBuilder	Top 5	Top 5	Bottom 5	Bottom 5	NoveltySearch
Voetpaden aanleggen in verbindingswijken. Bijvoorbeeld op de Vijfhuizenberg ligt een groot deel geen voetpad. Terwijl het een belangrijke verbindingroute is voor voetgangers tussen de Tolberg en het centrum. onderbouwingen v					
Werkgevers stimuleren is prima hoor.. maar ik als "pensionair" ga voorv veilige fietspaden en goed openbaar vervoer onderbouwingen v					
De huidige aanpak voor snellere fietsen zoals met name fatbikes die overlast en onveilige situaties geven onderbouwingen v					
Verdere aanpassing van de infrastructuur vermijden lijkt me erg star. Er zijn zeker aanpassingen nodig. onderbouwingen v					
Meer rekening houden voor parkeren invalide. In de meeste gemeente is het gratis parkeren met een invalidenparkeerkaart behalve Roosendaal. Zelfs bij het ziekenhuis is het betaald parkeren voor een invalide parkeerplaats ondanks de kaart onderbouwingen v					

SenseBuilder	Top 5	Top 5	Bottom 5	Bottom 5	NoveltySearch
fatbikes op voetpaden en woonwijken onderbouwingen v					
Alles laten zoals het is onderbouwingen v					
extra opgevoerde voertuigen. onderbouwingen v					
Ik maak me zorgen dat we een beetje doordraaien wat betreft het klimaat etc. Iedereen moet zelf kunnen kiezen of ze lekker de auto of scooter pakken of ofdat ze gaan fietsen. Daar moet een gemeente zich niet mee benoeien. onderbouwingen v					
Doorgaande wegen, terug naar 80. Kleinere wegen fietswegen of 60 onderbouwingen v					



Hetzelfde filmpje weer. Je hebt net gezegd dat je graag terug wilt zien. Nu waar je juist niet gelukkig van wordt.

Wat vind jij juist géén goed idee aan deze eerste richting? Gebruik het tekstveld.



BELANGRIJK: Deze video staat op YouTube. Bij het klikken op deze video zullen er minimale, geanonimiseerde, gegevens met YouTube worden gedeeld om de stream mogelijk te maken.

0 / 250

"Prima richting mits er goed mee omgegaan wordt. Maar deze keuzes heeft altijd verliezers"



Q4: Vraag 4: Als je een rapportcijfer moet geven, wat krijgt de richting 1 / 'beter benutten' dan? Nul betekent beroerd. Tien juist uitstekend

Gemeente Roosendaal

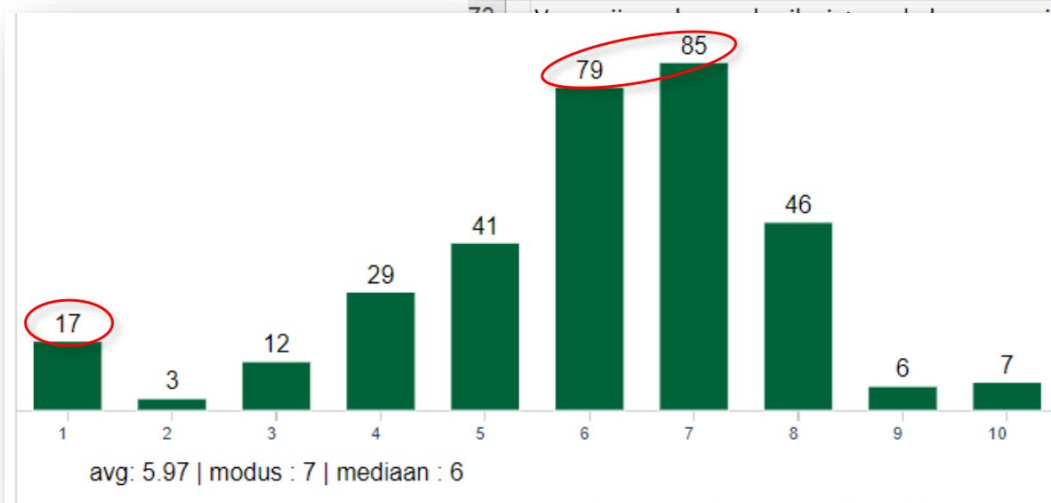
De laatste vraag over deze richting is simpel. Geef een cijfer.

Als je een rapportcijfer moet geven, wat krijgt de richting 'Beter Benutten' dan? Nul betekent beroerd. Tien juist uitstekend.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

beroerd uitstekende lijn

Privacy Policy vorige volgende



63	Ik heb nu juist het gevoel dat het wegnennetwerk niet goed benut wordt. Er moet heel veel en ver omgereden worden vanwege eenrichtingsverkeer.	5
64	Geen handhaving stop er dan mee. Het park in de stad wordt door ebike en fietsers als doorgang na het centrum gebruikt. Geen handhaving. Stop er dan mee en haal de bord	1
65	Die ring is verschrikkelijk	4
66	Het is mens eigen dat men niet graag afhankelijk is van anderen. Dus vervoer van dee, pool vervoer werkt niet en zal nooit werken. Met thuis werken wordt er veel gekeken na	6
67		9
68	Hoezo beter benutten en geen aanpassingen aan infrastructuur? Het is logisch dat je dingen beter benut, maar als er aanpassingen nodig zijn dan moet je die gewoon doen.	5
69	Er zit een goede kern in, maar het zal niet volstaan.	6
70	Gedragsverandering bij mensen is er één met een lange adem. Begin op scholen en alle publieke ruimtes met promo's over veiligheid is het verkeer.	6
71	Kijk naar wat er al ligt en indien echt nodig pas de infrastructuur aan vooral als het de veiligheid ten goede komt	8
72	Het is goed om te kijken wat er nu al is, maar vooral op waar de knelpunten liggen en proberen die in de bestaande situatie op te lossen	7
73		7
74	entie is goed.	7
75	scooters. Huidige capaciteit van fietsenstallingen is te klein en openingstijden moet ruimer worden.	7
76	ar dijken te rijden	4
77	ndere flexibelere werktijden voor bedrijven kantoren scholen etc	8
78	dacht plan. Zonder aanpassing gedrag veranderen is moeilijk!	7
79		5
80	aar ook de mentaliteit van de weg gebruiker moet worden verbeterd	5
81		6
82	t nu al te wensen over.	7
83	voor fietsers maar ook voor autos. Niet alleen op de fietsers focussen maar ook op al het andere wat aan het verkeer deel	6
84	verkeer gekeken worden	4
85		7
86	t element thuiswerken geloof ik niet in dat dit haalbaar is	7
87	fietsen.	7
88	dat niet altijd direct veel geld hoeft te kosten.	10
89	tten?	6
90	laten we eerst eens kijken wat er reeds is en start een betere handhaving. Meer verkeer betekend in de huidige maatschappij meer "hufter"gedrag wat welig kan tieren. denk h	6
91	prima omdat deze variant ook de meest betaalbare variant zal zijn	7
92	ik hou het in het midden, een cijfer geven vind ik lastig. om de enquête te doen vond ik wel leuk om te doen.	5
93	Er zijn bijv fietspaden maar die zijn zo smal daar durf je bijna niet alleen op te fietsen laat staan in te halen	6
94	De doelstelling is goed dus gaan we er voor.	7
95	Slecht opgezet, je wordt indirect maar 1 richting opgestuurd, er zijn helemaal geen opties.	3
96	Eerst zien en dan geloven	6
97	geen keuzes maken enkel blijven faciliteren	2

1 | "Dit is naïef"

1 | "echt onzin"

1 | "Geen reële oplossing om werknemers of schoolkinderen op de fiets te krijgen. Sterker nog: bij de laatste verbouwing van een lagere school wordt de infrastructuur gefaciliteerd voor autobezit"



Volgende film. Roosendaal gaat richting superbereikbaar. We zijn vanuit alle windrichtingen goed verbonden. Meer treinen in alle richtingen, snelle fietsroutes naar alle dorpen en andere gemeenten, nieuwe autoverbindingen. Weer de drie vragen

Bekijk de film. Wat wil je zeker terugzien uit deze tweede richting Maximaal Bereikbaar? Gebruik het tekstveld.



Q5: Bekijk de film. Wat wil je zeker terugzien uit deze tweede richting / maximaal bereikbaar? Gebruik het tekstveld

SenseBuilder

Top 5

Top 5

Bottom 5

Bottom 5

NoveltySearch



Goed openbaar vervoer! Veilige fietspaden
onderbouwingen v

31 2.6

intercity naar Antwerpen **herstellen**. Dit zal voor veel forensen de reden kunnen zijn de auto te laten staan.
onderbouwingen v

29 2.4

Snel fietspaden, knelpunten oplossen en voetgangers veiligheid
onderbouwingen v

26 2.4

Extra station tolberg/bravis

24 2.2

Vrachtwagenparking met faciliteiten/beveiligd. Spoorwegtunnel Dreesweg. Extra inrit parking centrum.
onderbouwingen v

24 2.2

SenseBuilder

Top 5

Top 5

Bottom 5

Bottom 5

NoveltySearch



Niets, veel onzin
onderbouwingen v

-19 -1.9

Ik word hier erg gelukkig van! Wat mij betreft hebben alleen e-auto's, e-bikes fietsen en alle zonder verbrandingsmotor toegang tot Roosendaal. Het speelt nu al zolang en niemand doet mee, we ontkomen er **niet** aan om onaangename besluiten te nemen.
onderbouwingen v

-19 -2.1

en links filmpje dat waarschuwd dat als we de **auto** (niet elektrisch) meer **ruimte** geven krijgen we alleen maar nadelen. linkse bangmakerij
onderbouwingen v

-11 -1.2

Meer **ruimte** voor de **auto**. Kijk naar het huidige verkeersbeeld dus daar is nou eenmaal behoefte aan
onderbouwingen v

-11 -1.4

Betere doorstroming voor automobilisten, minder fietsers
onderbouwingen v

-9 -1.5

"Graag, omdat ik in België werk en daar veel familie heb wonen"

Q6: Wat vind je juist géén goed idee van richting 2 / maximaal bereikbaar?

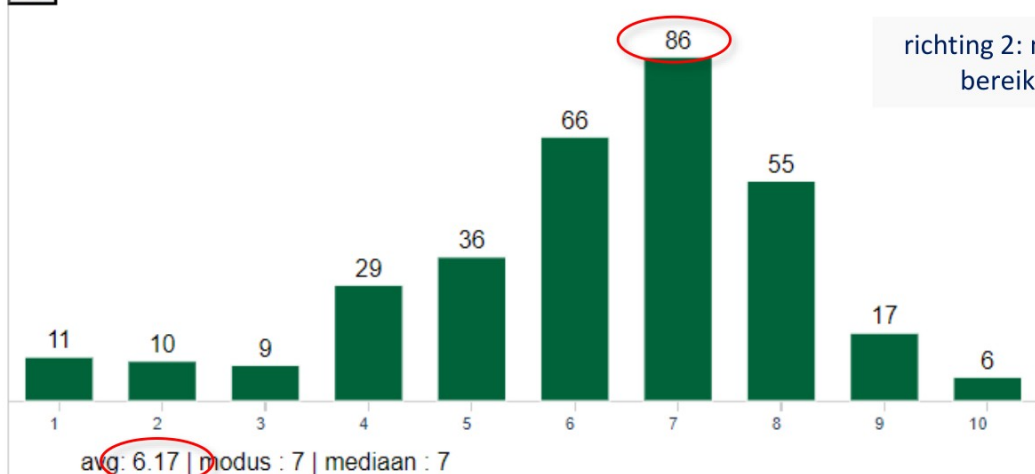
SenseBuilder	Top 5	Top 5	Bottom 5	Bottom 5	NoveltySearch
					
Ten koste van groen. Meer asfalt, niet doen. onderbouwingen v	21	2.3			
P+Rs met alleen deelfietsen: dat gaat niet werken, omdat je men daarmee niet uit de auto krijgt. onderbouwingen v	20	2.0			
Dat de ideeën ten koste gaan van het groen. Laten we juist meer groen en bomen toevoegen aan de stad! Ook rekening houden met het water . Wij wonen op het laagste punt in Roosendaal. We hebben daar al veel water , laat staan als er nog meer komt. onderbouwingen v	20	2.5			
Niet meer asfalt in de binnenstad, bij voorkeur minder. onderbouwingen v	19	1.5			
Geen goed idee: groen en klimaatadaptie mag hier niet onder lijden. Wateroverlast en hittestress enorm probleem in steden. onderbouwingen v	18	1.8			

SenseBuilder	Top 5	Top 5	Bottom 5	Bottom 5	NoveltySearch
					
Extra wegen/asfalt. onderbouwingen v			-16	-1.5	11
Fietspaden zijn nuttig voor een kleine groep mensen. Laat dat achterwegen onderbouwingen v			-12	-1.3	9
Toch aandacht voor auto . Minder groen????? onderbouwingen v			-12	-2.0	6
Extra parkeer ruimte voor auto's. Veel luchtverontreiniging. onderbouwingen v			-9	-1.0	9
P + R . zal weinig gebruik van worden vanwege net kleine aantal bezoekers aan Roosendaal. onderbouwingen v			-9	-1.0	9
Totaal	Score: -58 Support: 14 (1%) Afwijzing: -72 (6%) Totaal uniek: 37 (24%)				

“De trien prima, maar alle plannen daarbuiten, sorry ik hoor en zie niets over de A58 dwars door de stad. Daar moeten we mee beginnen voor de plannen gaan maken wat er om heen moet geburen”

Q7: Je rapportcijfer weer. Wat krijgt de richting Maximaal Bereikbaar van je? Gebruik eventueel het tekstveld

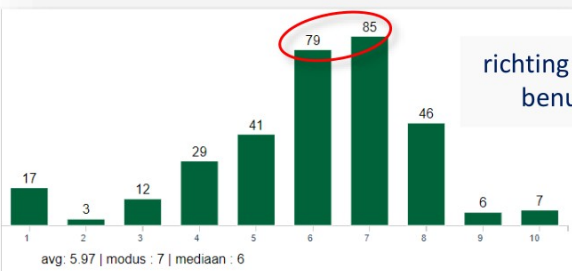
	Uitvoerbaarheid is ambitieus	5
	De denklijn krijgt een 9 mits er gezorgd wordt dat er ook meer groen komt. Dat kan namelijk.	9
39	Vorig jaar is er ingezet om de A58 weg te krijgen. Asfalt doortrekken naar de Zundertseweg gaat niet gebeuren, te veel tegenstand	5
40	Als dat ook geldt voor de dorpen	8
41	Meer fiets- en voetgangers verkeer, eventueel aangevuld met elektrisch, maar minder gemotoriseerd verkeer	6
42	Ik heb een neutrale mening	6



richting 2: maximaal bereikbaar

en sneuvelen voor auto's. Stop daar toch eens mee!!
 huwende effecten! Dat zijn echter aannames en u stuurt dus hiermee!
 fietsverbindingen zijn prima. Hopelijk gaat er niet te veel verloren van het groen ten gunste van
 . Hier moeten we vanaf. Als je in een stad wil wonen moet je gebruik maken van het openbaar vervoer
 oemd naar ook minder goede, daarom een gemiddeld cijfer.
 elke vormen van vervoer maximale bereikbaarheid krijgen
 informatie. teveel antwoorden geven op een filmpje en je hebt maar 250 woorden. dan haak ik helaas af
 endaal groter moeten kunnen maken. Maar centrum kan je niet verruimen en dus zal de drukte daar all
 , prima! Maar de natuur mag hier niet onder lijden. We moeten voorzorgsmaatregelen nemen op wat c
 mag hier niet onder lijden. Zoals eerder aangegeven. Groen maakt je stad aantrekkelijk om te gaan fie
 ssen, maar gehele pakket te zwaar en waarschijnlijk kostbaar
 ten koste te gaan van groen of klimaatadaptatie. Bomen langs wegen en fietspaden, speciaal asfalt voc

58	Cijfer kan hoger worden wanneer het versterken van het autoverkeer uit de richting Maximale Bereikbaarheid wordt gehaald.	7
59	Groen moet blijven	4
60	Teveel groen opofferen	6
61	Verkeersluw maken van de woonkernen en het centrum.	7
62	Dit cijfer omdat ik als fietsende Roosendaler nog me erg aan wangedrag van andere fietsers en weggebruikers, handhaving zie ik n	4
63	Er zitten goede aspecten in, maar door alles te doen wat in de film wordt aangegeven wordt er teveel opgeofferd.	7
64	Groen is een verantwoordelijkheid van ons allen, onze tuin is bv een oase van groen. Straten en bereikbaarheid van de gemeente	8
65	Geen optie ivm schade aan milieu	2
66	Je moet niet alles willen. Maak fietsen aantrekkelijker en houdt auto's van niet bewoners buiten de stad	7
67	Vooral veel bittere noodzaak, maar deels wat doorgeslagen.	7
68	Veel meer dure oplossingen die niet gaan bijdragen aan betere bereikbaarheid	4
69	Goed om bereikbaarheid te verbeteren en onveilige rotondes en oversteekpunten te verbeteren	7
70	Beter over nadenken en uitwerken. Afgaande op de toon van het filmpje vindt de gemeente dit niet de juiste weg om te gaan	6



richting 1: beter benutten



Q8: Laatste film. Roosendaal gaat voor maximaal leefbaar.
Wat wil je daaruit in elk geval terugzien? [...]

SenseBuilder	Top 5	Top 5	Bottom 5	Bottom 5	NoveltySearch
					
Prima plan, toekomstbestendig. Let op mensen dit van autovervoer afhankelijk zijn onderbouwingen v	23	2.9			
bereikbaarheid buitenwijken met de auto onderbouwingen v	22	2.4			
Veiligere rotondes en wegen voor fietsers onderbouwingen v	22	2.4			
Prima denkrichting. Echter! We leven in een vergrijzende maatschappij. In deze denkrichting wordt met geen woord gesproken over de busverbindingen. Dit is nu al een drama in Roosendaal, in vergelijking met andere Nederlandse steden. Moet beter! onderbouwingen v	21	2.1			
Groen in de directe leefomgeving in gebieden die voor wonen zijn bestemd.	21	2.3			

SenseBuilder	Top 5	Top 5	Bottom 5	Bottom 5	NoveltySearch
					
Zo i zo stoppen fietsers zo veel ruimte te geven ik zie nou al dat meer ongelukken gaan gebeuren. Waarom de a 58 naar 80 zijn vljullie gestoord laat staan hoe nu is volgens mij hebben jullie hoofden te gestoten onderbouwingen v			-21	-2.3	
Meer toegang voor automobilisten onderbouwingen v			-13	-1.9	
Meer prioriteit naar auto's onderbouwingen v			-10	-1.3	
Klimaat onzin, weg ermee. Stad moet leefbaar zijn. onderbouwingen v			-9	-1.1	
Alleen de A58 naar 80 binnen de bb-kom en het station verbeteren de rest aub in de prullenbak. Dit is Roosendaal, niet Parijs, ons centrum is superklein en er wonen veel mensen in centrumring en die naai je allemaal een oor aan met dit soort onzin onderbouwingen v			-7	-0.8	



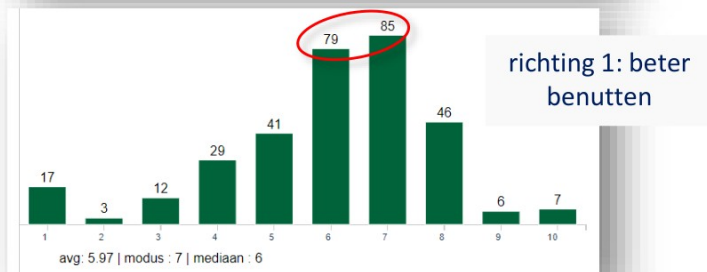
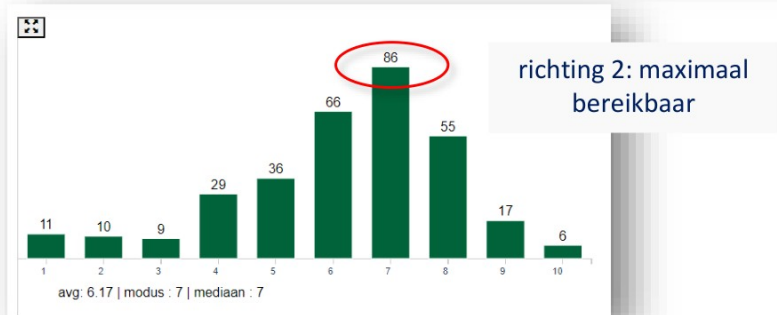
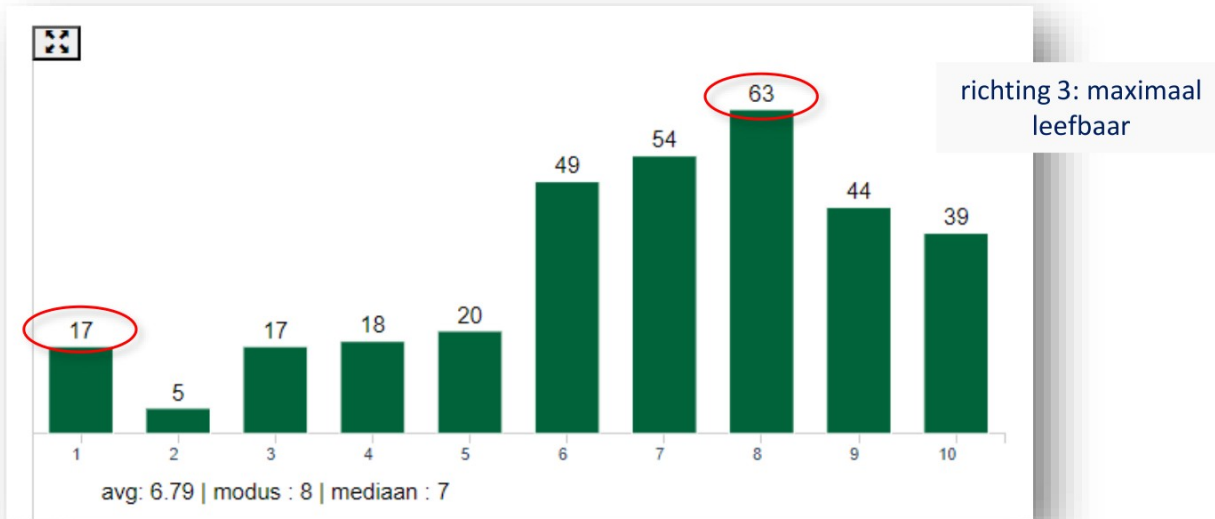
Q9: Wat vind je juist géén goed idee aan Maximaal Leefbaar? Gebruik het tekstveld

SenseBuilder	Top 5	Top 5	Bottom 5	Bottom 5	NoveltySearch
Ook meer handhaving/ boetes, als ik nu zie hoe makkelijk mensen hun rotzooi dumpen in de natuur. Een mooi Roosendaal maken we met zijn allen.					
onderbouwingen v					
De overkapping A58 met groen is de oplossing voor gezonde ruimte.					
onderbouwingen v					
Busvervoer zou gratis moeten, dat hoor ik niet terug					
onderbouwingen v					
een uitstekend voorstel. Maximale leefbaarheid voor de voetganger, voor de mens in algemene zin.					
onderbouwingen v					
Als ik naar de mensen om mij heen kijk, kan er niemand realistisch op de fiets naar zijn werk. Ontmoedigen van auto's in het centrum is niets mis mee, mensen discrimineren/wegjagen die afhankelijk zijn van een auto voor inkomen is niet goed.					
onderbouwingen v					

SenseBuilder	Top 5	Top 5	Bottom 5	Bottom 5	NoveltySearch
De heilige koe in het verdomhoekje gooien					
onderbouwingen v					
Niks. Super slecht initiatief. Blijf van ons Roosendaal af met je tengels. Er is geen behoefte aan meer groen en zeker niet aan langzamer verkeer. (Wat overigens nu al niet vooruit te branden is)					
onderbouwingen v					
Station zo laten en geen verandering aan wegen. Geen snelheid beperking					
onderbouwingen v					
Minder groen en meer auto .					
onderbouwingen v					
Ik vind het hele idee niks					
onderbouwingen v					

“Geen minder goed idee in dit plan, wel een vraag wat we gaan doen met de voertuigen van bewoners van de binnenstad?”

Q10: Je rapportcijfer. Wat krijgt de richting Maximaal Leefbaar van je? Gebruik het tekstveld



“De overkluizing van de grote weg is onzinnig en onbetaalbaar, in de stad moet je ruime parkeerfaciliteiten hebben, als je het parkeren in de stad beperkt is het de doodsteken van de ondernemers”



Q11: Als jij moet kiezen, waar besteed jij het geld dan aan? Je mag er twee kiezen

Iets anders. De visie gaat over alle vervoer. Je kunt geld maar één keer uitgeven. Eerder, in Het Gesprek, noemden véél deelnemers twee dingen écht belangrijk: 1) netwerk van snelle, comfortabele fietspaden, en 2) beter en slim openbaar vervoer

Economie. Veiligheid. Bereikbaar. Een fijne woon- en werkomgeving. Het speelt allemaal. Maar als jij moet kiezen, waar besteed jij het geld dan aan? Je mag er twee kiezen. Gebruik desnoods het tekstveld.

- ☐ snel met de auto naar je werk
- ☐ snelfietsnetwerk hele omgeving
- ☐ 's-avonds bussen naar dorpen
- ☐ groene leef/verblijfskwaliteit
- ☐ veilige straten om te spelen
- ☐ e-auto/fiets overal opladen
- ☐ goede treinverbindingen
- ☐ met de auto centrum in kunnen
- ☐ fijn wandelrondje in elke wijk
- ☐ parkeren voor de deur
- ☐ paden voor ouderen/rolstoelen

0 / 250



veral waar dat mogelijk is (in Tolberg bijvoorbeeld de Fazantberg, maar er zijn ongetwijfeld meer voorbeelden). met de komst van stille en snelle fiets en auto gevaarlijke situaties geeft. Is natuurlijk super moeilijk, maar daar door geburen er soms vervelende dingen. me ouderen: gratis busvervoer 70+. Trottoirs zijn erbarmelijk = gevaarlijk/valaccidenten. Veilige stalling bij NS zodat er met trein wordt gereisd. omgeving moet starten. Vanuit dat gevoel kun je verdere maatregelen uitvoeren. Zorg voor een stabiele, veilige en fijne directe omgeving en neem mensen van daaruit me

es na ons moet centraal staan. En daar dient de auto zich naar te schikken... ng van de regels faalt deze aanpak! Station van Roosendaal had een restaurant vroeger, dat d ompers en ZZP busjes staan de auto vaal half op de weg. Dit mag niet maar er wordt toch niet cht aan bod. oorkruist worden en woonwijken langs de snelwegen. Dat is de beste investering en gaan. Beter vragen hoeveel geld (deel van totaalbudget) je aan welke optie zou willen best n) wordt gebruikt in de dorpen met aansluiting op busvervoer. elijke woonomgeving en snelle verbindingen randstad kan succesvol worden. Wel bouwen in en. n niet voor in dit vervoersverhaal. Het is dus incompleet!! er! Hoe kan het dan toch zijn dat in alle denkrichtingen dit totaal niet aan de orde komt. fatbikes. Een ontzettend onlogische en gevaarlijke ring. Ingezet moet worden op handhaving ens een rondje Roosendaal moeten doen in een rolstoel dan word er snel geld vrij gemaakt. moet iets gedaan worden tegen uitzendbureaus met 13 auto's per woning, belachelijk dat ik omische activiteiten (werken) t, op de stoep, voor de deur zonder oprit. Daar mag ook naar gekeken worden ken zijn ook belangrijk. maken of je fiets er nog staat als je terug komt. En goedkopere treinkaartjes. t ten koste van het groen gaat. Hier ligt echt wel verbetering potentie taal moet nog meer dementievriendelijk worden. ordt bedoeld geld voor speelvoorzieningen. sen in woonwijken. Benoem betere groenbeheerders.

37 | Alles goed bereikbaar, voor zowel fietsers, wandelaars, OV en autobestuurders
38 | Ik mis de verbindingen naar de industrieterreinen. Niet de koppeling van industrieterreinen zoals de Nelson Mandelaweg. Die laatste zorgt alleen maar voor overlast als goed gaat tenger. Er is geen verbinding

5/5 "Ik vind het fijn om nog steeds met Roosendaal bezig te zijn en verbonden te zijn. Ik bezit een moestuin in Roosendaal en zal ook zeker in mijn meningen het groene hart spreken."

Achtergrond Focusgesprekken

Focusgesprekken

5.1 Doel focusgroepen

Tijdens de focusgesprekken is ingegaan op de waardering die specifieke doelgroepen hebben voor de bestaande situatie en de ambitie die zij hebben voor de toekomst van de gemeente Roosendaal. Het doel van de focusgesprekken is om scherp te krijgen wat er leeft en speelt in de gemeente vanuit het oogpunt van georganiseerde stakeholders.

5.2 Vier focusgroepen

1. Bijeenkomst 6 mei 2024 (20 deelnemers)

- Vertegenwoordigers van de dorps- en wijkraden: Citroenberg, Kalsdonk, Kortendijk, Kroeven, Langdonk, Moerstraten, Nispen, Stationsbuurt, Tolberg, Westrand en Wouw.

2. Bijeenkomst 3 juni 2024 (5 deelnemers)

- Parkmanagement, ondernemersvereniging Borchwerf, bedrijven en voorzitter collectief Roosendaal.

3. Bijeenkomst 13 juni 2024 (5 deelnemers)

- KBO Roosendaal, middelbaar beroepsonderwijs Curio en Fietzersbond

4. Bijeenkomst 13 juni 2024 (2 deelnemers)

- 2 vertegenwoordigers van ondernemers

5.3 Programma focusgesprekken

Met de aanwezigen is het volgende programma doorlopen:

- Kennismaking
- Introductie en proces mobiliteitsvisie
- Tussentijdse resultaten Flitspeiling
- Werksessie: Trends
- Vervolgstappen en afsluiting met een fysieke kaart op tafel

Ook was bij de eerste drie focusgesprekken wethouder Sanneke Vermeulen aanwezig voor het begin- en eindwoord.

Focusgesprekken

Opbouw focusgesprekken

Focusgesprekken

Mobiliteitsvisie Roosendaal

Kennismaking – wie zijn wij?

- Gemeente Roosendaal



- Transitiefocus: Het Gesprek



ESTHER VAN DER VALK

HARDY DE BODE

- Goudappel: Mobiliteitsvisie



DANNY WALRAVEN

DENNIS ERNST

GERTJAN OUDESTIJNE

Focusgesprekken

Mobiliteitsvisie Roosendaal

Toelichting proces – waarom?

huidige mobiliteitsbeleid

recente ontwikkelingen

samen met bewoners en ondernemers werken aan toekomstbestendige mobiliteit & bereikbaarheid



Focusgesprekken

Mobiliteitsvisie Roosendaal

Toelichting opdracht Goudappel

Step 1:
Gebiedsfoto

Step 2:
Mobiliteitsvisie

Step 3:
Multimodale netwerkvertaling

- Waar staan we vandaag?
- Wat komt er de komende jaren op ons af bij ongewijzigd gedrag en beleid?

- Waar willen we naar toe?
- Wat wil Roosendaal zijn in 2040 op het gebied van mobiliteit?

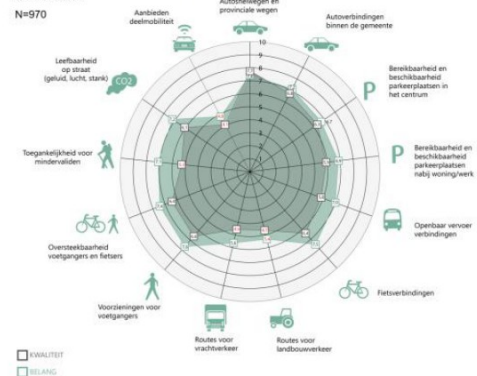
- En hoe komen we daar?
- En hoe zien de netwerken er dan in 2040 uit voor auto, fiets, openbaar vervoer etc?

Focusgesprekken

Mobiliteitsvisie Roosendaal

Resultaten flitspeiling

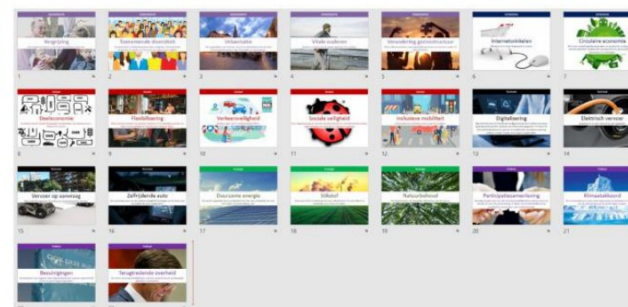
TOTAALBEELD
N=970



Focusgesprekken

Mobiliteitsvisie Roosendaal

Trends



Focusgesprekken

Mobiliteitsvisie Roosendaal

Afsluiting



Focusgesprekken

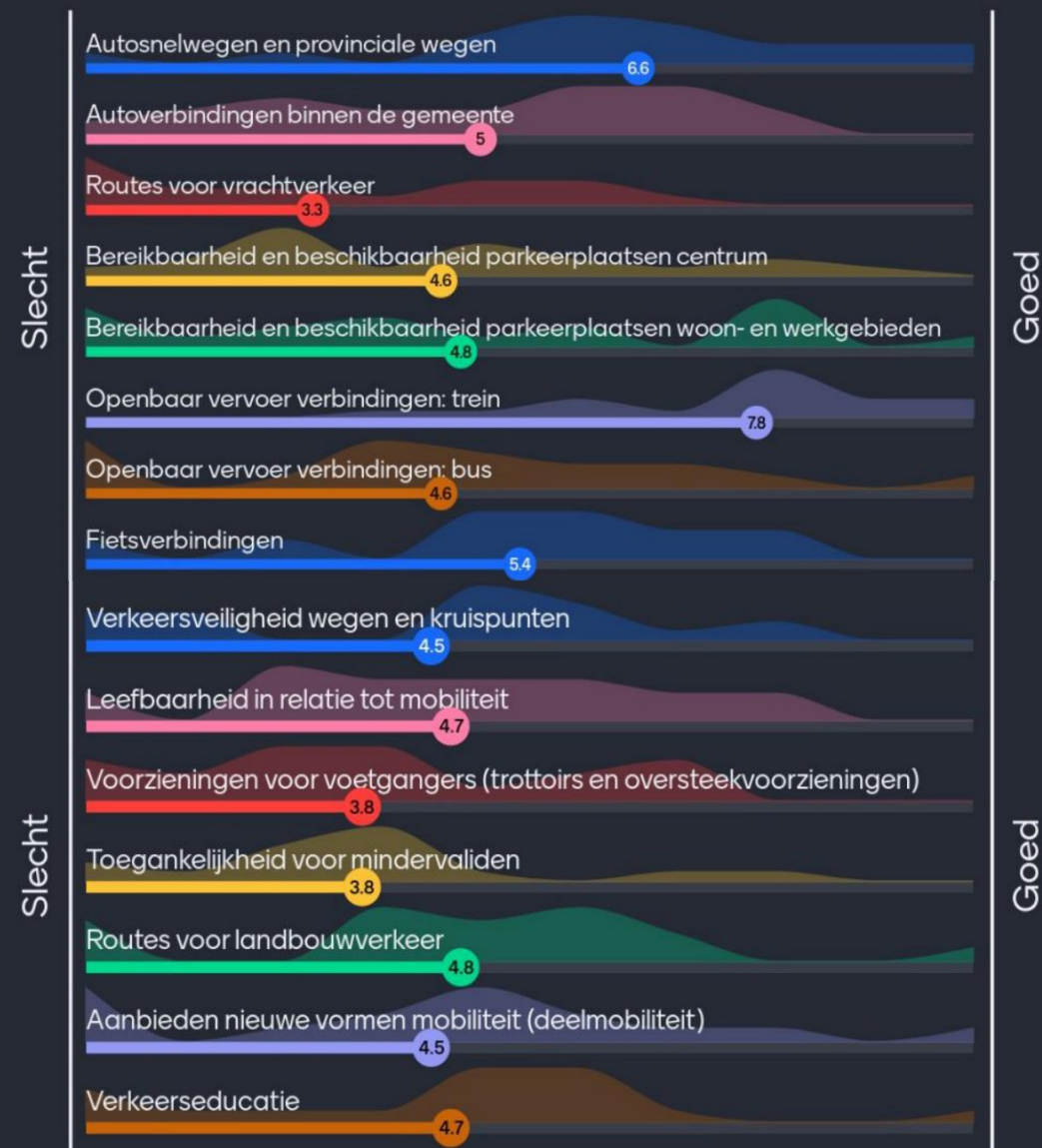
Resultaten Mentimeter focusgroep 1 (bewonersplatform)

Tijdens de eerste focusgroep is een Mentimeter gebruikt om verschillende mobiliteitsaspecten te beoordelen op kwaliteit en belang. Deze vragen zijn vergelijkbaar met de vragen die in de digitale enquête (Maptionnaire) zijn gesteld. Deze was tijdens het eerste focusgesprek nog niet live dus daarom is de vraagstelling nagebootst met de Mentimeter. Dit omvatte onderwerpen zoals autosnelwegen en provinciale wegen, de bereikbaarheid en beschikbaarheid van parkeerplaatsen in het centrum, fietsverbindingen, voorzieningen voor voetgangers en routes voor landbouwverkeer.

Veel aspecten worden als 'onvoldoende' beoordeeld. Hieronder volgen de vijf slechtst beoordeelde onderdelen, samen met het cijfer dat aangeeft hoe belangrijk ze worden gevonden.

1. Routes voor landbouwverkeer (3,3); belang (5,2)
2. Voorzieningen voor voetgangers (3,8); belang (8,2)
3. Toegankelijkheid voor mindervalide (3,8); belang (7,5)
4. Aanbieden nieuwe vormen mobiliteit (4,5); belang (6)
5. Verkeersveiligheid wegen en kruispunten (4,5); belang (8,5)

Hoe beoordeelt u ..?



Focusgesprekken

Na de afronding van de Mentimeter was er gelegenheid om te reageren. Hieronder volgt een samenvatting van de reacties die tijdens het focusgesprek zijn gegeven:

Bereikbaarheid met de trein

- Deelnemers zijn tevreden over de bereikbaarheid per trein en zijn positief over het openbaar vervoer, hoewel het als onbetrouwbaar wordt ervaren.
- In het verleden waren de treinverbindingen beter, zowel qua frequentie als niet/minder hoeven overstappen.
- Er is waardering voor het treinstation in Roosendaal, maar er is behoefte aan verbeteringen om het gebruik te verhogen.

Autosnelwegen

- De ligging van de A58 wordt als onhandig ervaren.

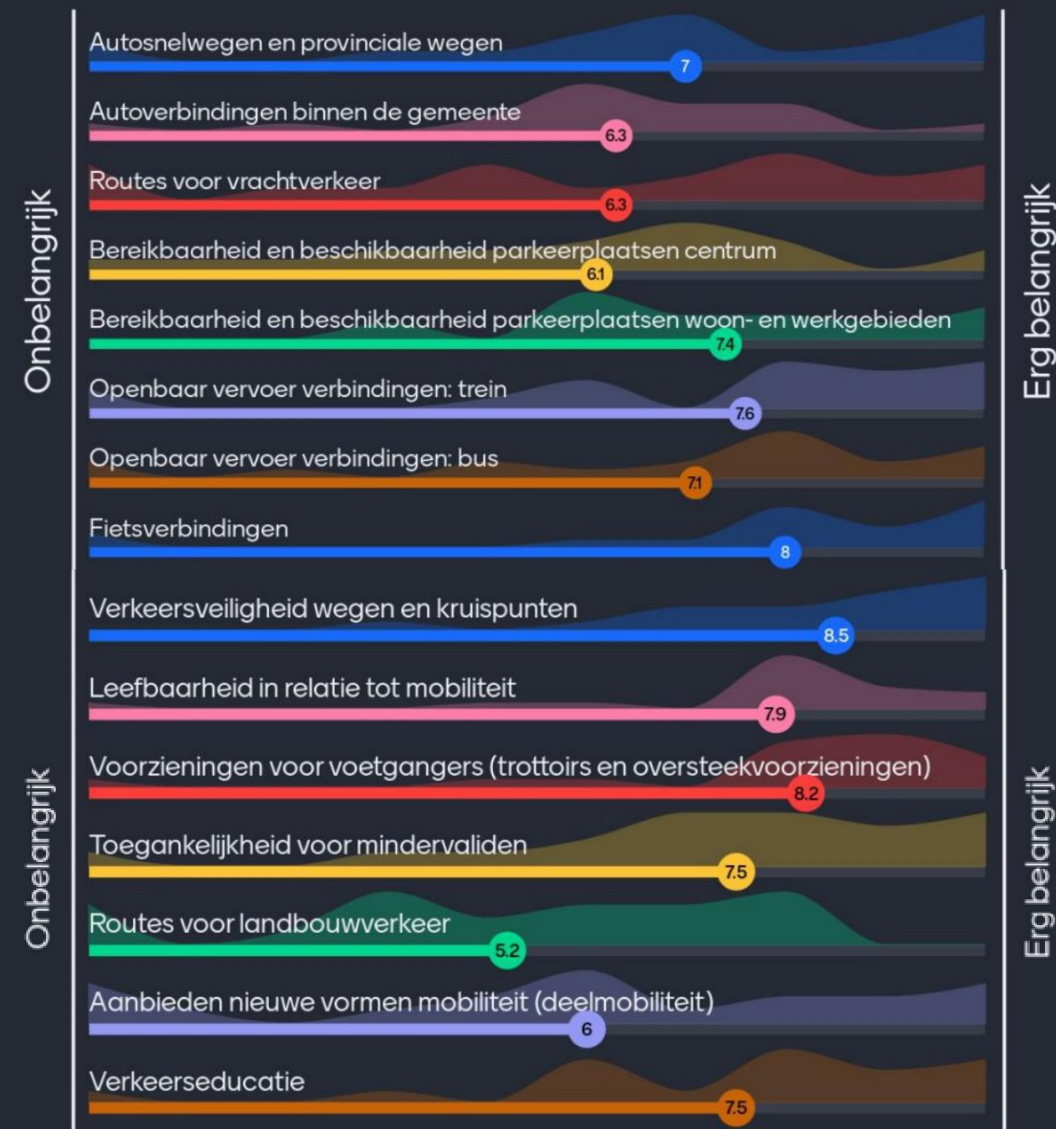
Routes voor vrachtverkeer

- Vrachtverkeer is verboden in de Westrand, wat vaak resulteert in omkeren en omleidingen naar woonwijken. Dit leidt tot vrachtwagens door de woonwijken.

Toegankelijkheid voor mindervaliden

- De toegankelijkheid voor mindervaliden wordt als onder de maat beoordeeld. Hellingen zijn te steil en slecht en er is beperkte toegang tot bussen. In heel West-Brabant rijden slechts drie bussen die toegankelijk zijn voor mindervaliden, maar geen daarvan in Roosendaal.

Hoe belangrijk vindt u ..?



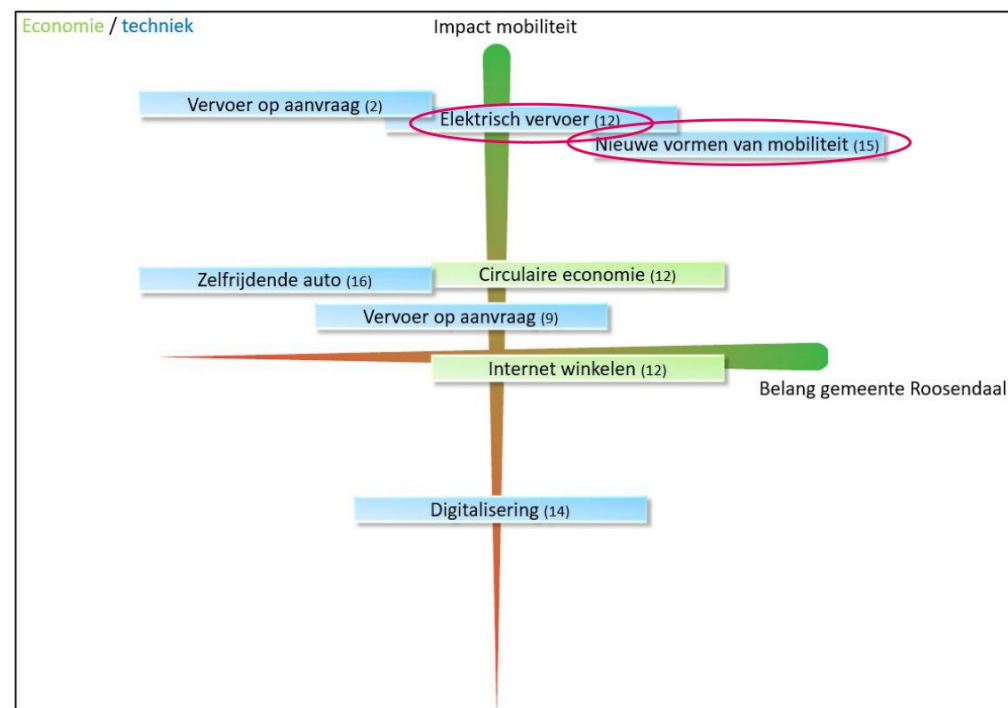
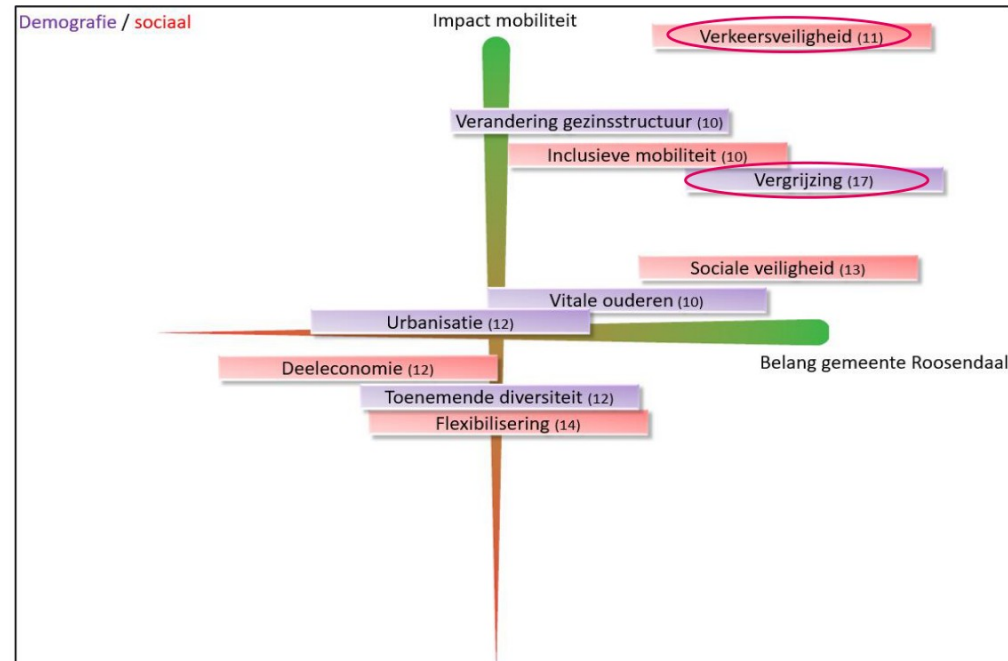
Focusgesprekken

Werkatelier Trends focusgroep 1 (bewonersplatform)

Tijdens de focusgesprekken werd er een werksessie gehouden met trendkaartjes. Op drie A0-vellen werd voor telkens twee thema's een spectrum weergegeven. Gebruikers konden met 24 kaartjes aangeven of een thema veel of weinig impact heeft op de mobiliteit en of het van groot of minder groot belang is voor de gemeente Roosendaal.

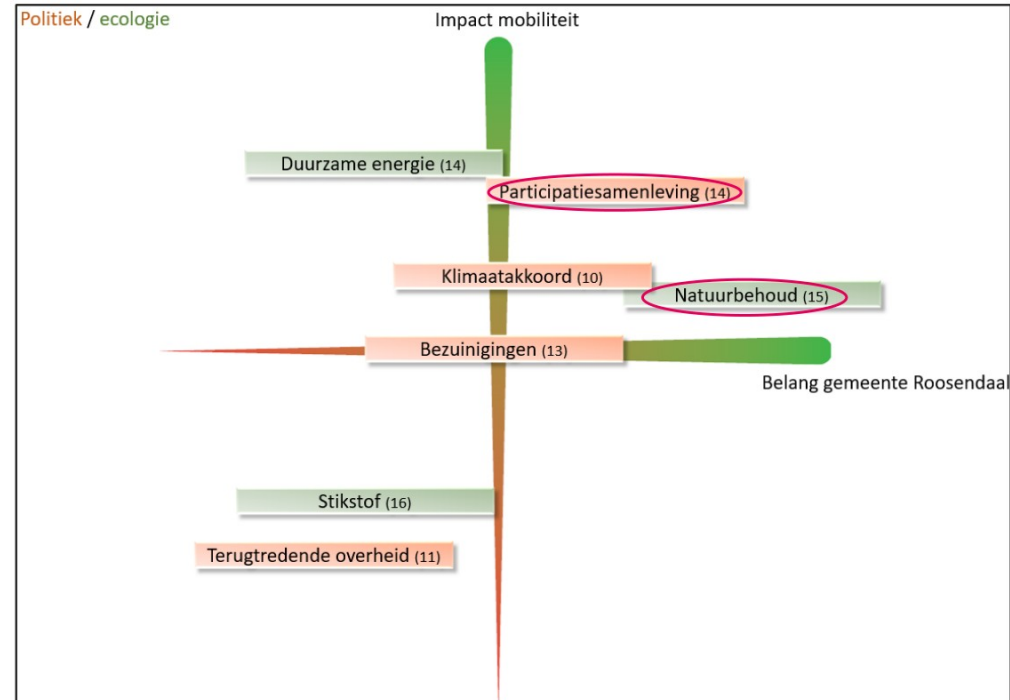
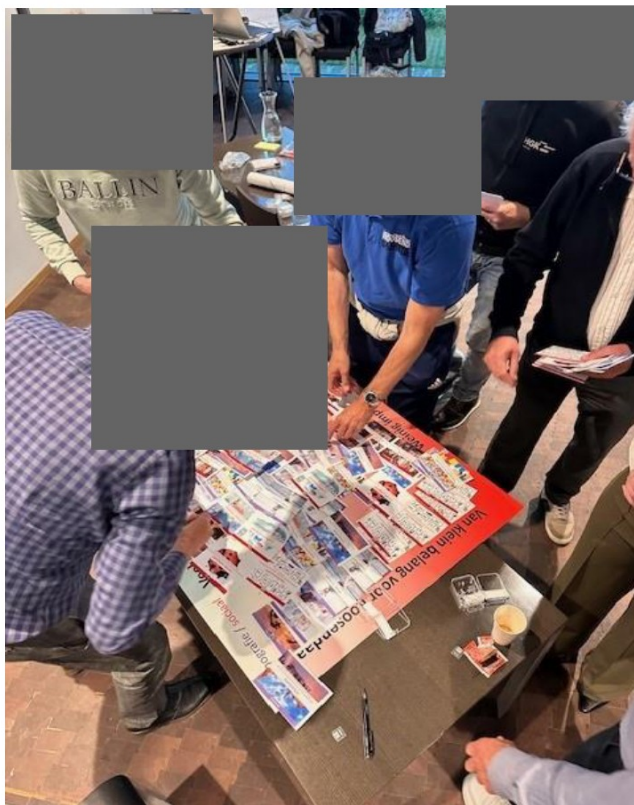
Binnen de thema's demografie en sociaal viel het op dat verkeersveiligheid (11 stemmen) en vergrijzing (17 stemmen) als factoren met grote impact en van groot belang voor Roosendaal worden beschouwd. Ook de verandering van de gezinsstructuur (10 stemmen) en inclusieve mobiliteit (10 stemmen) kwam in de buurt. Flexibilisering (14 stemmen) werd binnen deze thema's als de minst impactvolle factor gezien en van minder belang.

Binnen de thema's economie en techniek werden nieuwe vormen van mobiliteit (15 stemmen) en elektrisch vervoer (12 stemmen) als factoren met grote impact en van groot belang gezien. Bewoners erkenden dat dit twee onvermijdelijke onderwerpen zijn. Digitalisering (14 stemmen) werd daarentegen als minder impactvol en van minder belang voor Roosendaal beoordeeld.



Focusgesprekken

Binnen de thema's politiek en ecologie wordt geen enkel onderwerp als bijzonder impactvol voor Roosendaal gezien. Echter, natuurbehoud (15 stemmen) wordt wel als zeer belangrijk voor de gemeente beschouwd. Een terugtrekkende overheid (11 stemmen) wordt daarentegen gezien als een onderwerp met minder impact op de mobiliteit en van mindere betekenis voor Roosendaal.



Focusgesprekken

Reacties op eerste resultaten Flitspeiling focusgroep 2 (bedrijven, ondernemers en zakelijke vertegenwoordigers)

Tijdens de tweede focusgroep zijn de eerste resultaten van de Flitspeiling gepresenteerd, ingevuld door de ondernemers. Op basis van de getoonde resultaten kwamen er een aantal reacties naar voren:

Toegankelijkheid voor mensen met een beperking:

Dit aspect is laag beoordeeld door de ondernemers. Het is niet meer acceptabel dat niet iedereen de mogelijkheid heeft om overal te komen waar ze willen. Een voorbeeld hiervan is Majoppeveld; er komt geen bushalte in de nieuwe OV-concessie, waardoor mensen die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer worden uitgesloten van de arbeidsmarkt.

Aanbieden van deelmobiliteit

Dit scoort laag, wat niet verrassend is gezien het slechte gebruik bij de pilot in de gemeente in 2022 met GO-sharing. Aanwezigen vragen zich af of deelmobiliteit wel zal werken in Roosendaal, hoewel het vooral voor jongeren interessant kan zijn.

Autoverbindingen binnen de stad

Ook dit aspect wordt relatief laag gescoord. Vooral de onherkenbaarheid en moeilijk vindbare locaties worden als probleem ervaren. Hoe zorg je ervoor dat men snel en veilig op hun bestemming kan komen?

Leefbaarheid

Bij het vooruitkijken naar de toekomst speelt vergrijzing een belangrijke rol. Hier zijn enkele reacties:

Veel senioren worden in de binnenstad gehuisvest, maar de supermarktvorzieningen zijn ontoereikend. Een mogelijke oplossing is externe bevoorrading, bijvoorbeeld via Picnic.

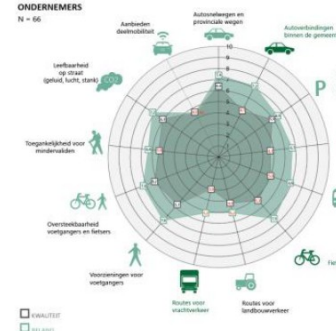
Hoe zorgen we ervoor dat alles bereikbaar en toegankelijk blijft, vooral voor ouderen?

Het is essentieel dat evenementen in de binnenstad mogelijk blijven. De binnenstad moet niet alleen woongemeenschappen voor ouderen bieden, maar ook aantrekkelijk en gastvrij blijven als een levendig stadscentrum. Een voorbeeld hiervan is de ijsbaan op het Kadeplein.

Let op de toenemende leegstand, wat grote zorgen baart over de leefbaarheid van het centrum.

Routes voor Vrachtverkeer

Het is opvallend dat ondernemers vrachtverkeer minder belangrijk vinden dan de algemene populatie. Waarom wordt het niet als belangrijk beschouwd? Voor ondernemers is vrachtverkeer cruciaal vanwege de vindbaarheid en de voortdurend veranderende routing. Het gaat niet alleen om afsluitingen, maar ook om het actief sturen van chauffeurs naar de juiste route.

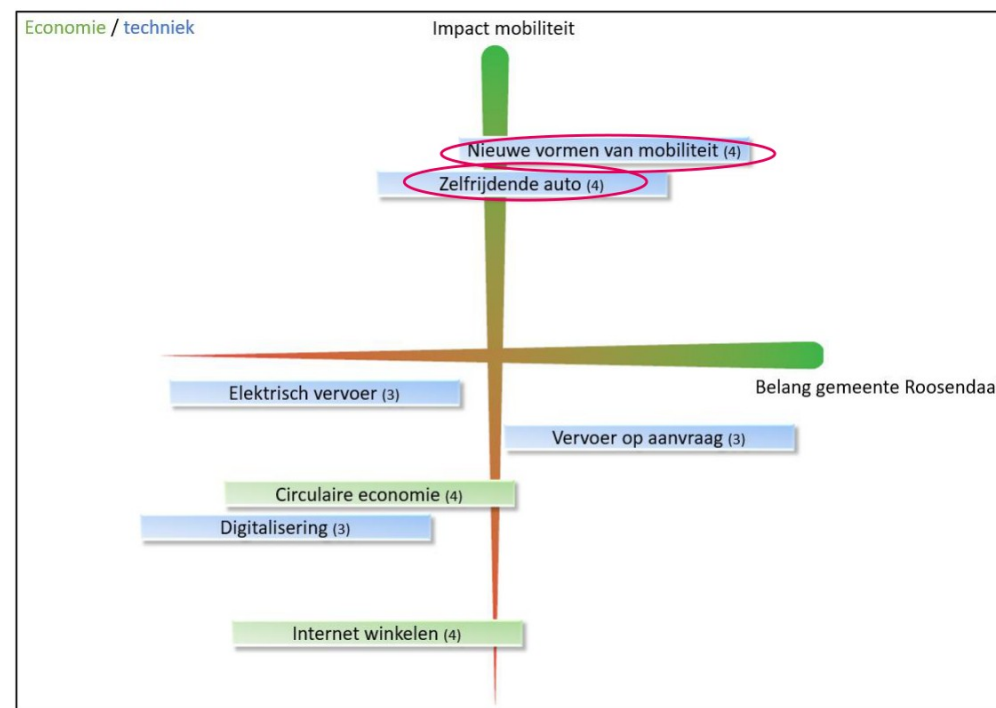
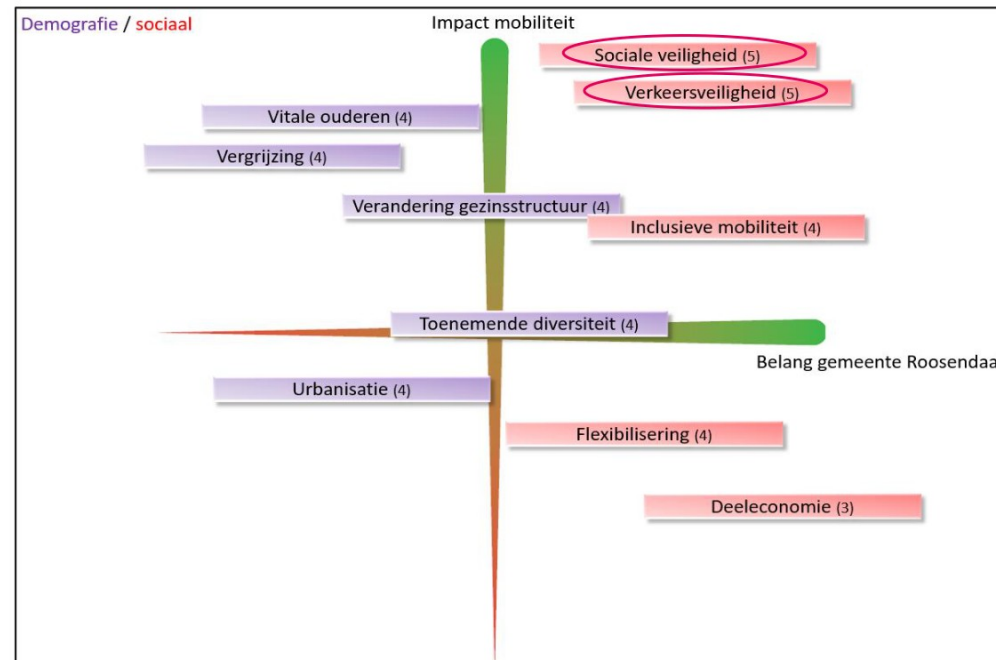


Focusgesprekken

Werkatelier Trends focusgroep 2 (bedrijven, ondernemers en zakelijke vertegenwoordigers)

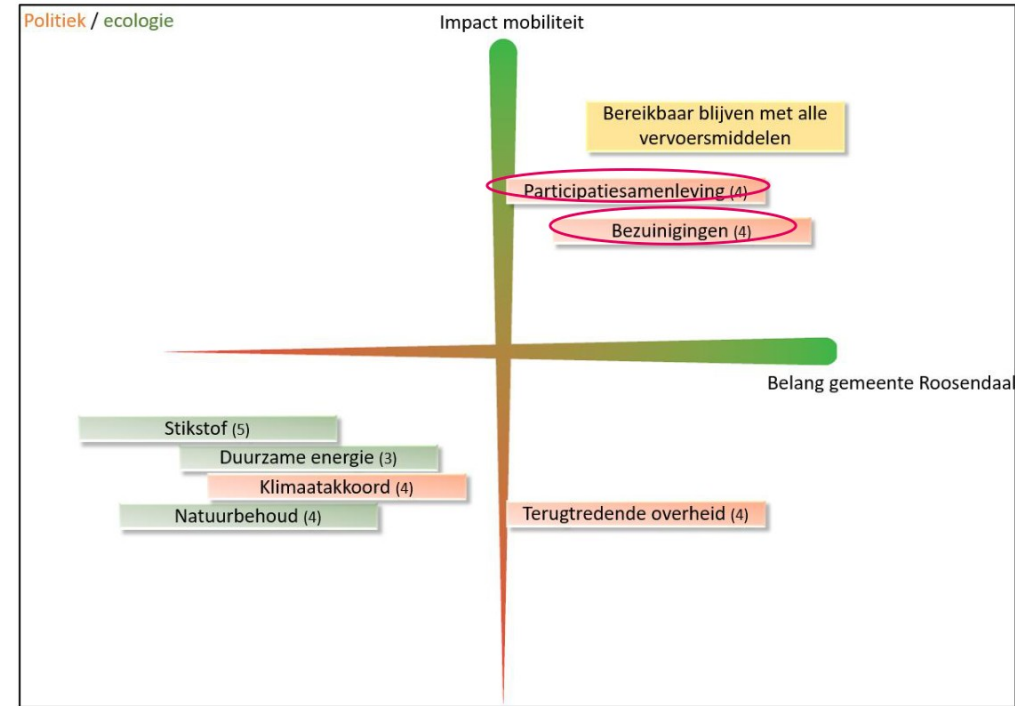
Binnen de thema's demografie en sociaal kwamen verschillende belangrijke punten naar voren. Inclusieve mobiliteit en verkeersveiligheid werden benadrukt als cruciale kwesties voor de gemeente Roosendaal. Een specifiek punt was de wens om doorgaande vrachtwagens uit de centrumstraten te weren om de veiligheid te vergroten. Daarnaast werd opgemerkt dat industrieterreinen vaak geen trottoirs hebben, waardoor voetgangers op de straat moeten lopen, vooral tijdens wandelpauzes. Momenteel worden op Majoppeveld groenvoorzieningen en wandelpaden aangelegd om dit probleem aan te pakken. Vergrijzing en vitale ouderen staan hoog op de agenda. Er werd opgemerkt dat dit een onvermijdelijke ontwikkeling is waar de gemeente proactief mee moet omgaan.

Binnen de thema's economie en technologie zijn de standpunten wat diverser. Internetwinkelen kan een concurrent zijn, maar het lijkt voor de aanwezige ondernemers minder invloedrijk. Dit bestaat namelijk al jaren en vereist een proactieve aanpak vanuit de ondernemers zelf. Consequentie is dat door internetwinkelen juist meer bestelbusjes rijden.



Focusgesprekken

Binnen de thema's politiek en ecologie zijn ook reacties ontvangen. Een kritisch punt is een juiste uitgave van geld aan de juiste dingen. Natuurbehoud wordt als mindere impact beoordeeld. Op dit moment is er geen directe aanleiding voor milieuzones, maar dit kan in de toekomst anders worden.



Focusgesprekken

Reacties op eerste resultaten Flitspeiling focusgroep 3 (KBO Roosendaal, middelbaar beroepsonderwijs Curio en Fietzersbond)

Tijdens de derde focusgroep zijn de eerste resultaten van de Flitspeiling gepresenteerd, ingevuld door alle respondenten. Op basis van de getoonde resultaten kwamen er een aantal reacties naar voren:

Deelmobiliteit

De lage frequentie van de bus wordt als problematisch ervaren, wat mogelijk kan worden opgelost met deelmobiliteit. In Roosendaal is echter al eerder een poging gedaan om deelmobiliteit te introduceren, maar dat was toen niet succesvol. Een van de aanwezigen suggereert dat als de gemeente hierin meer zou sturen, meer mensen gebruik zouden maken van deelmobiliteit. Het belangrijkste is dat de verkeersopties in het algemeen vergroot moeten worden.

Openbaar vervoer

Openbaar vervoer speelt een cruciale rol in de dorpen, vooral omdat buurtbussen zijn verdwenen. Het is van groot belang voor ouderen die minder mobiel worden, en ook voor jongeren en mbo-studenten die afhankelijk zijn van goed bereikbare onderwijsinstellingen. Welke vorm van vervoer men ook kiest, het moet financieel toegankelijk blijven.

Toegankelijkheid voor mensen met een beperking

Wordt ook door deze groep als een van de belangrijkste onderwerpen beschouwd.

Autoverbindingen binnen de gemeente

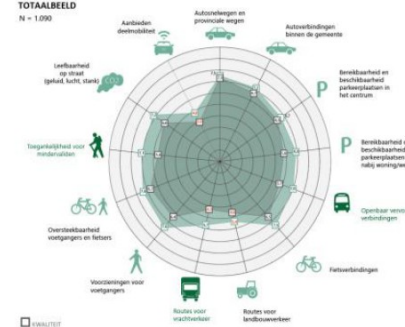
In dorpen wordt aangegeven dat de auto essentieel is omdat je daarmee overal kunt komen. Dit wordt bevestigd door de scores in de flitspeiling. Bovendien wordt er vaak gemeld dat je regelmatig moet omrijden.

Voorzieningen voor voetgangers

Een van de aanwezigen gaf aan dat hij graag een kaart wil zien waarop te zien is waar de voetgangers lopen en waar de wandelnetwerken kruisen met andere modaliteiten. Hiermee kun je de knelpunten in beeld brengen. Het is immers belangrijk dat voetgangers veilig van punt A naar punt B kunnen lopen. Ter bevestiging is aangegeven dat dit onderdeel zal zijn van de gebiedsfoto, wat stap 1 van het proces is.

Routes voor vrachtverkeer

Er wordt gesuggereerd dat vrachtwagenchauffeurs mogelijk niet massaal reageren op de flitspeiling, wat kan leiden tot een vertekend beeld. Hierdoor lijken vooral mensen te reageren die geen doorgaand vrachtverkeer door hun straat willen.

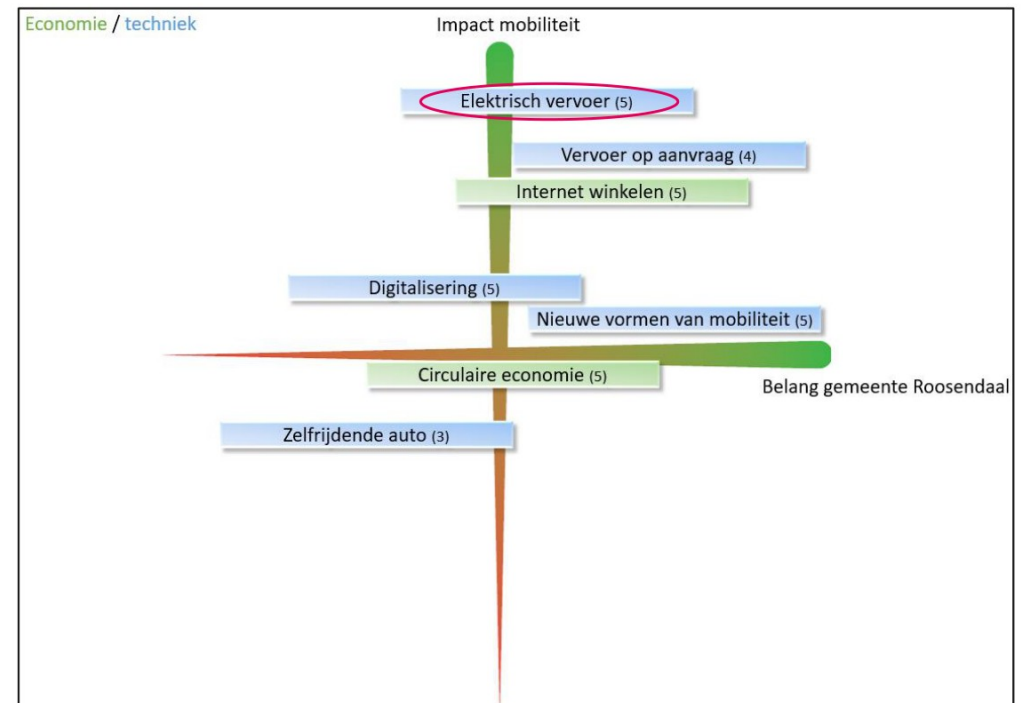
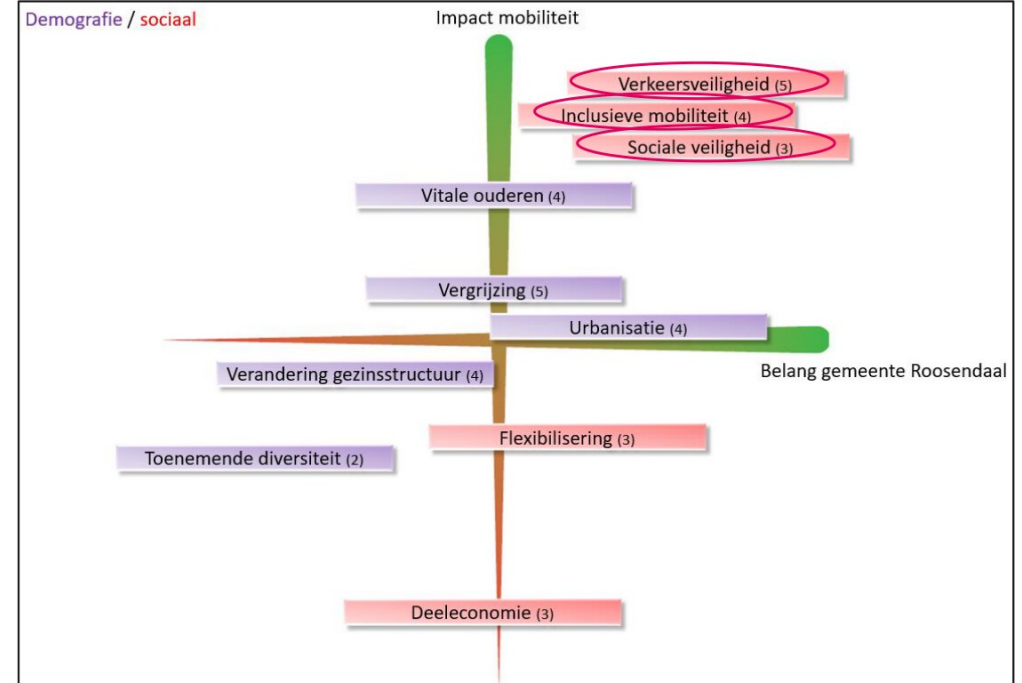


Focusgesprekken

Werkatelier Trends focusgroep 3 (KBO Roosendaal, middelbaar beroepsonderwijs Curio en Fietzersbond)

Binnen de thema's demografie en sociaal kwamen verschillende punten naar voren. Verkeersveiligheid wordt als vanzelfsprekend beschouwd, terwijl sociale veiligheid specifiek verwijst naar het veilig houden van bus- en treinstations. Vergrijzing wordt gezien als een landelijke trend die we moeten accepteren. Over deelmobiliteit wordt ook een duidelijke mening gecreëerd.

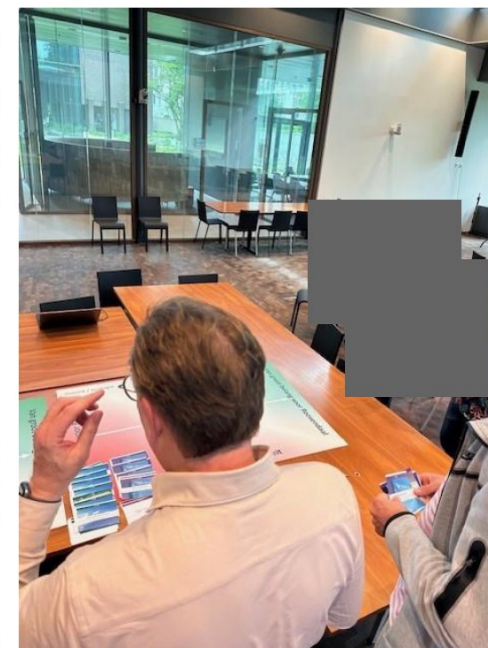
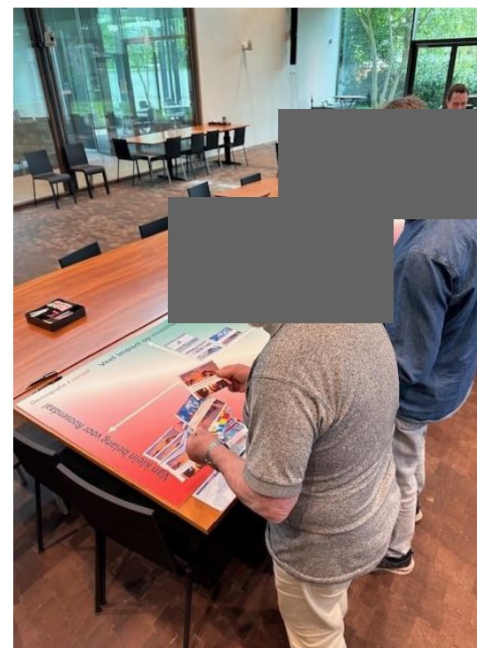
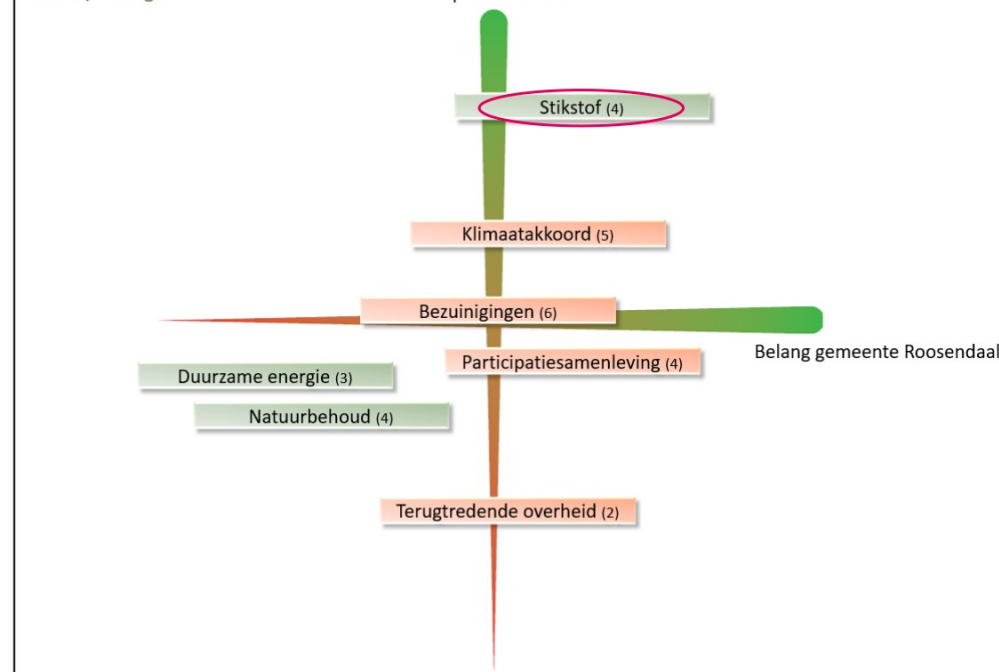
Binnen de thema's economie en techniek waren de reacties eensgezind. Zij zien elektrisch vervoer als een factor die van grote impact zal worden op de mobiliteit. Verder wordt er opgemerkt dat internetwinkelen iets is waar je mee moet omgaan, aangezien het niet zal verdwijnen. Tegelijkertijd hebben fysieke winkels moeite om aantrekkelijk te blijven, maar de gemeente zet zich in om dit te ondersteunen.



Focusgesprekken

Binnen de thema's politiek en ecologie zijn ook reacties ontvangen:

- Over stikstof wordt gezegd dat de impact op Roosendaal onbekend is, aangezien dit een kwestie is waar de overheid momenteel mee bezig is.
- Digitalisering en elektrisch vervoer zullen steeds belangrijker worden. De aanwezigen staan hier ook voor open.
- Natuurbehoud wordt als belangrijk beschouwd, hoewel men aangeeft dat dit in eerste instantie weinig met mobiliteit te maken heeft. Echter, men ziet graag dat de groene delen binnen de gemeente met elkaar verbonden worden, wat een uitdaging zal zijn. Als dit ten koste gaat van de autobereikbaarheid, blijft de auto belangrijker.
- Wat betreft de participatiesamenleving zijn er reacties dat men graag meer mensen deel ziet nemen aan deze sessies. Er is gevraagd om deze sessies zoveel mogelijk te verspreiden om meer deelnemers aan te trekken.



Focusgesprekken

Werkatelier Trends focusgroep 4

Het vierde focusgesprek is vanwege de lage opkomst in een alternatieve vorm gehouden, meer als een interview, waardoor het gesprek een persoonlijker karakter kreeg. De werksessie met trendkaartjes is hierbij niet doorgegaan.

Aanwezig waren twee ondernemers: Nicky Broos, sinds 2006 actief in Roosendaal, eigenaar van Playdôme Roosendaal en voorzitter van de ondernemersvereniging Leisurepark. De andere aanwezige was Marco Krijn, van de Scootmobiel Winkel, gevestigd op de Kade. Onze dank gaat uit naar beide heren voor hun aanwezigheid.

Doordat hun bedrijven op verschillende locaties zijn gevestigd, kwamen er verschillende belangen, problemen en visies naar voren. Het is belangrijk op te merken dat dit slechts een representatie is van individuele meningen binnen de wijken, en niet de mening van de hele wijk vertegenwoordigt.

Bij het Leisurepark worden door Nicky de volgende problemen ondervonden:

- Bezoekers van de Outlet gebruiken parkeerplaatsen van Playdôme.
- Roosendaal heeft geen goed openbaar vervoer met de bus. Door het ontbreken van de bus worden er wel veel OV-fietsen gebruikt.
- Er is geen verbinding tussen de binnenstad en Leisurepark.
- Er is maar één weg in en uit het gebied, wat niet bijdraagt aan de doorstroming. Dit kan gevaarlijke situaties opleveren, vooral voor nooddiensten. De verkeersafwikkeling in Leisurepark is niet goed en veroorzaakt veel irritaties.

Bij de Kade worden door Marco de volgende problemen ondervonden:

- Op de Kade wordt geen OV gebruikt.
- De fietspaden zijn niet slecht, maar kunnen kwalitatief beter. Scootmobielen hebben hier veel last van. Voor scootmobielen zijn asfalt fietspaden het fijnst.
- Er is een gevaarlijke trend van het opvoeren van scootmobielen. Door de vergrijzing neemt het aantal scootmobielen in het verkeer toe.
- Roosendaal is te goed bereikbaar met de auto.
- Marco is blij met zijn eigen parkeerplek op de Kade en vindt dat het centrum bereikbaar moet blijven, hoewel hij ook aangeeft niet afhankelijk te zijn van het centrum voor de locatie van zijn onderneming.
- Op de Kade wordt vaak hard gereden. Er zijn geen fietspaden, waardoor het proefrijden met scootmobielen op de weg moet plaatsvinden.
- De spoorwegovergang bij de Kade staat vaak lang open, waardoor lange wachtrijen ontstaan.
- Voor ouderen is de toegankelijkheid tot technologie superlastig.
- Er gebeuren steeds meer ongelukken met elektrische fietsen en ouderen. Ze gaan steeds harder en verder.

Focusgesprekken

Gezamenlijk deden zij uitspraken over wat zij graag terug willen zien in de visie:

- Voetgangers en fietsers vanuit Roosendaal moeten veilig bij Leisurepark kunnen komen, zodat ze niet per se met de auto hoeven te komen. Andere bezoekers uit de regio komen wel met de auto.
- Een goede OV-verbinding naar Leisurepark is essentieel.
- Leisurepark moet groener worden om bij te dragen aan de leefbaarheid.
- De fietsverbinding naar de binnenstad moeten veilig en efficiënt zijn.
- Slimme mobiliteit mag worden geïntroduceerd.
- Beiden zijn fan van deelmobiliteit en noemen voorbeelden zoals elektrische stepjes in Berlijn en goed OV in Londen. Ze zien echter dat concurreren met grote steden lastig is.
- De meeste kansen voor deelmobiliteit liggen bij de jeugd, die graag gebruik wil maken van deelmobiliteit.
- Het station moet aan beide kanten toegankelijk worden voor meer kansen en groei.
- Er moeten scherpe beslissingen worden gemaakt door de gemeente.
- Probeer nieuwe pilots, zoals Go-sharing. Hoewel deze niet lukte, is er ruimte voor nieuwe initiatieven.

- Als je het ene vervoersmiddel wilt verminderen, moeten er altijd alternatieven zijn.
- Hubs voor pakketdiensten.
- Hubs voor deelmobiliteit in bijvoorbeeld Leisurepark om de verbinding met de stad te verbeteren.
- Meer parkeermogelijkheden voor vrachtwagens op industrieterreinen.

Er was nog één afsluitende opmerking. Er werd aangegeven dat zij de participatie onvoldoende vonden, aangezien er slechts twee ondernemers aanwezig waren. Beide ondernemers vinden het jammer dat er niet meer ondernemers aanwezig waren en geven aan te hopen dat de ondernemers zich in het verdere participatietraject nog wel wat meer van zich laten horen.

Focusgesprekken

Opsomming reacties op de (fysieke) kaart

Het buitengebied vraagt om extra aandacht, graag meer fiets- en wandelvriendelijke omgevingen.

Hier komt een nieuw AZC met 350 inwoners. Daarvan zijn 50 leerplichtigen die naar Roosendaal moeten (15% leerplichtig tussen 12-18 jaar). Hoe komen die naar scholen? Ze kunnen deels niet fietsen. Oplossing is collectief vervoer? Of andere oplossingen?

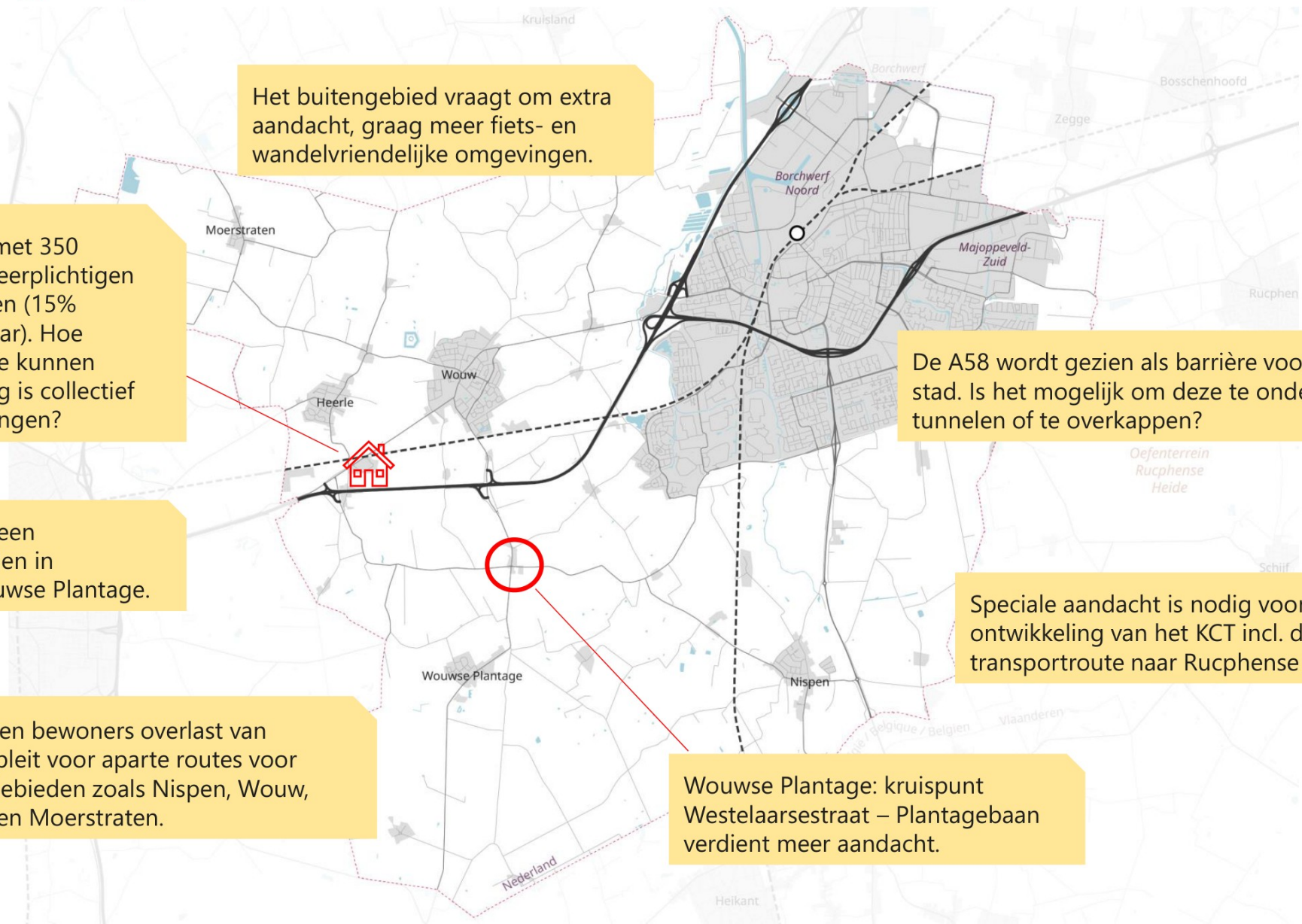
Momenteel zijn er geen suggestieve fietspaden in bebouwde kom Wouwse Plantage.

In dorpen als Nispen ervaren bewoners overlast van vrachtverkeer. Er wordt gepleit voor aparte routes voor fietsers en wandelaars in gebieden zoals Nispen, Wouw, Wouwse Plantage, Heerle en Moerstraten.

De A58 wordt gezien als barrière voor de stad. Is het mogelijk om deze te onder tunnels of te overkappen?

Speciale aandacht is nodig voor de ontwikkeling van het KCT incl. de transportroute naar Rucphense Heide.

Wouwse Plantage: kruispunt Westelaarsestraat – Plantagebaan verdient meer aandacht.



Focusgesprekken

Opsomming reacties op de (fysieke) kaart

Er is behoefte aan meer aandacht voor de veiligheid van scholieren die per fiets rondom het station reizen.

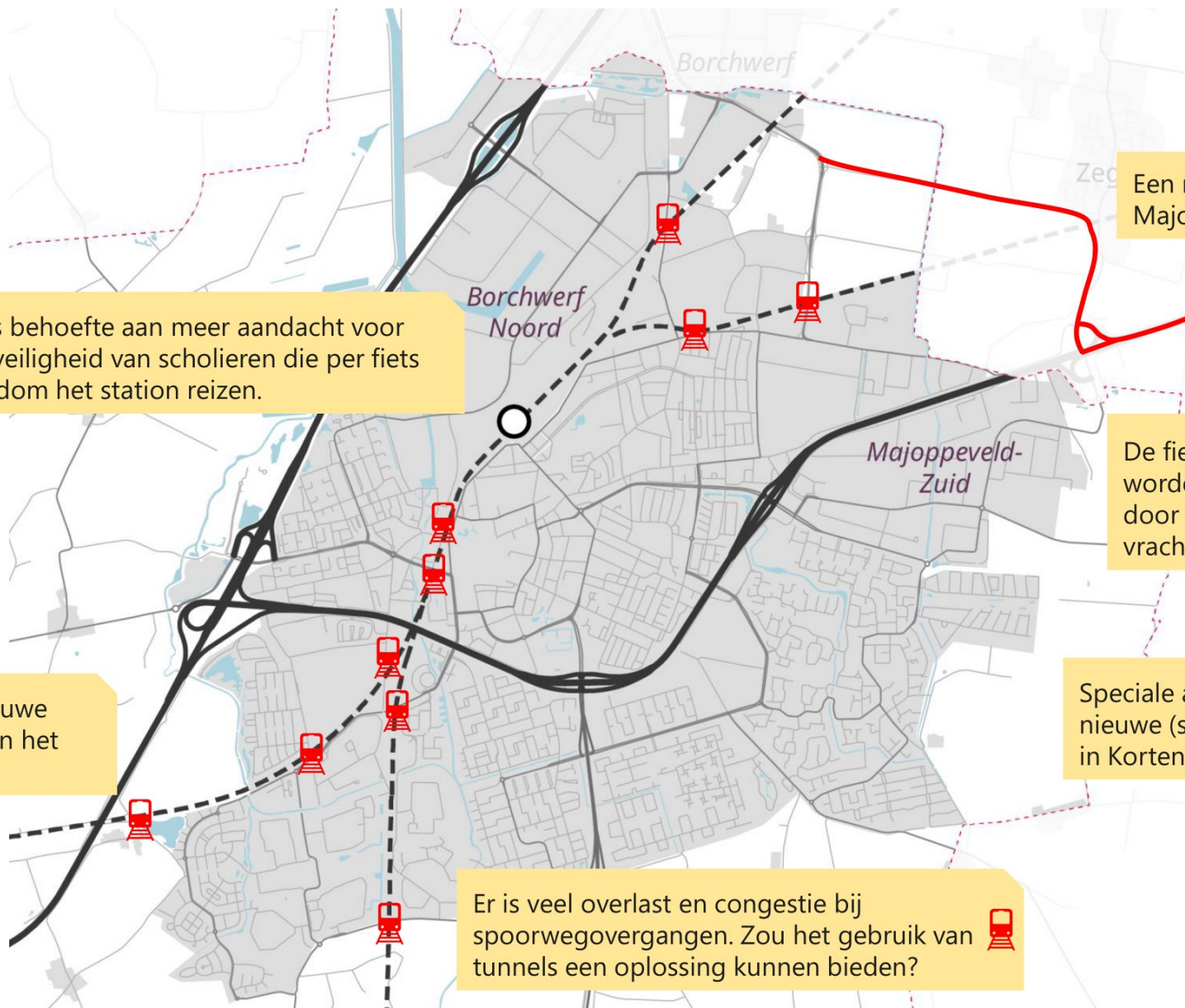
Het idee is ingebracht om een nieuwe oprit naar de A58 bij de locatie van het nieuwe ziekenhuis te creëren.

Er is veel overlast en congestie bij spoorwegovergangen. Zou het gebruik van tunnels een oplossing kunnen bieden?

Een mogelijke noordoost tangent Majoppeveld-Noord?

De fietsvoorzieningen in Leemstraat worden als onvoldoende ervaren, mede door het gecombineerde gebruik met vrachtverkeer.

Speciale aandacht is nodig voor de nieuwe (samengevoegde) schoollocatie in Kortendijk.



Focusgesprekken

Opsomming reacties droombeeld Roosendaal 2040

Wij vroegen alle aanwezigen naar hun droombeeld van Roosendaal in 2040. Dit is een blik op de reacties:

Roosendaal moet bereikbaar en toegankelijk blijven.

Verbeterde mobiliteit binnen de werkgebieden en een toekomstgerichte aanpak voor standsontwikkeling.

Meer groen, meer woonerven en een autoluwe inrichting voor de veiligheid.

Bereikbaar blijven met alle soorten voertuigen.

Een kabelbaan.

Verbeteren van parkeren en zero-emissie vervoer.

De hoop dat de gemeente moedige keuzes durft te maken; willen we een fiets- of wandelstad worden? Moeten we het openbaar vervoer stimuleren? Iedereen staat hierachter, maar wanneer zetten we de volgende stap?

Goede verbinding met De Stok (incl. onderwijslocaties)

Autoluwe is wenselijk, maar wel met verstand. Auto's kunnen niet helemaal verdwijnen, anders sluit je mensen uit.

Goed bereikbare locatie voor studenten.

Veiligheid voor kwetsbare verkeersdeelnemers.

Veiligheid voor iedereen, voortbouwend op het principe van Duurzaam Veilig.

Verplaatsingen zonder verkeersongevallen van A naar B.

Roosendaal bereikbaar houden.

Rekening houden met vergrijzing; het zou fijn zijn als iedereen kan meedoen en verkeersarmoede wordt opgelost.

Ontsluitingen moeten goed blijven; met meer auto's is er meer ruimte nodig.

Er moeten duidelijke keuzes gemaakt worden over wat waar moet gebeuren; in het dorp iets anders dan in het centrum.

Efficiënt openbaar vervoer, zodat mensen minder vaak de auto pakken.

Een beter bereikbaar en betaalbaar Roosendaal.

Veiligheid

Meer mogelijkheden om het verkeer in te voegen op verschillende punten.

Verkeersluwer, met gemakkelijker toegang tot de stad zonder verkeerschaos.

Verbeterde voorzieningen voor mensen met beperkingen en betere signalering.

Veilige en duurzame verbindingen voor studenten en docenten.

Beter openbaar vervoer, minder autoverkeer of meer gedeelde auto's.

Autoluwe en veilig, waarbij de auto ondergeschikt is aan de mens en niet andersom.

Multimodale bereikbaarheid voor iedereen.

Minder leegstand, geen inrichtingsverkeer, geen vaststaande leveranciers, en verbeterd parkeren.

Multimodaal bereikbaar zijn.

Toegankelijkheid voor iedereen.

Verbetering van verbindingen voor langzaam verkeer met omliggende gemeenten.

Roosendaal moet toegankelijk en veilig blijven.

Focusgesprekken

5.4 Korte opsomming resultaten focusgroepen

Sociaal/demografie:

- Verkeersveiligheid word in alle focusgroepen van grote impact op mobiliteit gezien en van groot belang voor Roosendaal.
- Focusgroep 1 (bewonersplatform) beschouwt vergrijzing als een belangrijk thema voor hun gemeente.
- Bedrijven en ondernemers benadrukken de sociale veiligheid als cruciaal voor mobiliteit en vinden dit ook van groot belang voor Roosendaal.
- KBO, Curio en de Fietzersbond hebben inclusieve mobiliteit hoog op de agenda staan.

Economie/techniek:

- Nieuwe vormen van vervoer wordt door alle focusgroepen als essentieel voor Roosendaal beschouwd.
- Bedrijven en ondernemers zien de opkomst van zelfrijdende auto's als een grote impact op de mobiliteit in de stad.
- KBO, Curio en de Fietzersbond hechten veel waarde aan vervoer op aanvraag.

Ecologie/politiek:

- Het bewonersplatform ziet een participatiesamenleving van grote impact en van groot belang, naast het belang van natuurbehoud.
- Bedrijven en ondernemers beschouwen bezuinigingen als een grotere factor.
- KBO, Curio en de Fietzersbond vinden dat stikstof een belangrijkere rol speelt in Roosendaal.

Achtergrond interne interviews

Interne interviews

6.1 Wie hebben we geïnterviewd?

- Erwin van Edmond – Projectmanager RO projecten
- Patrick van de Watering – Projectmanager RO projecten
- Wouter Wille – Sr beleidsadviseur RO
- Roy Pesman – Stedenbouwkundige
- Gabriel Jas – Programmamanager Schaalsprong
- Arno Verduin – Strategisch adviseur
- Ivo Kraus – Accountmanager Binnenstad (Economie)
- Willemijn vd Eijnden – Accountmanager Bedrijven
- Pascal Hendriks – Vertegenwoordiging binnenstadsatelier
- Pascal Vermeulen – Strategisch adviseur economie
- Sanneke Vermeulen – Wethouder gemeente Roosendaal
- Anke van de Wiel – Ontwikkelmanager verkoop en transformatie NS
- Cathelijn Dijk – Stationsontwikkelaar NS
- Mariska Slots – Mobiliteitsontwikkelaar NS
- Arthur van Iersel – voorzitter MAR Roosendaal

Achtergrond modelanalyse botsproeven

Scenario's

- **Referentie 2040**, inclusief Schaalsprong Roosendaal (groei tot circa 100.000 inwoners)
- Basispakket (**Beter benutten**): alle maatregelen met relatief weinig inspanning die het gebied bereikbaar, duurzaam en gezond houden. Er vinden geen extra structuuraanpassingen plaats. De gemeente zet alleen in op gedragsverandering, werkgeversaanpak en betere benutting van de huidige/toekomstige capaciteit.
- **Maximaal bereikbaar**: Roosendaal met alle vormen van vervoer beter bereikbaar. Maximale bereikbaarheid kan betekenen dat er minimale of geen ruimte overblijft voor groen en klimaatadaptieve maatregelen.
- **Maximaal leefbaar**: Roosendaal is een multimodaal bereikbare gemeente, waar de ruimtelijke kwaliteit bovenaan staat. Binnen de wijken en kernen van de gemeente zijn alle dagelijkse voorzieningen binnen 10 minuten lopen en fietsen bereikbaar. De binnenstad en Spoorzone van Roosendaal zijn voor de hele gemeente binnen 15 minuten fietsen te bereiken.

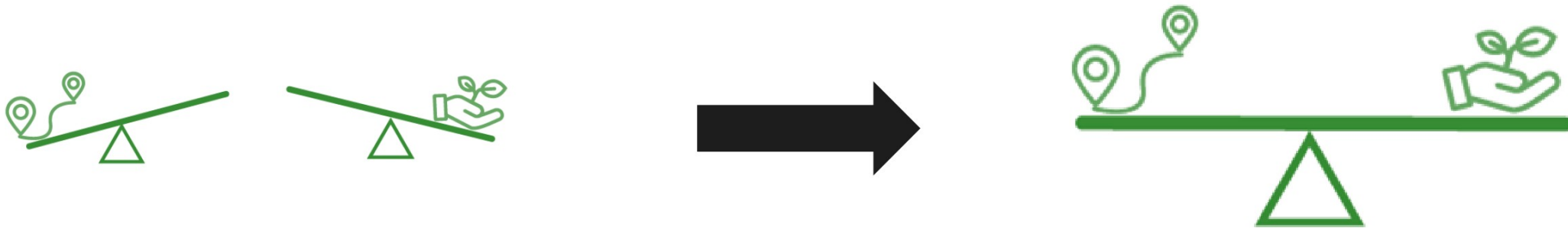


Scenario's

De doorrekening van de scenario's is **bedoeld om van te leren**:

- Wat is het **probleemoplossend vermogen** van de scenario's?
- Welke nieuwe **knelpunten** ontstaan er eventueel?
- **Kansrijkheid van maatregelen**: Als een maatregel kansrijk lijkt, betekent dat niet direct ook uitvoeren, soms is nader onderzoek nodig of moeten (planologisch-juridische) procedures worden doorlopen

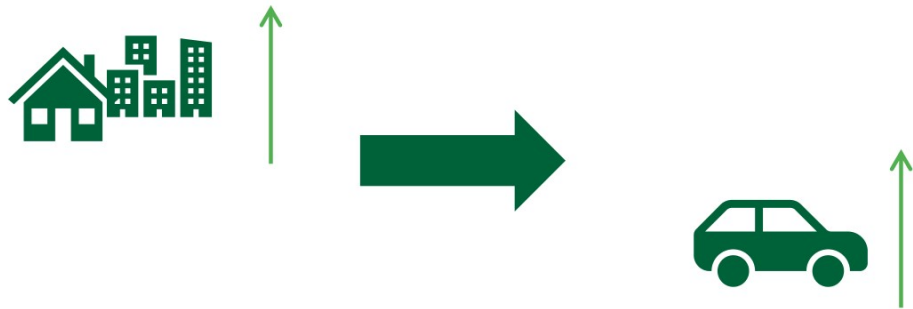
De resultaten zijn nodig om keuzes te maken voor de **voorkeursvariant**. Het is niet de bedoeling dat we een keuze maken tussen één van deze drie scenario's. De voorkeursvariant bestaat uit een mix van beide scenario's en zorgt voor de **balans tussen bereikbaar en leefbaar/gezond**.



Scenario 0: Referentie 2040, incl. Schaalsprong

- Roosendaal: 100.000+ stad
- De referentie als 0-scenario:

Wat als we niet ingrijpen?



2. Wonen

Stedelijke verdichting en transformatie zorgt voor een betere woningmix

Scenario 1: Beter benutten



- Lopen is modelmatig niet te vertalen/heeft geen effect



- Snelfietsroutes naar BoZ, Etten-Leur, en Essen-Antwerpen
- E-bike stimulering: aandeel E-bike opgehoogd met 10-20%
(naar afstandsklasse)



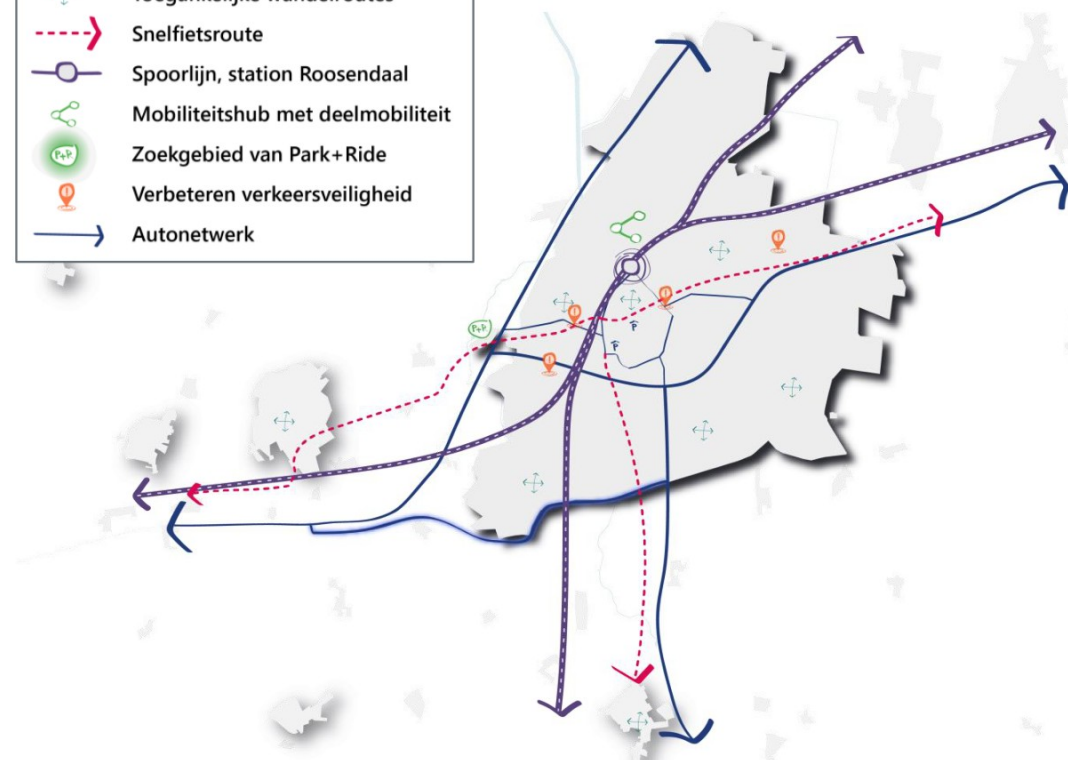
- Intensivering verbinding Centrum- De Stok (+2x/u) via route Burg. Freijterslaan, HG Dirckxstraat (totaal 3 haltes)
- Frequentieverhoging trein: één extra InterCity tussen Roosendaal en Antwerpen



- De huidige centrumring: snelheid naar 30 km/u
(modelmatig 20% verlagen voor wegenhiërarchie, 50 -> 40; 30 -> 25)
- P+R de Stok

Overig:

- Onderscheid straatparkeren vs. Parkeergarage is niet mogelijk
Handmatig effect inschatten?
- Werkgeversaanpak: gemiddeld 0,5 dagen meer thuiswerken in zone A



Scenario 2: Maximaal bereikbaar



- Lopen is modelmatig niet te vertalen/heeft geen effect



- Snelfietsroutes naar BoZ, Etten-Leur, Essen-Antwerpen en Oudenbosch/Zevenbergen
- Hoofdfietsroutes +1 km/u

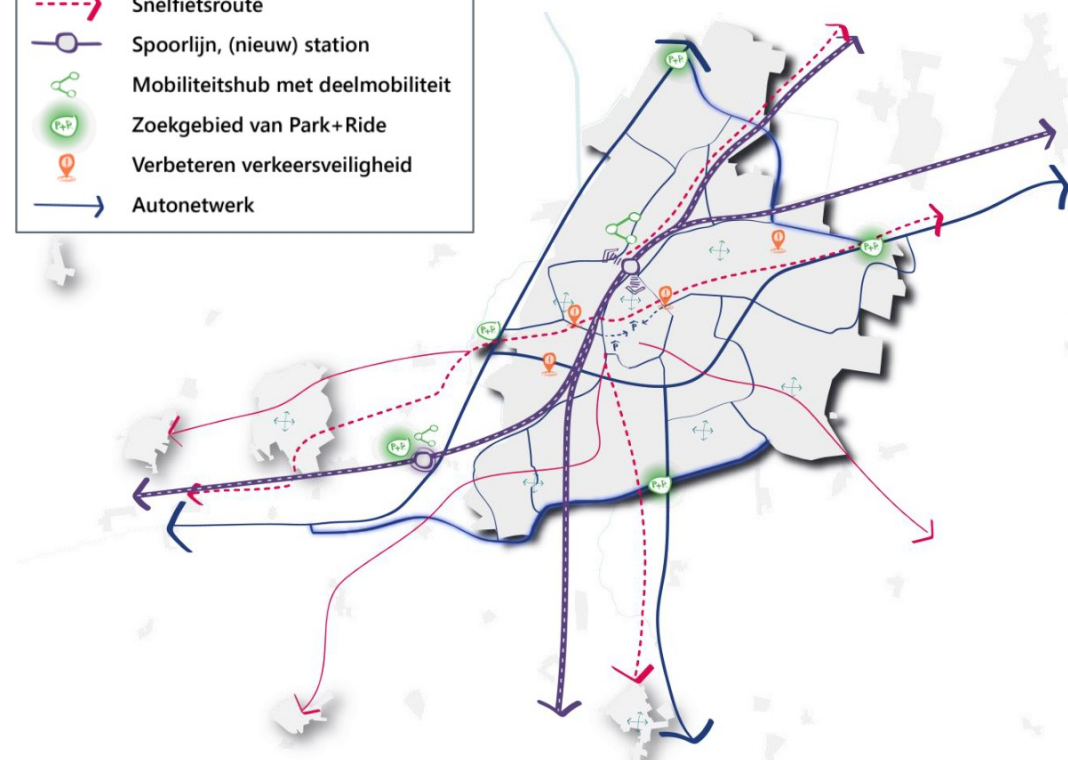


- Station Roosendaal tweezijdig bereikbaar
- Nieuw sprinterstation Roosendaal West
- 2x extra sprinter Roosendaal → Vlissingen
- Intensivering verbinding Centrum- De Stok (+2x/u) via route Burg. Freijterslaan, HG Dirckxstraat (totaal 3 haltes). *Doortrekking naar nieuw station Roosendaal West (2x/u)*
- Frequentieverhoging trein in alle windrichtingen: +2/u
- Alle lijnen tussen de dorpskernen naar Roosendaal-West/Station/Centrum freq. +1x/uur
- Ongelijkvloerse kruising spoorlijn (Spoorstraat-Borchwerf)
- Extra westelijke entree parkeergarage Nieuwe Markt
- Doortrekken Zuidelijke randweg tot aan de Zundertseweg
- Westelijke ontsluiting Weihoek (route parallel aan A58)



Overig:

- Behoud huidige tarieven centrum, P+R's aan de randen van de stad (gratis)



Scenario 3: Maximaal Leefbaar



- Lopen is modelmatig niet te vertalen/heeft geen effect



- Snelfietsroutes naar BoZ, Etten-Leur, Essen-Antwerpen en Oudenbosch/Zevenbergen
- Hoofdfietsroutes +2 km/u



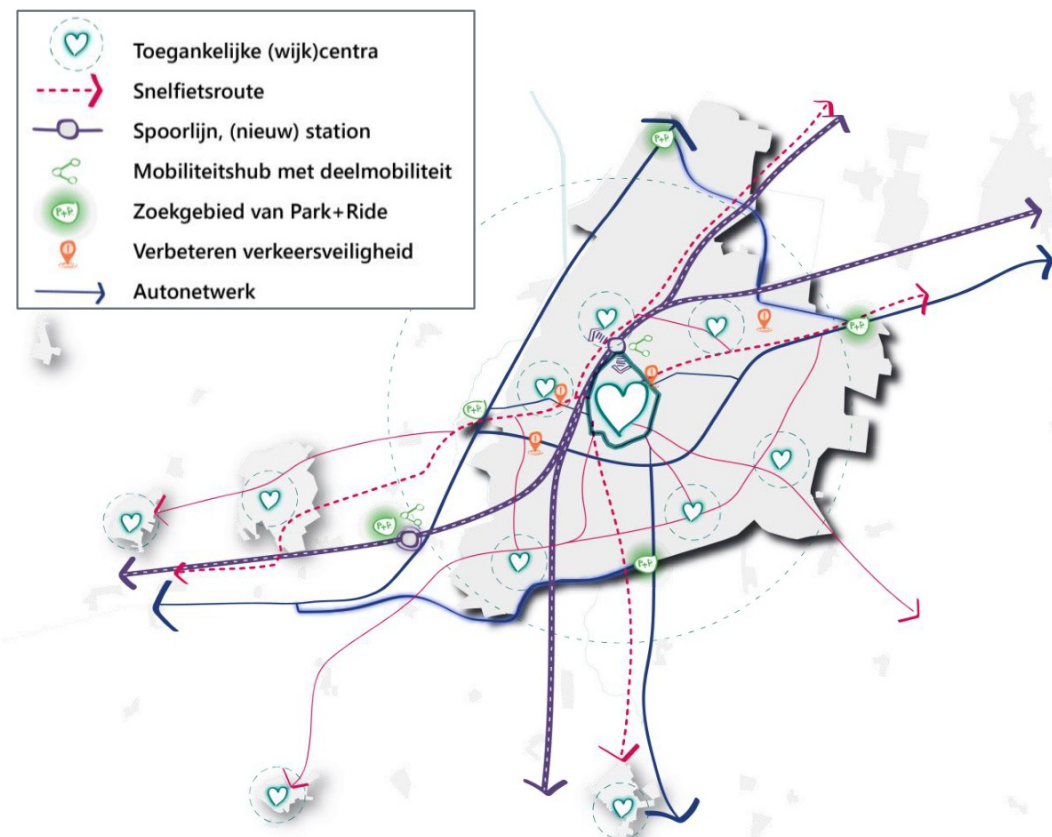
- Station Roosendaal tweezijdig bereikbaar
- Nieuw sprinterstation Roosendaal West
- 2x extra sprinter Roosendaal → Vlissingen
- Intensivering verbinding Centrum- De Stok (+2x/u) via route Burg. Freijterslaan, HG Dirckxstraat (totaal 3 haltes). *Doortrekking naar nieuw station Roosendaal West (2x/u)*
- Frequentieverhoging trein in alle windrichtingen: +2/u
- Alle lijnen tussen de dorpskernen naar Roosendaal-West/Station/Centrum freq. +1x/uur
- Verlaging snelheid A58 naar 80 km/u binnen komgrenzen Roosendaal
- Extra westelijke entree parkeergarage Nieuwe Markt
- Snelheid verlagen naar 30 km/u alle wegen (BiBeKo) uitgezonderd inprikkers



Overig:



- Aanpassing tarieven parkeren. A gebied = 3 euro, B-gebied 1 euro (50%; +300%). P+R's aan de rand van de stad zijn gratis.



Resultaten verkeersmodel

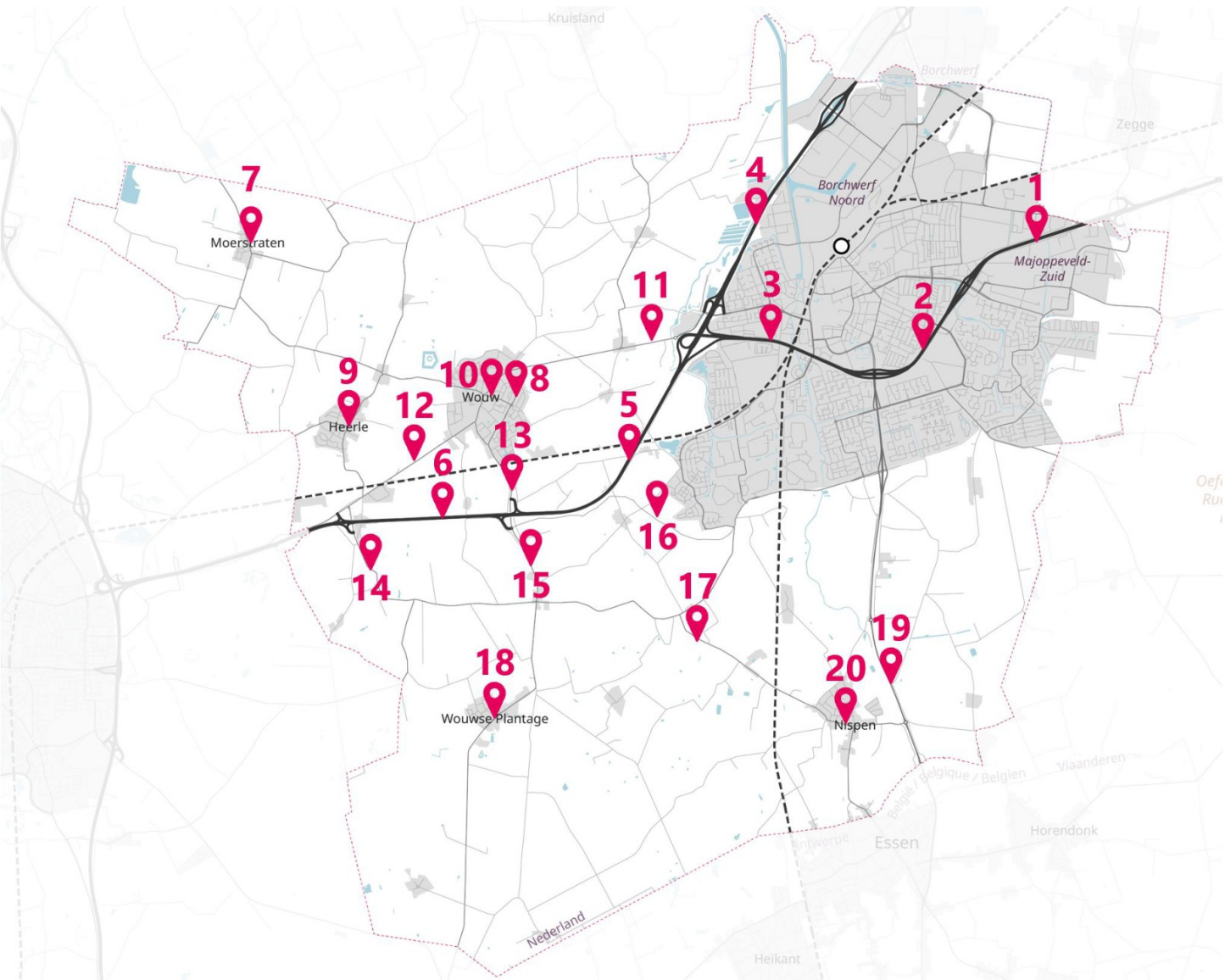
Beoordelingskader

Gebruik makend van het verkeersmodel (BBMA2022, projectmodel Roosendaal mei 2024) zijn de volgende indicatoren geanalyseerd (mede gebaseerd op de brede welvaart doelen):

- Intensiteiten motorvoertuigen op 49 relevante wegvakken
- Voertuigkilometers *(Uitgesplitst voor de gehele gemeente en per zone (A, B, C, D))*
- Vertraging en voertuigverliesuren *(Uitgesplitst voor de gehele gemeente en per zone (A, B, C, D))*
- Modal split: aandeel fiets, ov en auto *(Uitgesplitst voor de gehele gemeente en per zone (A, B, C, D))*
- Aantal fietsers op belangrijke corridors
- Aantal OV-reizigers op belangrijke corridors
- Aantal in- en uitstappers op NS-stations Roosendaal
- Ritlengteverdeling fiets OV en auto
- Uitstoot van CO2
- Bereikbaarheidskaarten: te bereiken inwoners, arbeidsplaatsen met alle vervoerwijzen



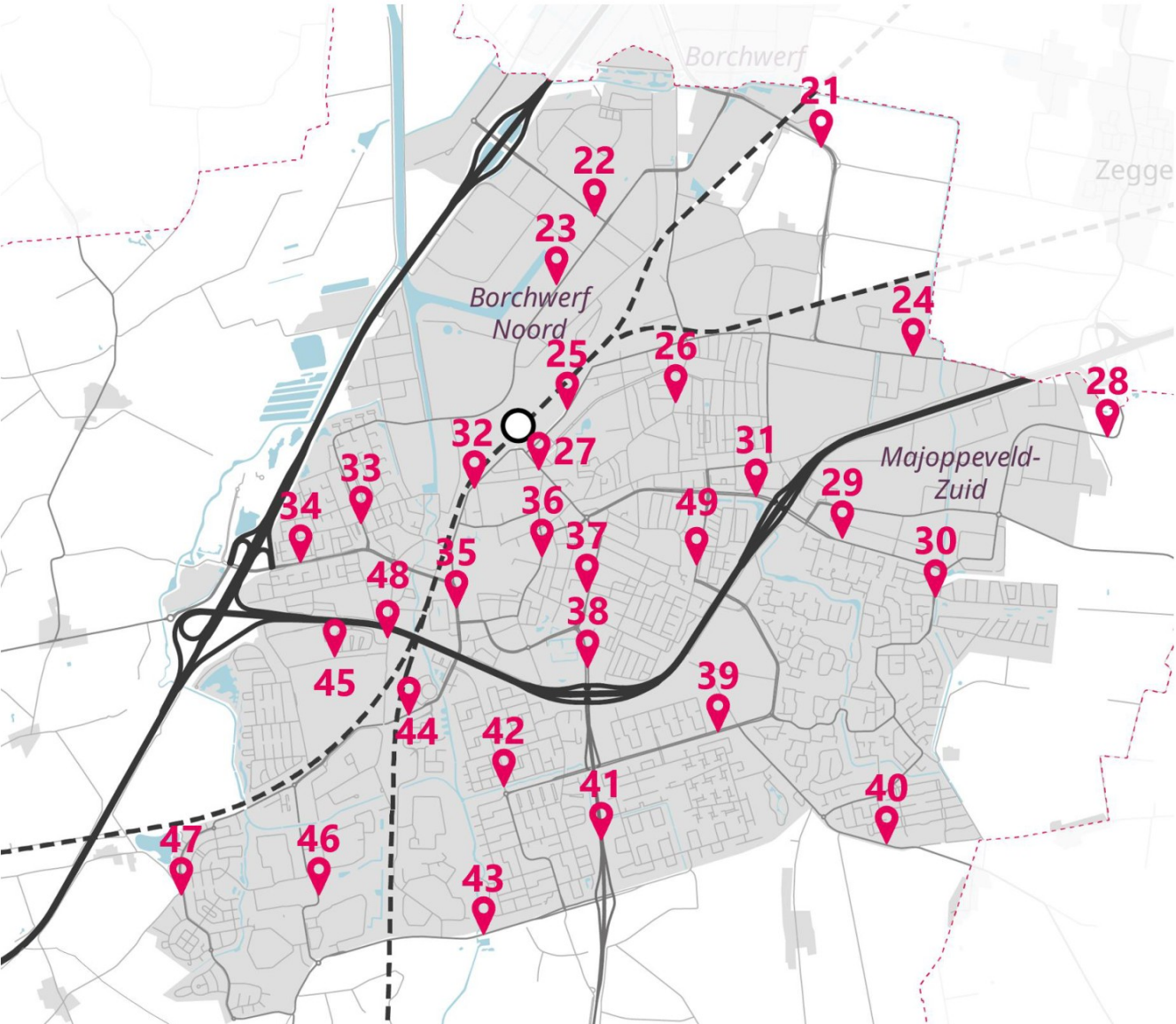
Intensiteiten op relevante wegvakken



Nr.	Wegvak	Locatie
1	A58	Tussen afrit 22 en 23
2	A58	Tussenafrif 23 en 24
3	A58	Tussen afrit 24 en knppnt. De Stok
4	A17	Tussen afrit 20 en knppnt. De Stok
5	A58	Tussen afrit 25 en knppnt. De Stok
6	A58	Tussen afrit 25 en 26
7	Moerstraatseweg	Tussen Hellegatsestraat en Heivelddreef
8	Molensingel	Tussen Graaienhil en Omgang
9	Herelsestraat	Tussen Elzenstraat en Torenbaan
10	Omgang	Tussen Roosendaalsestraat en Hogewerf
11	Wouwbaan	Tussen Vroenhoutseweg en Rosada
12	Bergsebaan	Tussen Beeklaan en Bergsebaan
13	Plantagebaan	Tussen De Hoogt en Bulkstraat
14	Westelaarsestraat	Tussen Zoomvlietweg en Weststraat
15	Plantagebaan	Tussen A58 en Spuitendonksestraat
16	Verbindingsweg Tolberg	-
17	Bergsebaan	Tussen Rietgoorsestraat en Brembosstraat
18	Plantagebaan	Tussen Kerkstraat en Paul Emsensstraat
19	Antwerpseweg	Tussen Nispenseweg en Heijbeeksestraat
20	Bergsebaan	Tussen Essenseweg en Klokbergsestraat



Intensiteiten op relevante wegvakken



Nr.	Wegvak	Locatie
21	Nelson Mandelaweg	Tussen Lage Zegstraat en Wagonstraat
22	Stepvelden	Tussen Borchwerf en Tussenriemer
23	Borchwerf	Tussen Gewenten en Ziel
24	Leemstraat	Tussen JF Vlekkestraat en Keulsveld
25	Spoorstraat	Tussen Groenstraat en Lyceumlaan
26	Gastelseweg	Tussen Voltastraat en Willem Barentszstraat
27	Brugstraat	Tussen Burg. Prinsenstraat en Hogewerf
28	Spectrum	Tussen Rijksweg en Oude Ettensebaan
29	Dijkand	Tussen Rucphensebaan en Diamantdijk
30	Dijkrand	Tussen Spectrum en Egeraandijk
31	Van Beethovenlaan	Tussen A58 en Mozartlaan
32	Stationsstraat	Tussen Ludwigstraat en Vughtstraat
33	Jan Vermeerlaan	Tussen Frans Halslaan en Anthonie van Dijkstraat
34	Burgemeester Freijterslaan	Tussen A58 en Rubenslaan
35	Laan van Brabant	Tussen Burg. Freijterslaan en Laan van Europa
36	Burgemeester Prinsensingel	Tussen Nieuwstraat en Dunantstraat
37	Boulevard	Tussen Maxburgh en Burgerhoutsestraat
38	Antwerpseweg	Tussen Laan van België en A58
39	Burgemeester Schneiderlaan	Tussen Zundertseweg en Bovendonk
40	Zundertseweg	Tussen Rozenvendreef en Hoge Langendijk
41	Antwerpseweg	Tussen Churchillpoort en Willem Dreesweg
42	President Kennedylaan	Tussen Churchillpoort en Valeriuslaan
43	Willem Dreesweg	Tussen President Kennedylaan en Bergrand
44	Willem Dreesweg	Tussen Bergrand en Vijfhuizenberg
45	Sportstraat	Tussen Heerma van Vosstraat en Hulsdonksestraat
46	Willem Dreesweg	Tussen Heulberg en Gagelberg
47	Thorbeckelaan	Tussen Lelieberg en Leguaanberg
48	Hulsdonksestraat	Tussen Engelselaan en Boerhaavelaan
49	Strauslaan	Tussen Burg. Schneiderlaan en Mozartlaan

Intensiteiten op relevante wegvakken scenario 1: Beter benutten

Nr.	Wegvak	2019	2040 Ref	Scenario 1	%
1	A58	69.495	85.954	82.504	-4%
2	A58	69.285	83.536	81.416	-3%
3	A58	67.915	83.934	82.457	-2%
4	A17	51.976	61.257	58.309	-5%
5	A58	81.107	92.930	89.712	-3%
6	A58	80.443	91.301	88.159	-3%
7	Moerstraatseweg	1.806	1.980	1.838	-7%
8	Molensingel	3.540	1.761	1.629	-8%
9	Herelsestraat	1.235	1.307	1.249	-4%
10	Omgang	3.378	3.726	3.434	-8%
11	Wouwbaan	11.742	11.796	11.063	-6%
12	Bergsebaan	1.583	2.037	1.879	-8%
13	Plantagebaan	6.102	4.915	4.600	-6%
14	Westelaarsestraat	415	725	627	-14%
15	Plantagebaan	8.909	6.425	6.070	-6%
16	Verbindingsweg Tolberg		6.982	6.332	-9%
17	Bergsebaan	3.102	3.606	3.394	-6%

18	Plantagebaan	3.275	1.684	1.530	-9%
19	Antwerpseweg	11.586	18.652	17.589	-6%
20	Bergsebaan	2.420	2.591	2.409	-7%
21	Nelson Mandelaweg	5.719	5.303	5.184	-2%
22	Stepvelden	7.959	8.196	7.947	-3%
23	Borchwerf	6.195	8.030	7.646	-5%
24	Leemstraat	5.258	8.051	7.641	-5%
25	Spoorstraat	5.479	7.763	6.188	-20%
26	Gastelseweg	5.734	5.933	5.989	1%
27	Brugstraat	8.574	12.367	9.146	-26%
28	Spectrum	3.714	3.934	3.812	-3%
29	Dijkand	9.245	10.925	10.077	-8%
30	Dijkrand	8.597	9.160	8.412	-8%
31	Van Beethovenlaan	16.591	19.519	18.297	-6%
32	Stationsstraat	10.819	15.182	12.329	-19%
33	Jan Vermeerlaan	10.072	16.704	15.361	-8%
34	Burgemeester Freijterslaan	22.574	30.653	28.773	-6%

35	Laan van Brabant	14.256	16.833	14.320	-15%
36	Burgemeester Prinsensingel	3.376	3.551	3.730	5%
37	Boulevard	6.998	9.342	6.987	-25%
38	Antwerpseweg	16.104	19.591	16.352	-17%
39	Burgemeester Schneiderlaan	10.152	12.929	12.132	-6%
40	Zundertseweg	2.976	3.243	3.056	-6%
41	Antwerpseweg	17.341	23.929	22.440	-6%
42	President Kennedylaan	8.566	8.873	8.892	0%
43	Willem Dreesweg	12.529	15.136	13.741	-9%
44	Willem Dreesweg	11.029	10.712	9.886	-8%
45	Sportstraat	6.640	7.069	6.508	-8%
46	Willem Dreesweg	5.722	7.076	6.521	-8%
47	Thorbeckelaan	1.932	1.769	1.600	-10%
48	Hulsdonksestraat	10.525	10.296	9.478	-8%
49	Strauslaan	3.732	4.514	4.178	-7%

Intensiteiten op relevante wegvakken scenario 2: Maximaal bereikbaar

Nr.	Wegvak	2019	Ref 2040	Scenario 2	%
1	A58	69.495	85.954	82.042	-5%
2	A58	69.285	83.536	79.427	-5%
3	A58	67.915	83.934	79.296	-6%
4	A17	51.976	61.257	57.647	-6%
5	A58	81.107	92.930	86.871	-7%
6	A58	80.443	91.301	87.909	-4%
7	Moerstraatseweg	1.806	1.980	1.808	-9%
8	Molensingel	3.540	1.761	1.548	-12%
9	Herelsestraat	1.235	1.307	1.215	-7%
10	Omgang	3.378	3.726	3.323	-11%
11	Wouwbaan	11.742	11.796	10.958	-7%
12	Bergsebaan	1.583	2.037	1.839	-10%
13	Plantagebaan	6.102	4.915	4.654	-5%
14	Westelaarsestraat	415	725	586	-19%
15	Plantagebaan	8.909	6.425	5.423	-16%
16	Verbindingsweg Tolberg		6.982	6.815	-2%
17	Bergsebaan	3.102	3.606	3.535	-2%

18	Plantagebaan	3.275	1.684	1.449	-14%
19	Antwerpseweg	11.586	18.652	17.840	-4%
20	Bergsebaan	2.420	2.591	2.413	-7%
21	Nelson Mandelaweg	5.719	5.303	4.887	-8%
22	Stepvelden	7.959	8.196	7.600	-7%
23	Borchwerf	6.195	8.030	7.120	-11%
24	Leemstraat	5.258	8.051	7.736	-4%
25	Spoorstraat	5.479	7.763	8.328	7%
26	Gastelseweg	5.734	5.933	5.107	-14%
27	Brugstraat	8.574	12.367	11.184	-10%
28	Spectrum	3.714	3.934	3.750	-5%
29	Dijkand	9.245	10.925	9.639	-12%
30	Dijkrand	8.597	9.160	8.016	-12%
31	Van Beethovenlaan	16.591	19.519	17.614	-10%
32	Stationsstraat	10.819	15.182	12.773	-16%
33	Jan Vermeerlaan	10.072	16.704	14.040	-16%
34	Burgemeester Freijterslaan	22.574	30.653	27.168	-11%

35	Laan van Brabant	14.256	16.833	14.005	-17%
36	Burgemeester Prinsensingel	3.376	3.551	3.137	-12%
37	Boulevard	6.998	9.342	8.978	-4%
38	Antwerpseweg	16.104	19.591	18.081	-8%
39	Burgemeester Schneiderlaan	10.152	12.929	7.197	-44%
40	Zundertseweg	2.976	3.243	3.542	9%
41	Antwerpseweg	17.341	23.929	25.704	7%
42	President Kennedylaan	8.566	8.873	7.331	-17%
43	Willem Dreesweg	12.529	15.136	14.860	-2%
44	Willem Dreesweg	11.029	10.712	9.111	-15%
45	Sportstraat	6.640	7.069	2.440	-65%
46	Willem Dreesweg	5.722	7.076	6.140	-13%
47	Thorbeckelaan	1.932	1.769	1.276	-28%
48	Hulsdonksestraat	10.525	10.296	9.400	-9%
49	Strauslaan	3.732	4.514	3.794	-16%

Intensiteiten op relevante wegvakken scenario 3: Maximaal leefbaar

Nr.	Wegvak	2019	Ref 2040	Scenario 3	%
1	A58	69.495	85.954	70.972	-17%
2	A58	69.285	83.536	70.811	-15%
3	A58	67.915	83.934	71.512	-15%
4	A17	51.976	61.257	66.203	8%
5	A58	81.107	92.930	87.562	-6%
6	A58	80.443	91.301	87.375	-4%
7	Moerstraatseweg	1.806	1.980	962	-51%
8	Molensingel	3.540	1.761	2.421	37%
9	Herelsestraat	1.235	1.307	806	-38%
10	Omgang	3.378	3.726	2.696	-28%
11	Wouwbaan	11.742	11.796	10.430	-12%
12	Bergsebaan	1.583	2.037	1.548	-24%
13	Plantagebaan	6.102	4.915	4.885	-1%
14	Westelaarsestraat	415	725	465	-36%
15	Plantagebaan	8.909	6.425	5.471	-15%
16	Verbindingsweg Tolberg		6.982	6.046	-13%
17	Bergsebaan	3.102	3.606	3.474	-4%

18	Plantagebaan	3.275	1.684	448	-73%
19	Antwerpseweg	11.586	18.652	16.947	-9%
20	Bergsebaan	2.420	2.591	1.292	-50%
21	Nelson Mandelaweg	5.719	5.303	7.102	34%
22	Stepvelden	7.959	8.196	8.332	2%
23	Borchwerf	6.195	8.030	8.331	4%
24	Leemstraat	5.258	8.051	8.500	6%
25	Spoorstraat	5.479	7.763	6.669	-24%
26	Gastelseweg	5.734	5.933	3.845	-35%
27	Brugstraat	8.574	12.367	8.355	-32%
28	Spectrum	3.714	3.934	2.679	-32%
29	Dijkand	9.245	10.925	9.212	-16%
30	Dijkrand	8.597	9.160	6.605	-28%
31	Van Beethovenlaan	16.591	19.519	16.669	-15%
32	Stationsstraat	10.819	15.182	8.398	-45%
33	Jan Vermeerlaan	10.072	16.704	9.667	-42%
34	Burgemeester Freijterslaan	22.574	30.653	29.036	-5%

35	Laan van Brabant	14.256	16.833	10.200	-39%
36	Burgemeester Prinsensingel	3.376	3.551	1.937	-45%
37	Boulevard	6.998	9.342	6.089	-35%
38	Antwerpseweg	16.104	19.591	14.830	-24%
39	Burgemeester Schneiderlaan	10.152	12.929	7.584	-41%
40	Zundertseweg	2.976	3.243	1.503	-54%
41	Antwerpseweg	17.341	23.929	23.729	-1%
42	President Kennedylaan	8.566	8.873	6.666	-25%
43	Willem Dreesweg	12.529	15.136	13.086	-14%
44	Willem Dreesweg	11.029	10.712	5.988	-44%
45	Sportstraat	6.640	7.069	100	-100%
46	Willem Dreesweg	5.722	7.076	5.751	-19%
47	Thorbeckelaan	1.932	1.769	672	-62%
48	Hulsdonksestraat	10.525	10.296	7.014	-32%
49	Strauslaan	3.732	4.514	2.885	-36%

Conclusies verkeerseffecten

- Beter benutten zorgt voor een lichte afname van de automobiliteit. Deze is sterker op de centrumring en de invalswegen daarvan, vanwege de snelheidsreductie.
- Voor het overige deel van Roosendaal geldt een gem. afname tot ca. 5% als gevolg van mobiliteitsmanagement (o.a. werkgeversaanpak)
- Scenario 2 Maximaal bereikbaar: door in te zetten op alle modaliteiten verandert er in de basis niet veel meer dan in Beter Benutten op het gebied van automobiliteit.
 - Enkele uitschieters daarbij zijn de Burg. Schneiderlaan (zuidelijke randweg)
 - Sportstraat/Westelaarsestraat/Plantagebaan/Thorbeckelaan (westelijke ontsluiting Weihoek)
 - Jan Vermeerlaan en Stationsstraat (nieuwe kruising spoor) als gevolg van nieuwe infrastructuur.
- Voor de rest van Roosendaal geldt een gemiddelde afname van 5-10%. Dat lijkt het gevolg van een kwaliteitssprong in fiets en OV.

Conclusies verkeerseffecten

- Scenario 3 Maximaal leefbaar: door volledig in te zetten op de kwaliteitssprong OV en fiets is er in een groot deel van Roosendaal sprake van een afname van verkeer:
 - Overwegend is de afname zo'n 15 tot 30%.
 - Op de centrumring is de afname nog iets sterker met zo'n 40% op Laan van Brabant, Stationsstraat, Burgemeester Prinsensingel, Boulevard, etc
 - Opvallend is de omslag van verkeer van Sportstraat (alleen nog bestemmingsverkeer aanwonenden) naar de Boerhaavelaan. Dit is het gevolg van het verdwijnen van het huidige ziekenhuis waarbij de slagboom verdwijnt. Deze maatregel zat ook in scenario maximaal bereikbaar (maar Sportstraat werd door de verbinding Weihoek nog wel deels gebruikt). In de referentie en scenario Beter Benutten is deze modelmatig anders opgenomen (namelijk met slagboom). In de praktijk is het echter denkbaar dat ook in die situatie de Boerhaavelaan wordt opengesteld.
- Verder laat scenario Maximaal Leefbaar een afname zien op de A58 als gevolg van de snelheidsreductie naar 80 km/h. Dit zorgt voor een verschuiving naar de route A17 en Roosendaalsebaan – Nelson Mandelaweg (toename van 34%).

Effecten nieuwe verbindingen

Scenario 2 Maximaal bereikbaar

- Ongelijkvloerse kruising spoorlijn (Spoorstraat-Borchwerf)
 - Trekt ca. 4.200 mvt/etm
 - Verkeer van en naar Spoor C lijkt deze verbinding te gebruiken richting het centrum en de A58.
 - De nieuwe verbinding verlicht de centrumring en de kade (-2.200), maar leidt ook tot een toename op de Spoorstraat (ca. +600).
- Extra westelijke entree parkeergarage Nieuwe Markt
 - Ca. 1.300-1.400 mvt/etm
 - Dat is ca. 300 lager dan in de studie Westrand/LvB (gevolg van andere maatregelen in scenario 2)
- Doortrekken Zuidelijke randweg tot aan de Zundertseweg
 - Trekt ca. 7.100 mvt/etm
 - Resulteert in een forse verschuiving van verkeer op de Burg. Schneiderlaan naar de nieuwe verbindingsweg.
- Westelijke ontsluiting Weihoek (route parallel aan A58)
 - Trekt ca. 2.600 mvt/etm
 - Slechts beperkt effect zichtbaar op de bestaande wegen in Tolberg. Voornamelijk de Sportstraat lijkt te worden verlicht, maar ten koste van de Boerhaavelaan (+2.600).



Voertuigkilometers

- Gemeentebreed leveren alle scenario's een afname in de gereden kilometers op.
- Voor een reductie van het aantal gereden kilometers gemotoriseerd verkeer is scenario 3 Maximaal Leefbaar het meest effectief:
 - Er worden 14% minder kilometers gereden in de gemeente waarbij de afname in deelgebieden A (centrum), B (rest kern Roosendaal) en C (dorpen) het sterkst is.
- Het verschil tussen het beter benutten en de maximale inzet op bereikbaarheid is in termen van gereden kilometers zeer gering.
 - Ook de locatie waar de maatregelen effect hebben verschilt nauwelijks (in A-gebied is de afname relatief het grootste (10%))

Conclusie: Maximaal Leefbaar zorgt voor de grootste afname van autoverkeer, maar vraagt ook een grote schaa sprong in de duurzame mobiliteitsvormen (Fiets, lopen en OV). Beter benutten betreft relatief goedkope en makkelijk inzetbare maatregelen en levert vrijwel hetzelfde resultaat als 'dure' infra maatregelen in maximaal bereikbaar.



GEREDEN KILOMETERS (GEMOTORISEERD VERKEER)



Vertraging Referentie 2040

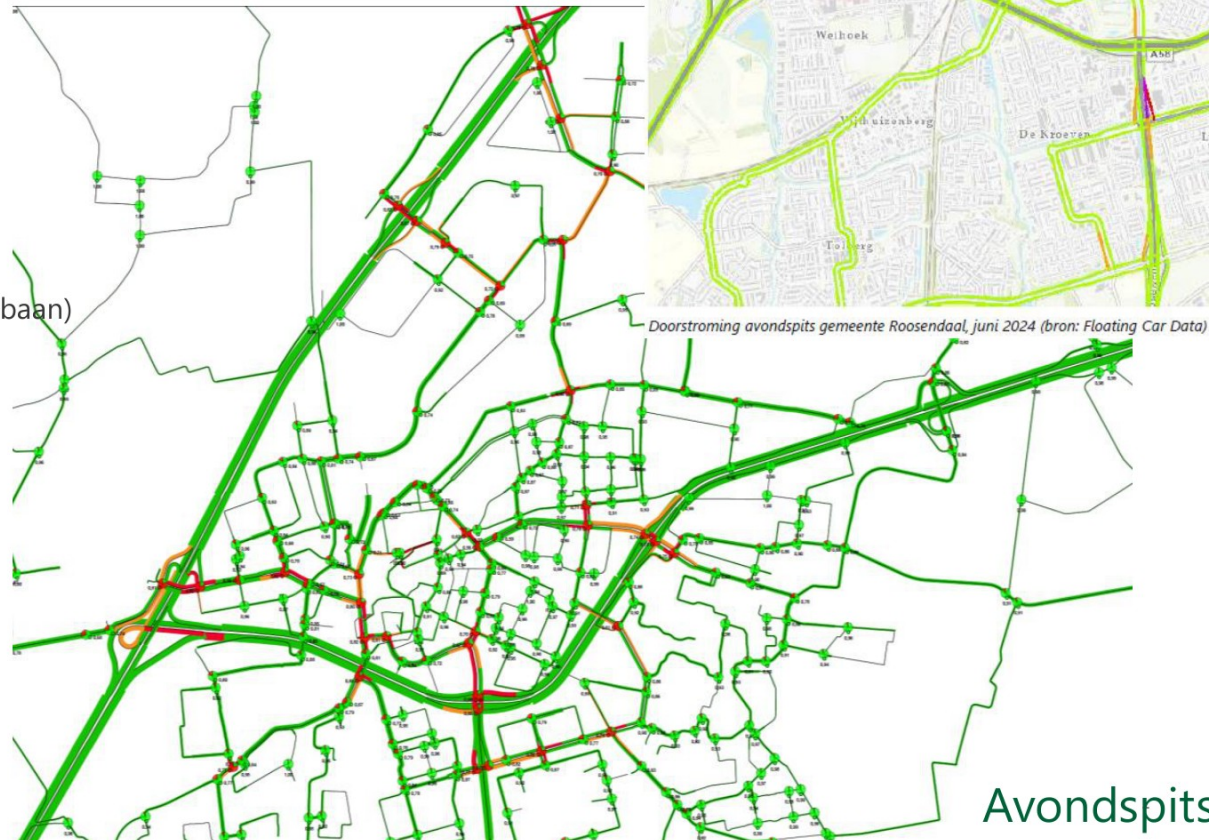
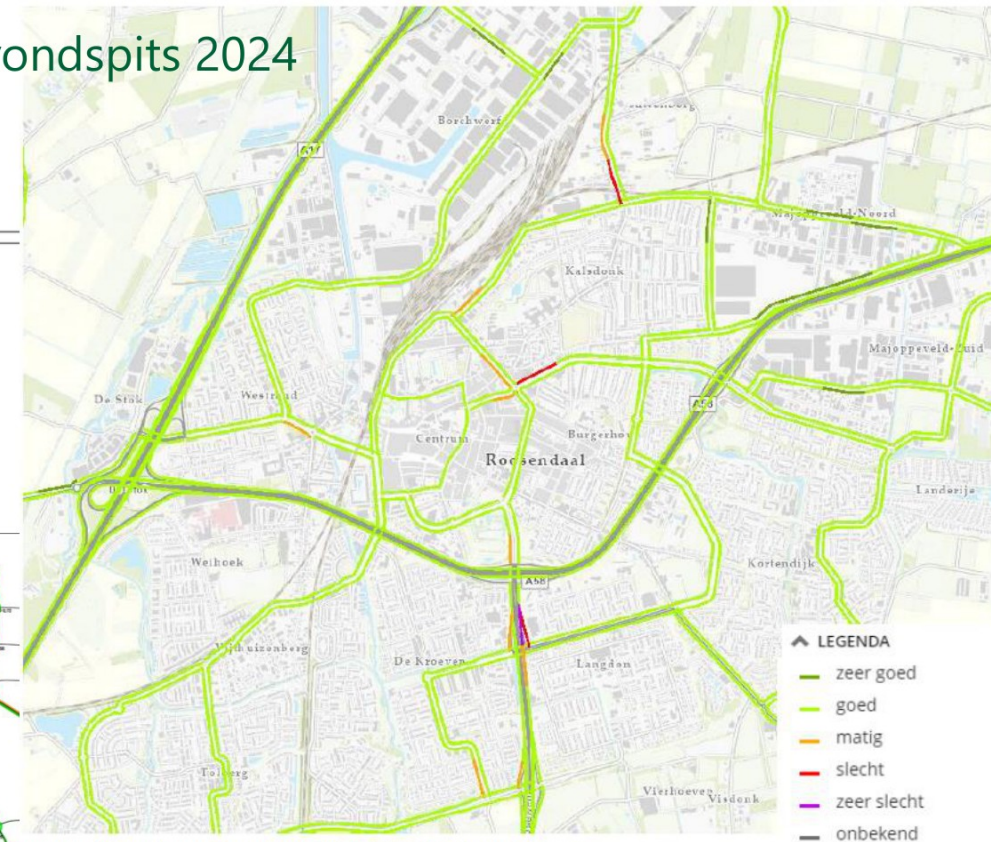
Als gevolg van Schaalsprong wordt het drukker op het Roosendaalse wegennet. Dit levert vertraging en wachtrijen op. Bestaande knelpunten nemen toe en er ontstaan nieuwe problemen op met name de invalswegen van Roosendaal en de wegen op of nabij de centrumring

O.a. op de volgende locaties:

- Aansluiting Burg. Freijterslaan – A17
- Burg. Freijterslaan – Jan Vermeerlaan
- Laan van Limburg/Laan van Brabant / HG Dirckxstraat
- Antwerpseweg – A58
- Van Beethovenlaan – A58
- Aansluitingen Borchwerf – A17 (Stepvelden & Roosendaalsebaan)
- Burg. Schneiderlaan / Churchillpoort

Conclusie: alle invalswegen van Roosendaal staan onder druk en daarmee ook de economische bereikbaarheid.

Avondspits 2024

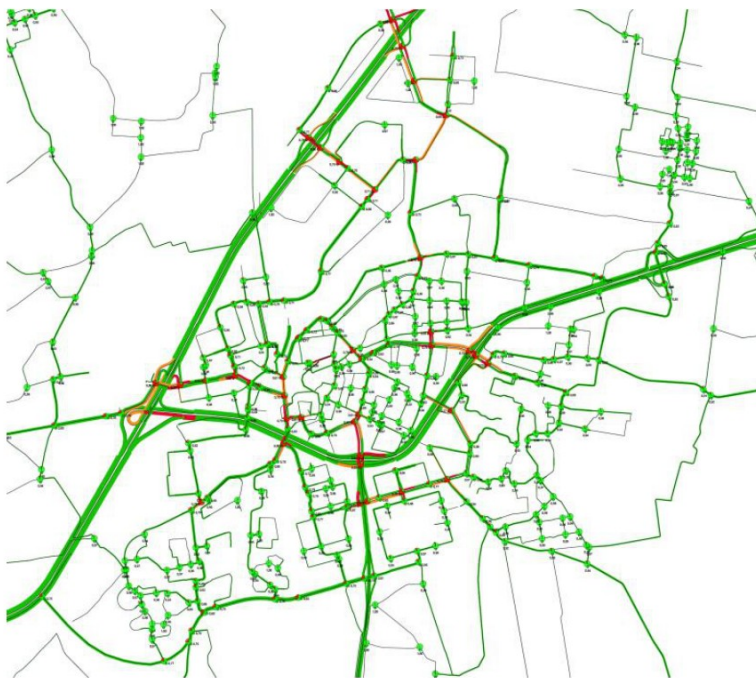


Avondspits 2040



Vertraging scenario's

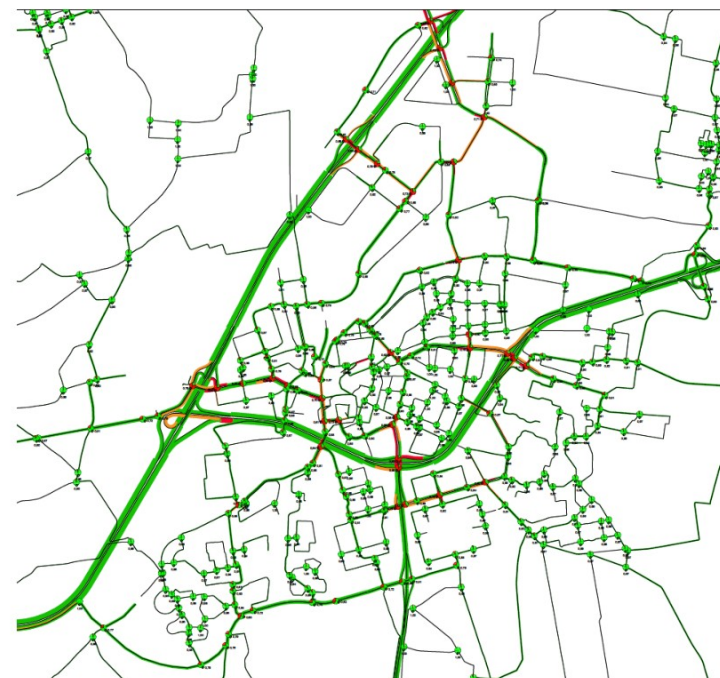
Avondspits Beter benutten



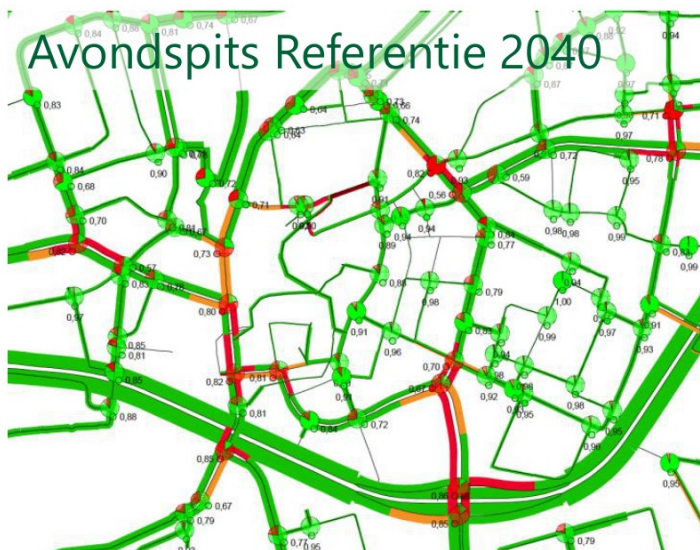
Avondspits maximaal bereikbaar



Avondspits maximaal leefbaar



Vertraging scenario's



- Er is sprake van meerdere knelpunten in de autobereikbaarheid. Met name op de invalswegen en centrumring



- Er is sprake van lichte verbetering van de doorstroming op de Laan van Brabant.
- Andere knelpunten blijven bestaan hoewel mogelijk minder vaak en minder lang



- Er is geen verbetering van de doorstroming ten opzichte van de referentie



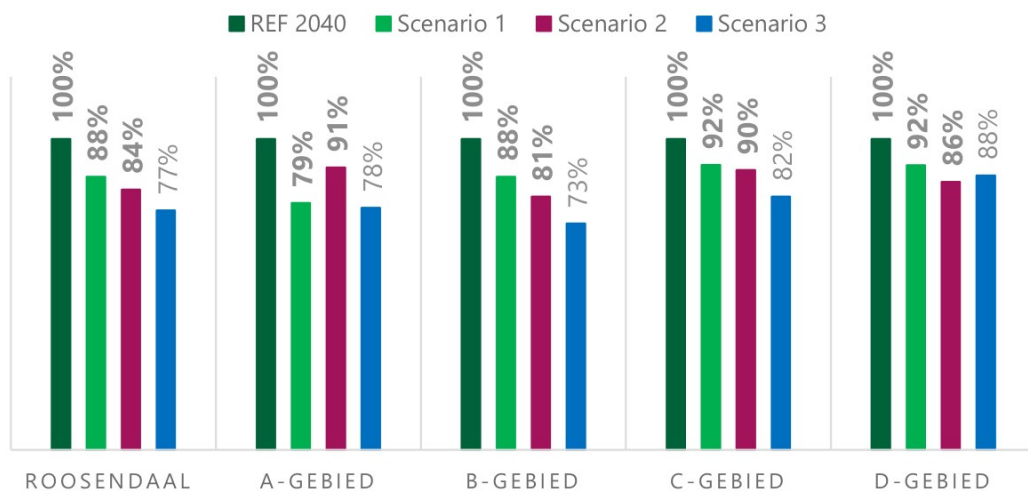
- Er is sprake van verbetering van de doorstroming op de Laan van Brabant, Laan van België, Boulevard, Brugstraat.
- Andere knelpunten blijven bestaan hoewel mogelijk minder vaak en minder lang

Voertuigverliesuren

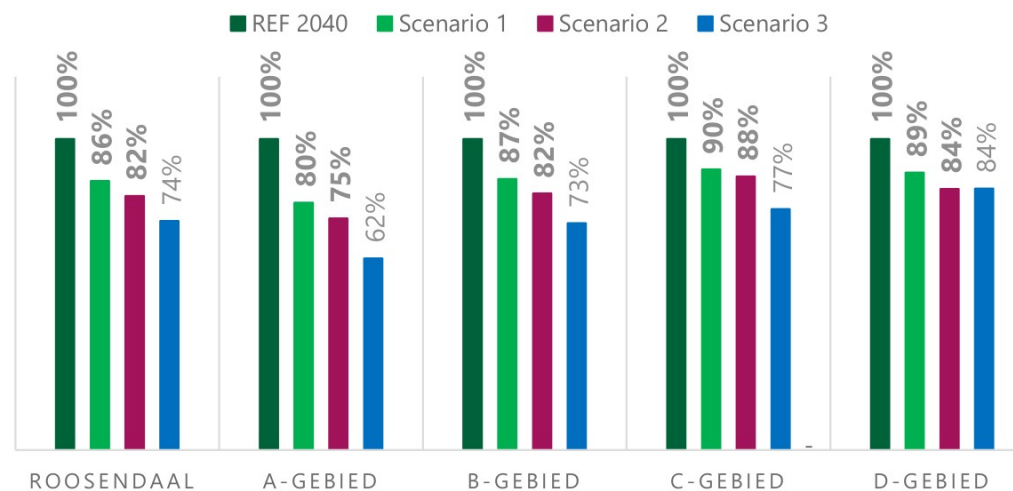
- Maatregelen in alle scenario's verlichten het aantal voertuigverliesuren. Dit is voornamelijk te verklaren door de afname in gereden voertuigkilometers.
- De afname is het sterkst in scenario Maximaal Leefbaar.
- Ondanks de afname in voertuigverliesuren worden de filekiemen niet volledig opgelost en blijft sprake van congestie op de belangrijkste invalswegen (zie voorgaande slide)
- Opvallend is de relatief beperkte afname van verliestijd in scenario 2: Ondanks investeringen voor alle modaliteiten kleurt de centrumring nog steeds rood en worden knelpunten uit de referentie niet opgelost.

Conclusie: op basis van de intensiteiten was al te zien dat de afname van verkeer in scenario's Beter Benutten en Maximaal Bereikbaar beperkt is. Dit zien we ook terug in de vertraging. Door in te zetten op alle modaliteiten blijft de automobiliteit rel. hoog en daarmee blijft de economische bereikbaarheid onder druk staan. Maximaal leefbaar zorgt voor een schaa sprong in de duurzame modaliteiten en dat werpt haar vruchten af. De auto wordt minder gebruikt waardoor het aantal verliesuren de grootste afname laat zien.

VOERTUIGVERLIESUREN (OCHTENDSPITS)



VOERTUIGVERLIESUREN (AVONDSPITS)

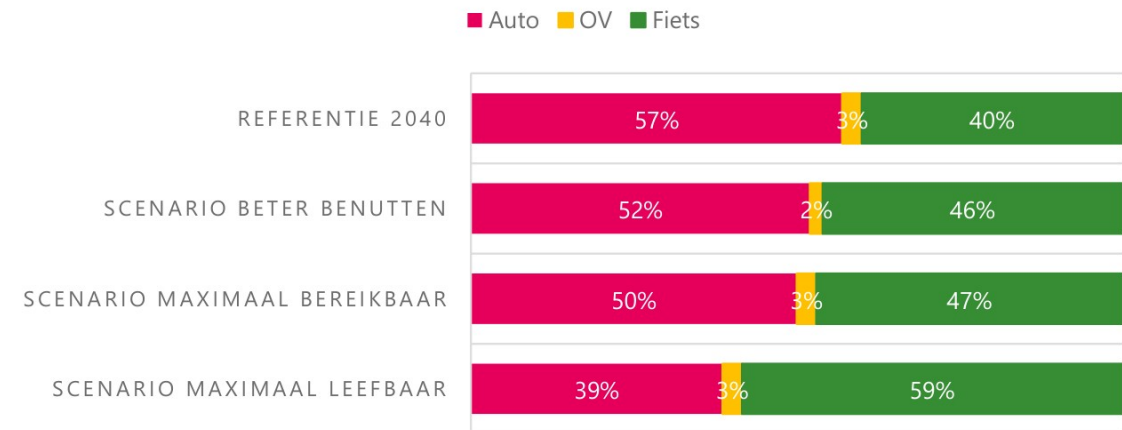


Modal split Roosendaal

- Een verandering in modal split is niet gemakkelijk. Een aantal % verandering is behoorlijk en vraagt in de praktijk veelal concrete maatregelen.
- Over de hele gemeente is de auto in de referentie dominant met ca. 57%, gevolgd door de fiets (ca. 40%). OV blijft in de modal split steken op ca. 3%.
- Scenario 1 en 2 leiden beiden tot een vrijwel gelijke afname in autogebruik en daarmee ook in het aandeel auto in de modal split. Het aanbieden van alternatieven/kwaliteitsverbeteringen op het gebied van fiets zorgt voor een modal shift. Het aandeel OV wijzigt niet.
- Scenario Maximaal Leefbaar zorgt voor een grote transitie en daarmee ook tot de meest grote verschuiving in de modal split. Het aandeel auto en fiets draaien vrijwel om ten opzichte van de referentiesituatie. Dat betekent een fietsaandeel van bijna 60%. Het aandeel OV blijft evenals bij de andere scenario's nagenoeg gelijk.

Conclusie: Er ligt een enorme potentie in de fiets. Investeren in snelfietsroutes, fietsstimulering/-promotie en kwaliteitsverbetering in het bestaande netwerk kunnen voor een modal shift zorgen ten koste van het autogebruik. Deze modal shift is ook te verklaren omdat de auto binnen de gemeente Roosendaal ook nog steeds veel wordt gebruikt voor de korte en middellange afstand, juist die afstanden die ook per fiets gemaakt kunnen worden. Investerings in het openbaar vervoer leiden volgens de berekeningen niet tot een modal shift.

MODAL SPLIT ROOSENDAAL



Aantal fietsers op belangrijke corridors

▪ Snelfietsroute naar Bergen op Zoom

- Sc 1: + Ca. 2.000
- Sc 2: + Ca. 2.000
- Sc 3: + Ca. 2.500

▪ Snelfietsroute naar Etten-Leur

- Sc 1: + ca. 1.900
- Sc 2: + ca. 2.500
- Sc 3: + Ca. 3.300

▪ Snelfietsroute naar Essen-Antwerpen

- Sc 1: + ca. 300
- Sc 2: + ca. 1.000
- Sc 3: + Ca. 1.400

*Let op de relatie met België kan onderschat zijn
vanwege modelbeperkingen*

▪ Snelfietsroute naar Oudenbosch/Zevenbergen

- Sc 2: + Ca. 2.200
- Sc 3: + Ca. 2.800



Conclusie: Over de hele linie in Roosendaal sprake van een forse toename van fietsverkeer als gevolg van zowel E-bike stimulering (scenario 1) en een kwaliteitssprong van het fietsnetwerk met investering op snelfietsroutes (met als gevolg een hogere fietssnelheid op het fietsnetwerk) zoals in scenario 2 en 3. Hele gemeente kleurt zodoende 'rood' (toename fietsverkeer)

Aantal OV-reizigers op belangrijke corridors (trein)

Reizigers per etmaal

▪ Corridor Rotterdam (noord)

- Referentie: 13.800
- Sc 1: - 400
- Sc 2: - 800
- Sc 3: - 400

▪ Corridor Etten-Leur/Breda (oost)

- Referentie: 12.400
- Sc 1: - 1.400
- Sc 2: - 1.300
- Sc 3: - 1.000

▪ Corridor Antwerpen (zuid)

- Referentie: 1.100
- Sc 1: - 200
- Sc 2: +100
- Sc 3: + 200

Let op de relatie met België kan onderschat zijn vanwege modelbeperkingen

▪ Corridor Bergen op Zoom (west)

- Referentie: 16.700
- Sc 1: - 4.400
- Sc 2: - 4.200
- Sc 3: - 4.000



Conclusie: In alle scenario's is sprake van een afname op het spoor. Het aantal treinreizigers reduceert op alle corridors van/naar Roosendaal. Dit is naar verwachting het effect in scenario Beter Benutten van de fietsmaatregelen (snelfietsroutes en stimuleren e-bike) in combinatie met de werkgeversaanpak (meer thuiswerken en fietsstimulering). In de scenario's Maximaal Bereikbaar en Maximaal Leefbaar lijken eveneens de investeringen in fiets te concurreren op de middellange afstand (bijvoorbeeld naar Bergen op Zoom en Etten-Leur)

Aantal OV-reizigers op belangrijke corridors (bus)

Reizigers per etmaal

■ Corridor Oud-Gastel (noord)

- Referentie: 800
- Sc 1: geen wijziging
- Sc 2: + Ca. 200
- Sc 3: + Ca. 200

■ Corridor Oudenbosch (noord-oost)

- Referentie: 300
- Sc 1: geen wijziging
- Sc 2: geen wijziging
- Sc 3: geen wijziging

■ Corridor Etten-Leur/Breda (oost)

- Referentie: 500
- Sc 1: geen wijziging
- Sc 2: geen wijziging
- Sc 3: geen wijziging

■ Corridor Nispen (zuid)

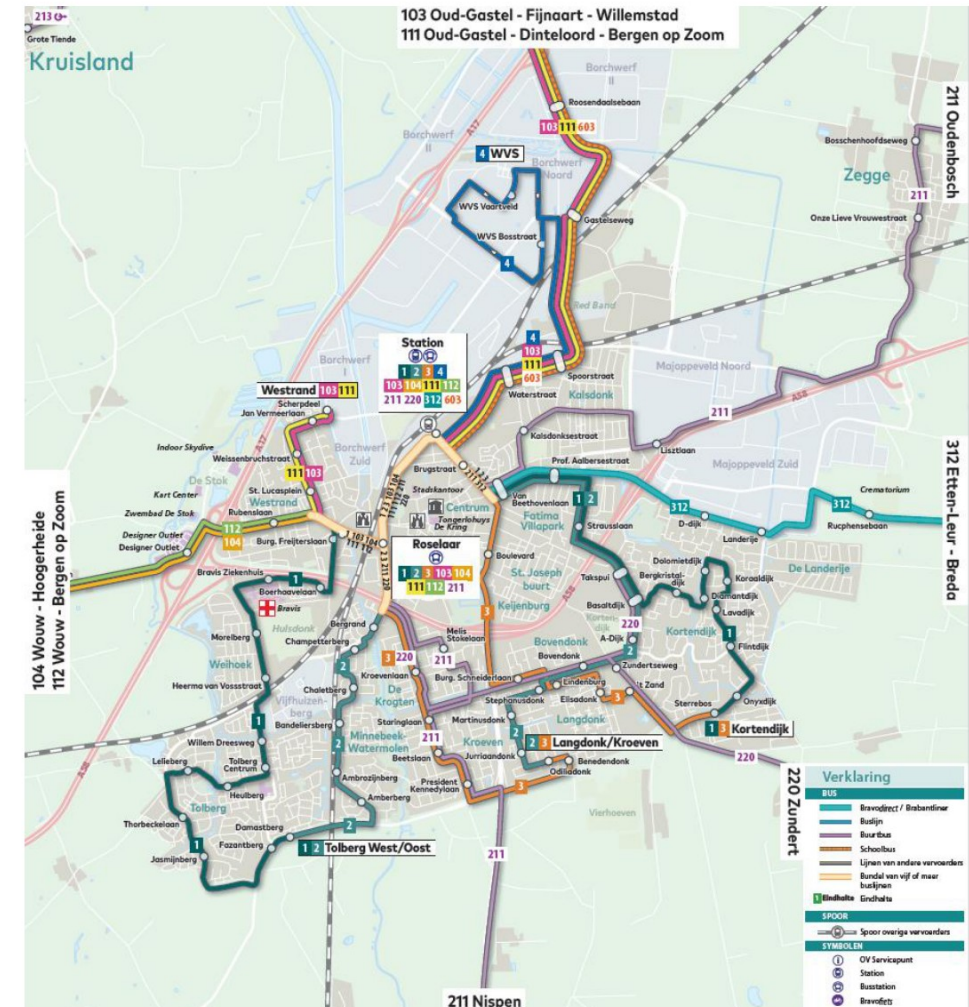
- Referentie: 400
- Sc 1: geen wijziging
- Sc 2: geen wijziging
- Sc 3: geen wijziging

Let op de relatie met België kan onderschat zijn vanwege modelbeperkingen

■ Corridor Bergen op Zoom (west)

- Referentie: 700
- Sc 1: geen wijziging
- Sc 2: + Ca. 200
- Sc 3: + Ca. 400

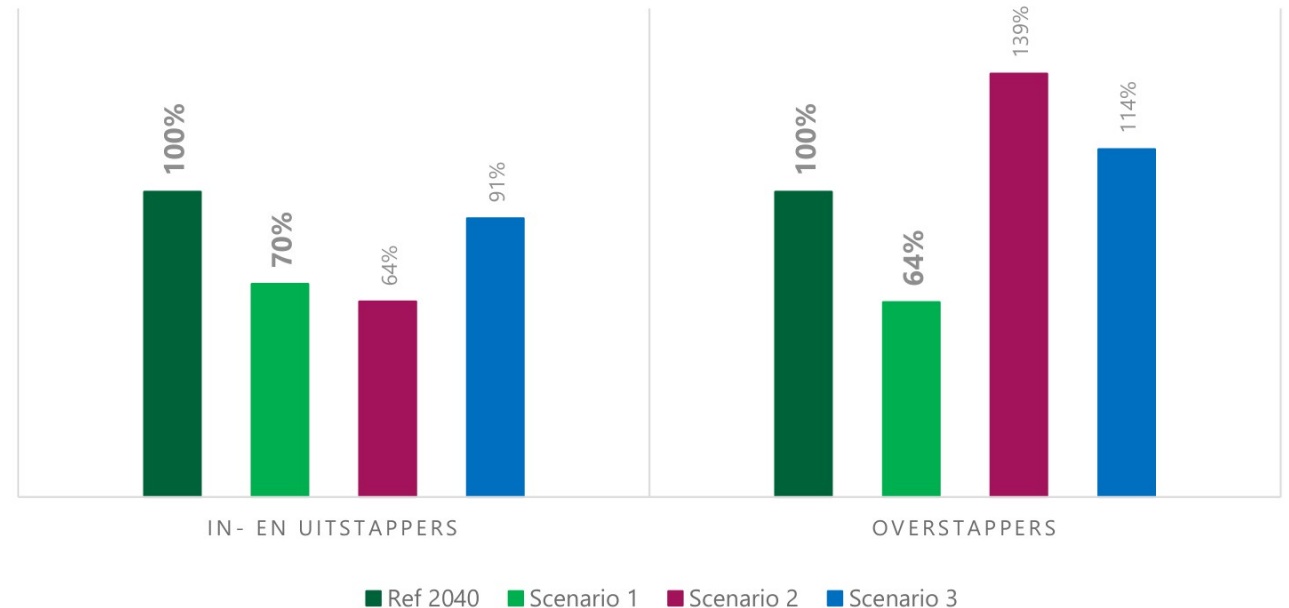
Conclusie: De wijzigingen in het busvervoer zijn beperkt. Enkel op de relaties richting De Stok (en verder richting Bergen op Zoom) en in noordelijke richting (Oud-Gastel en verder) lijkt er potentie voor meer reizigers in de maximale scenario's



Aantal in- en uitstappers op NS-stations Roosendaal

- Met name scenario 1 en 2 laten een afname zien van het aantal in- en uitstappers.
- In scenario maximaal leefbaar is er slechts een beperkte reductie ten opzichte van de referentie.
- In scenario 1 daalt ook het aantal overstappers op het station.
- Deze kennen juist een toename in de maximale scenario's.
- Het nieuwe station Bulkenaar in scenario's Maximaal Bereikbaar en Maximaal Leefbaar genereert 'slechts' zo'n 1.000 reizigers per etmaal. Dit beperkte aantal kan het gevolg zijn van andere investeringen / maatregelen in de scenario's (die zorgen voor een lager OV-gebruik)

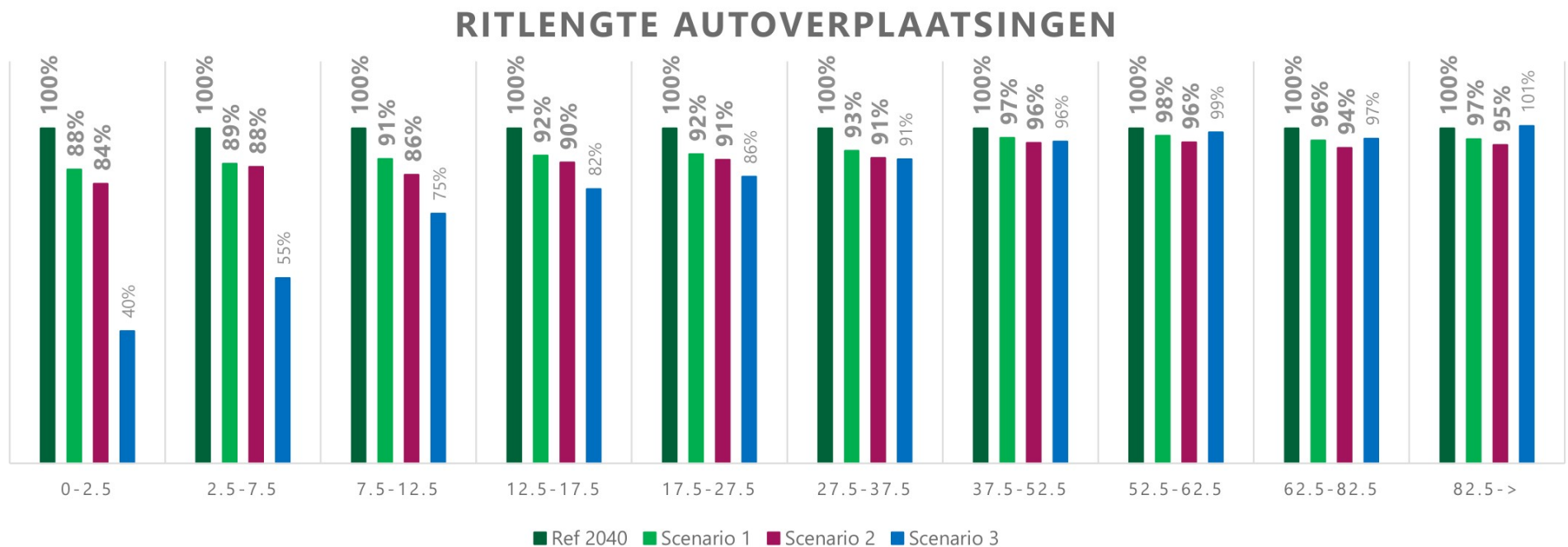
TREINREIZIGERS NS-STATION ROOSENDAAL



Conclusie: In alle scenario's is sprake van een afname van het aantal in- en uitstappers op station Roosendaal. Dit is naar verwachting het effect in scenario Beter Benutten van de fietsmaatregelen (snelfietsroutes en stimuleren e-bike) in combinatie met de werkgeversaanpak (meer thuiswerken en fietsstimulering). In de scenario's Maximaal Bereikbaar en Maximaal Leefbaar lijken eveneens de investeringen in fiets te concurreren met de trein. In de maximaal bereikbaar en leefbaar scenario's neemt het aantal overstappers wel toe. Dat is mogelijk het gevolg van de frequentieverhoging van de trein in alle windrichtingen en het nieuwe station Bulkenaar. Het nieuwe station Bulkenaar heeft volgens de berekeningen slechts een beperkt aantal in- en uitstappers.

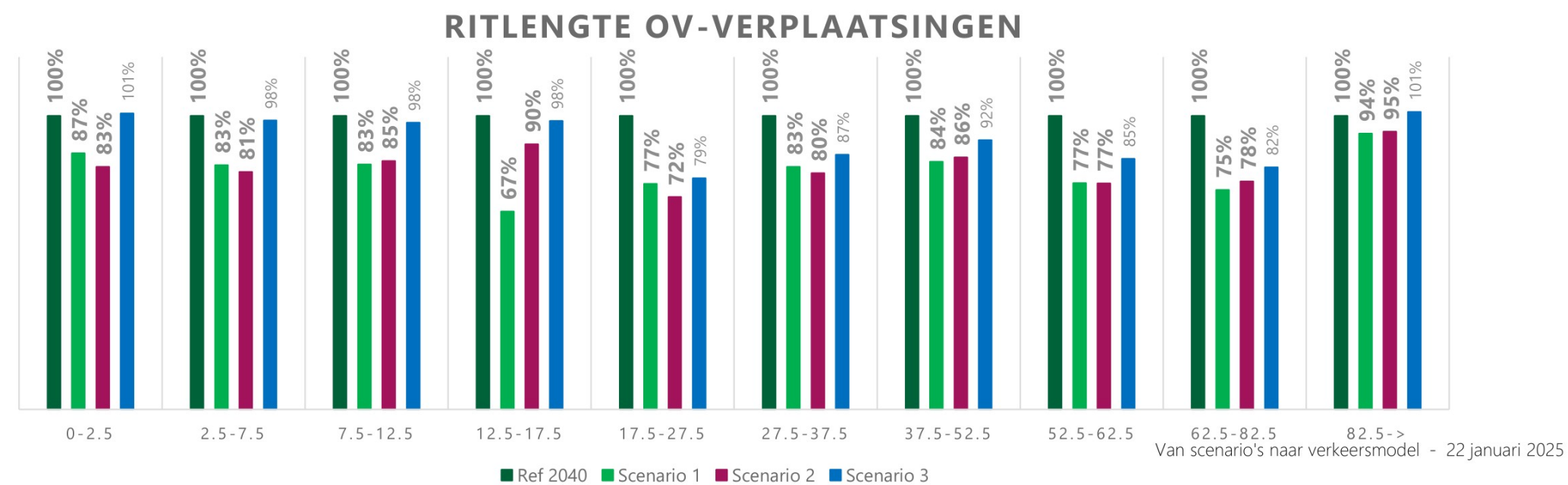
Ritlengteverdeling auto

- Er is sprake van een afname van het aantal verplaatsingen wat per auto wordt gemaakt op met name de korte afstanden
- Dat geldt voor scenario's Beter Benutten en Maximaal Bereikbaar maar met name voor Maximaal Leefbaar. Tot 7,5 km is sprake van ongeveer een halvering van het aantal autoverplaatsingen in die klasse. Tussen 7,5 en 17,5 km is er nog steeds sprake van circa 25% afname



Ritlengteverdeling OV

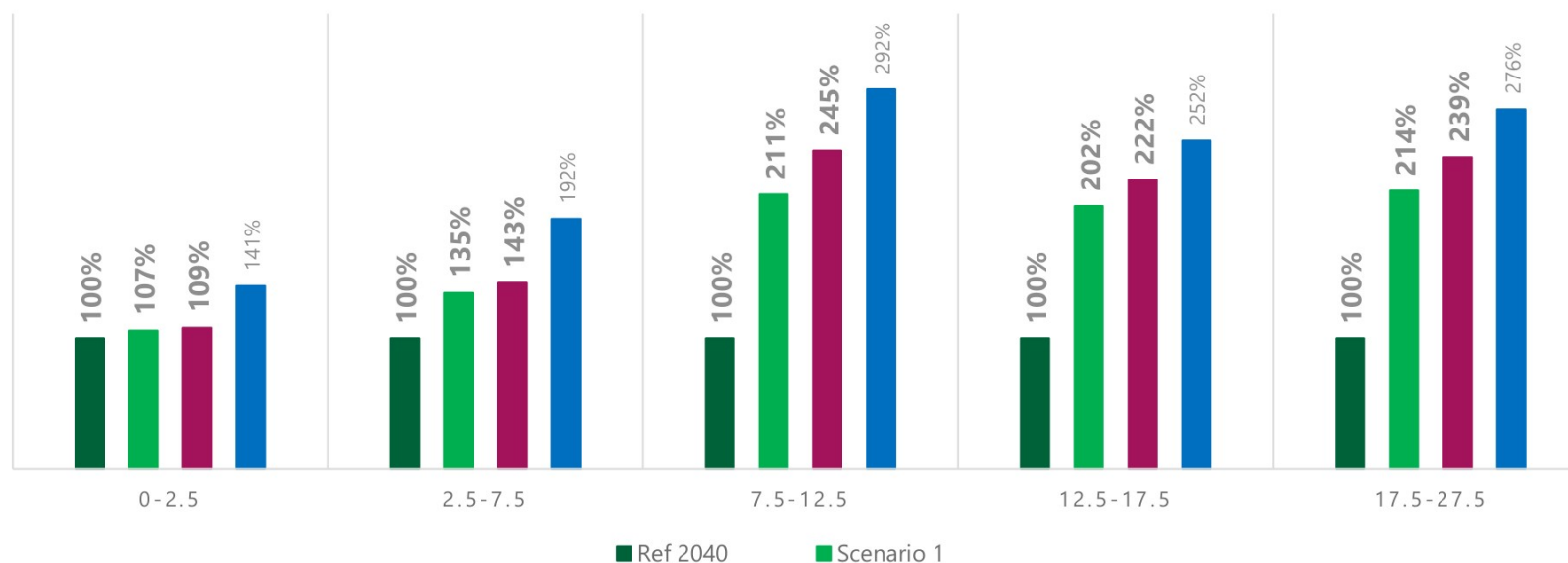
- Er is sprake van een afname van het aantal verplaatsingen wat per openbaar vervoer wordt gemaakt op met name de middellange afstanden (12,5 tot 27,5 km). Dit is het gevolg van de kwaliteitssprong fiets die hier aandeel OV weghaalt.
- Datzelfde geldt voor de afstanden tussen circa de 50 en 80 km. Het is op basis van de berekeningen niet duidelijk aan te geven wat hiervan de oorzaak is. Het aandeel auto is in deze lengteklasse vrijwel gelijk en fiets heeft op deze afstanden geen aandeel.
- Bovenstaande afnames zijn in alle scenario's vrijwel gelijk. De verschillen tussen de scenario's zijn minimaal. Eén uitzondering daarop is scenario Maximaal Leefbaar waar het aantal OV-ritten op de korte afstanden tot 17,5 km gelijk blijft aan de referentie terwijl dat in andere scenario's afnam. Dat is het gevolg van de investeringen in het busvervoer (bijvoorbeeld richting de Stok).



Ritlengteverdeling fiets

- Er is sprake van een toename van het aantal verplaatsingen wat per fiets wordt gemaakt op met name de korte en middellange afstanden (tot 27,5 km). Boven de 27,5 km is het aantal ritten per fiets zeer beperkt en om die reden niet in de figuur opgenomen.
- In alle scenario's is sprake van deze toename maar in scenario Maximaal Leefbaar is deze het sterkst. Dat is het gevolg van de totale kwaliteitssprong Fiets in combinatie met maatregelen om autoverkeer aan de randen van de stad en wijken af te vangen en meer te sturen via de hoofdontsluitingswegen in plaats van recht door het centrum.

RITLENTE FIETSVERPLAATSINGEN



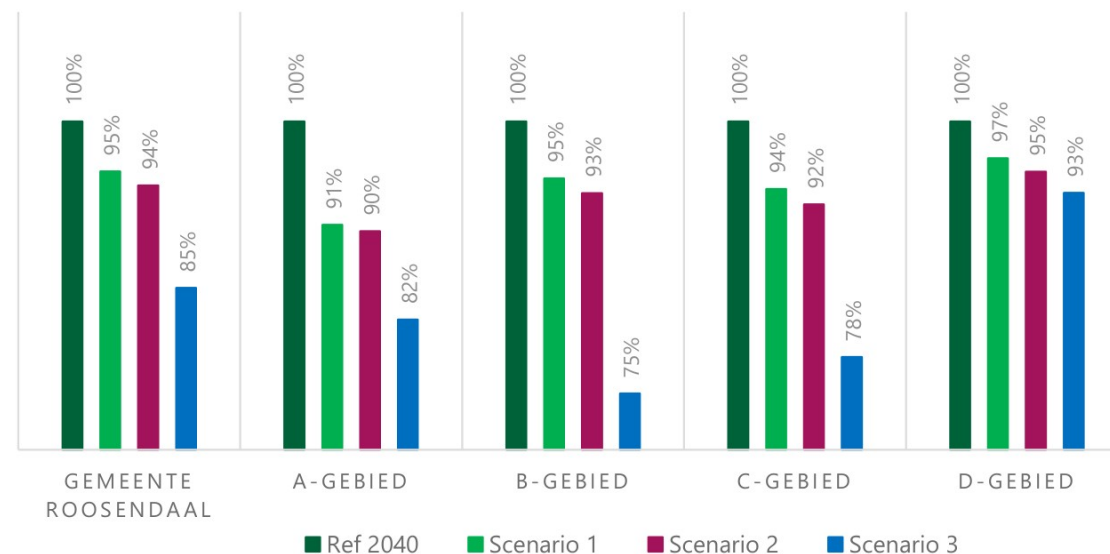
Conclusie: Investerings in fiets zijn zinvol. Het zorgt voor een verschuiving van met name auto naar fiets op de korte en middellange afstanden tot circa 25km. Een risico is investeren in OV op dezelfde corridors als snelfietsroutes. Deze gaan concurreren met elkaar werken.

Uitstoot van CO2

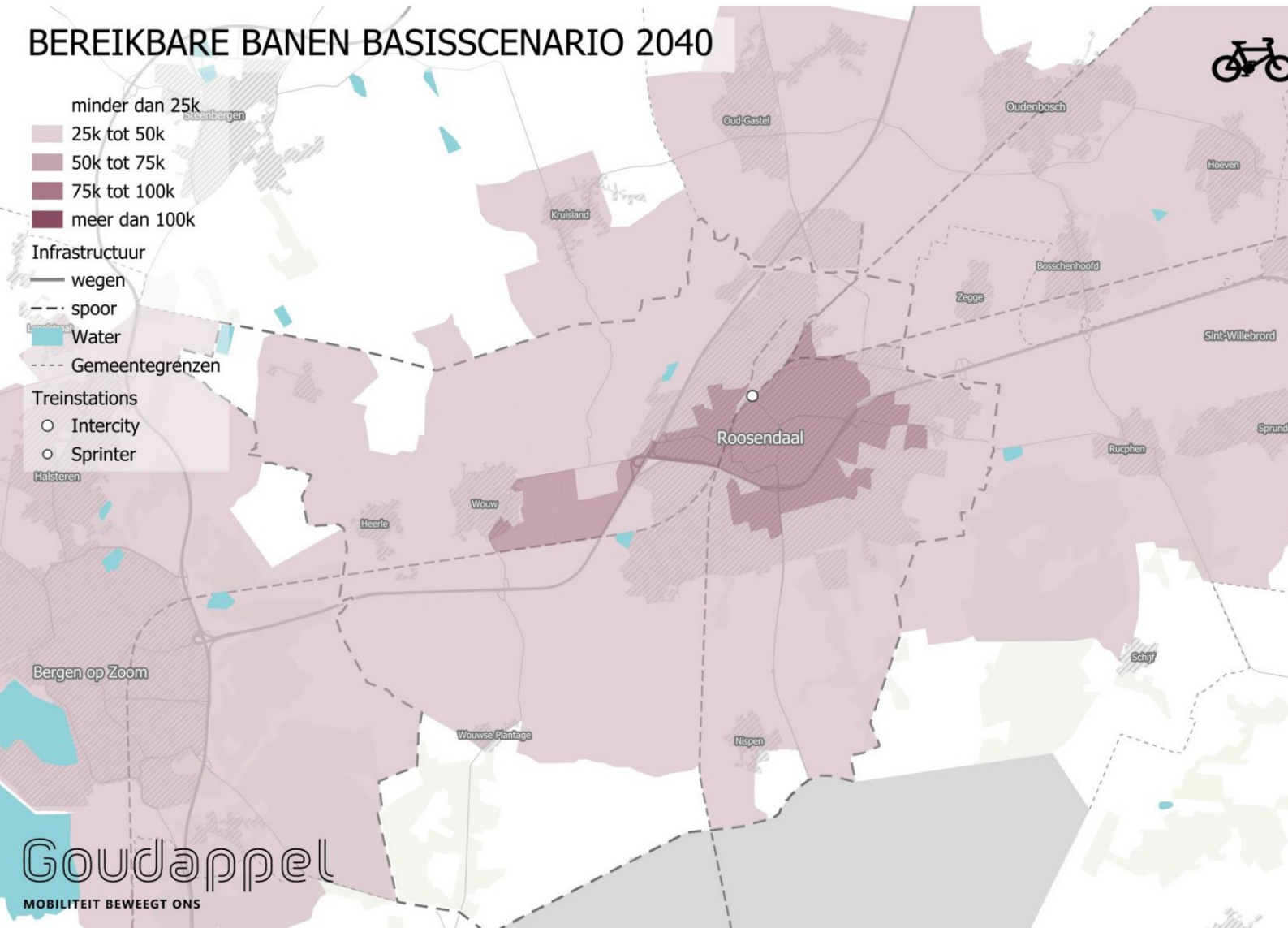
- De uitstoot van CO2 neemt, over de gehele gemeente, in scenario 1 en 2 af met ca. 5%.
- In het Maximaal Leefbaar scenario is de winst voor Roosendaal het grootst
- Dit is een logisch gevolg van minder gereden kilometers met gemotoriseerd verkeer.

Conclusie: Procentueel neemt de Co2 uitstoot het meeste af in A, B en C-gebied. Dit zijn de plekken binnen de bebouwde kom van Roosendaal en de dorpen waar de leefbaarheid/duurzaamheid in de referentiesituatie onder druk staat. De scenario's, en dan met name het Maximaal Leefbaar scenario, levert dus een positieve bijdrage.

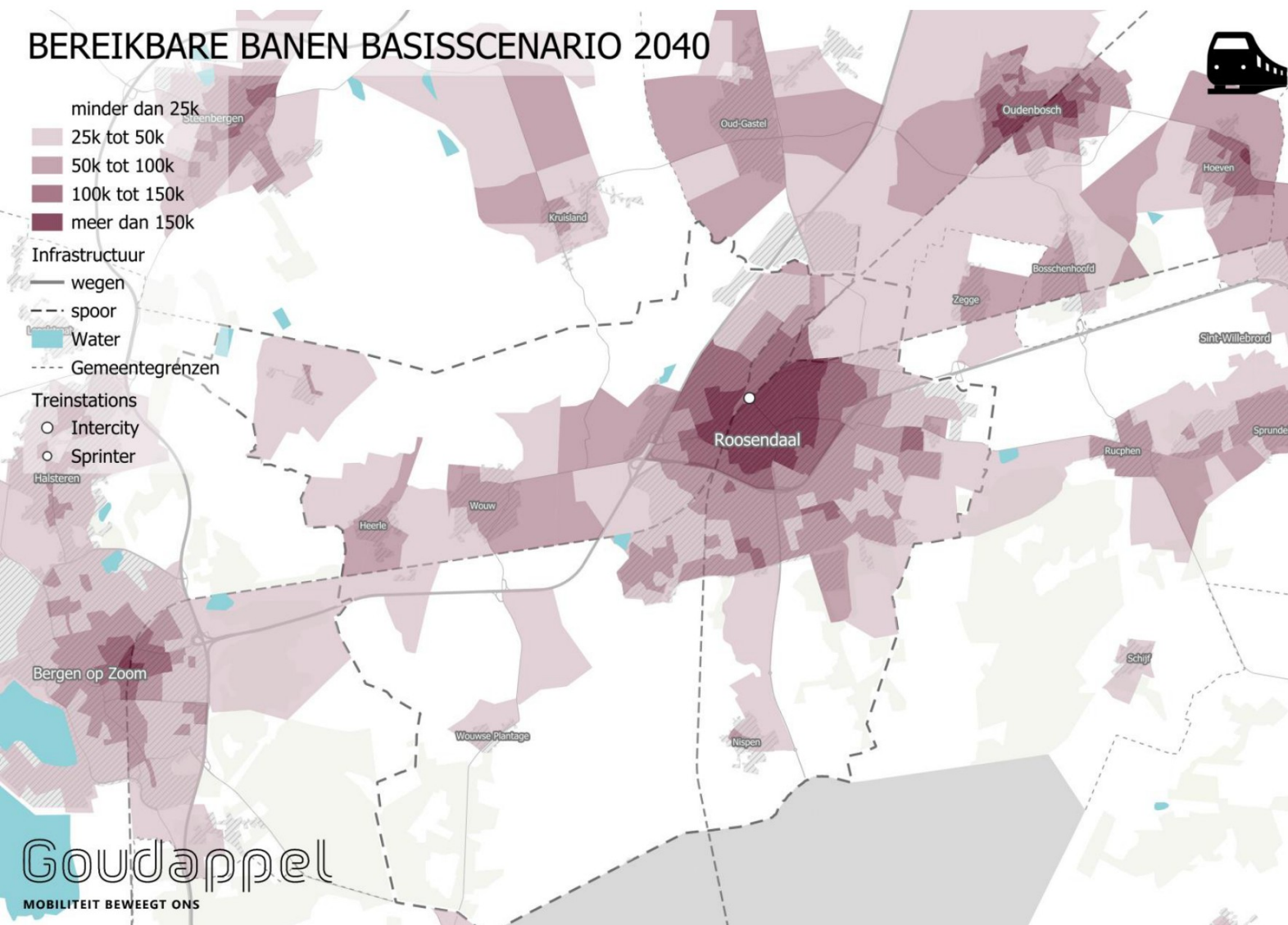
CO2-UITSTOOT ROOSENDAAL



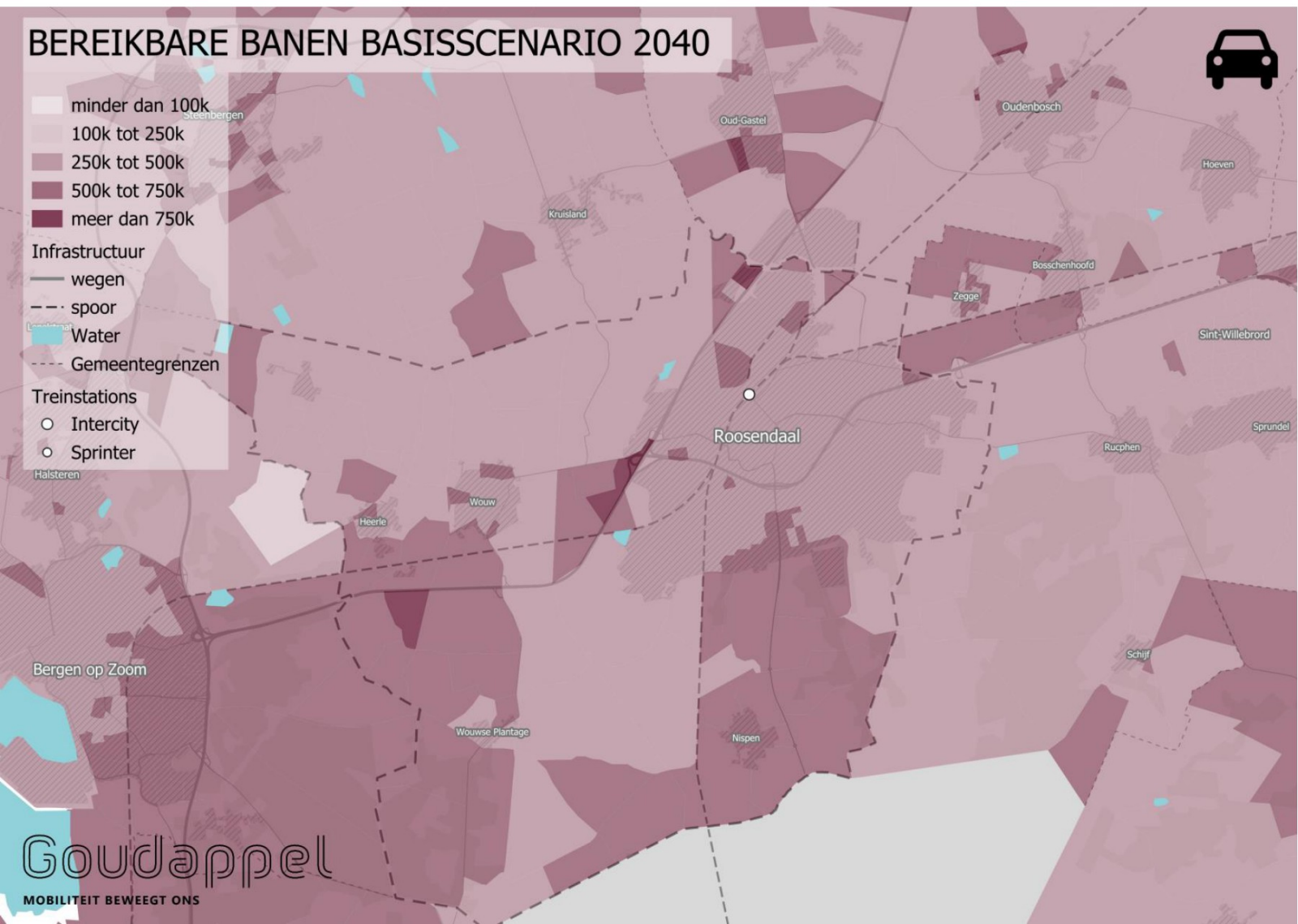
Bereikbaarheidskaarten (referentie 2040)



Bereikbaarheidskaarten (referentie 2040)



Bereikbaarheidskaarten (referentie 2040)

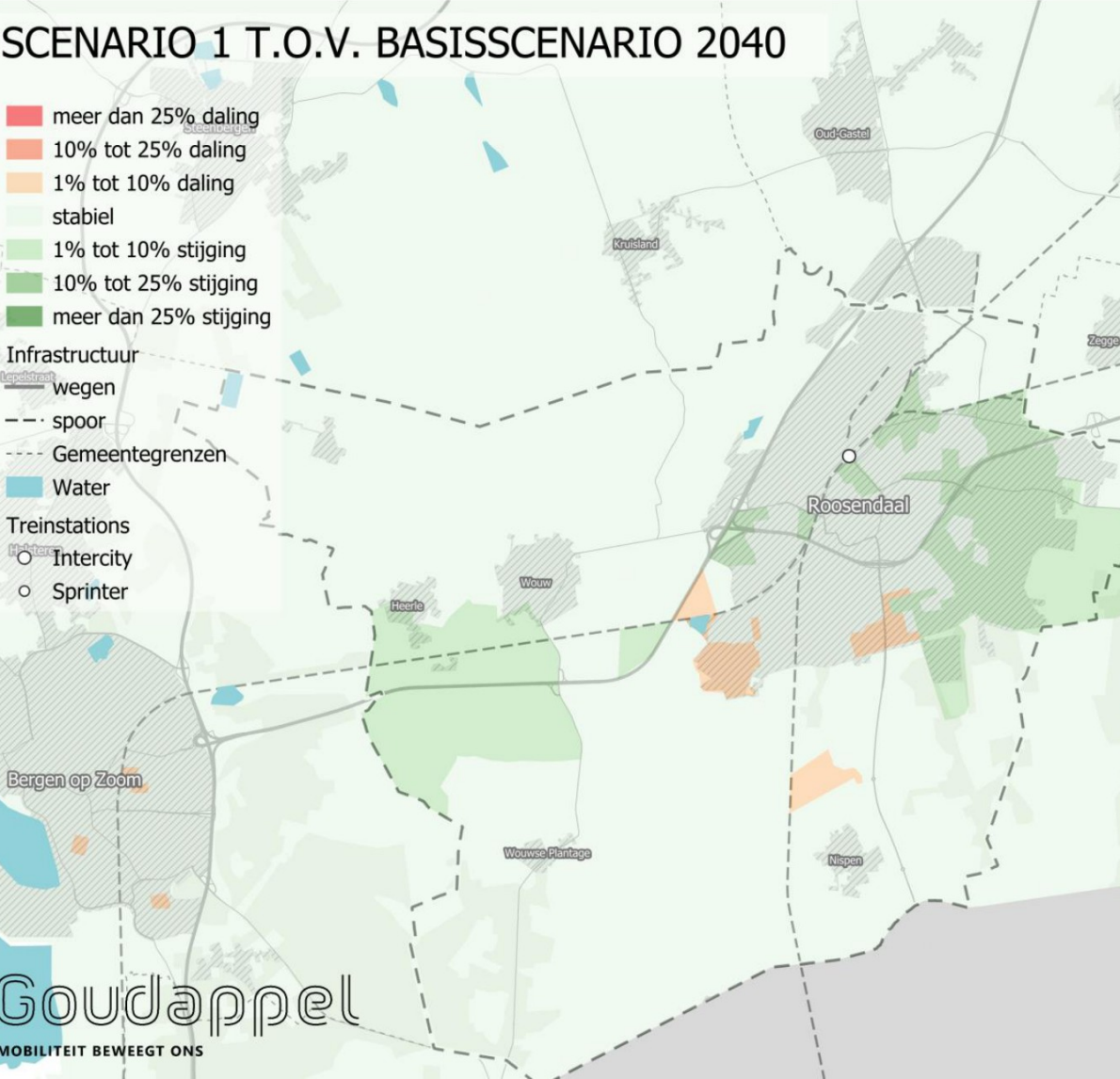


Bereikbaarheidskaarten

SCENARIO 1 T.O.V. BASISSCENARIO 2040

- meer dan 25% daling
- 10% tot 25% daling
- 1% tot 10% daling
- stabiel
- 1% tot 10% stijging
- 10% tot 25% stijging
- meer dan 25% stijging

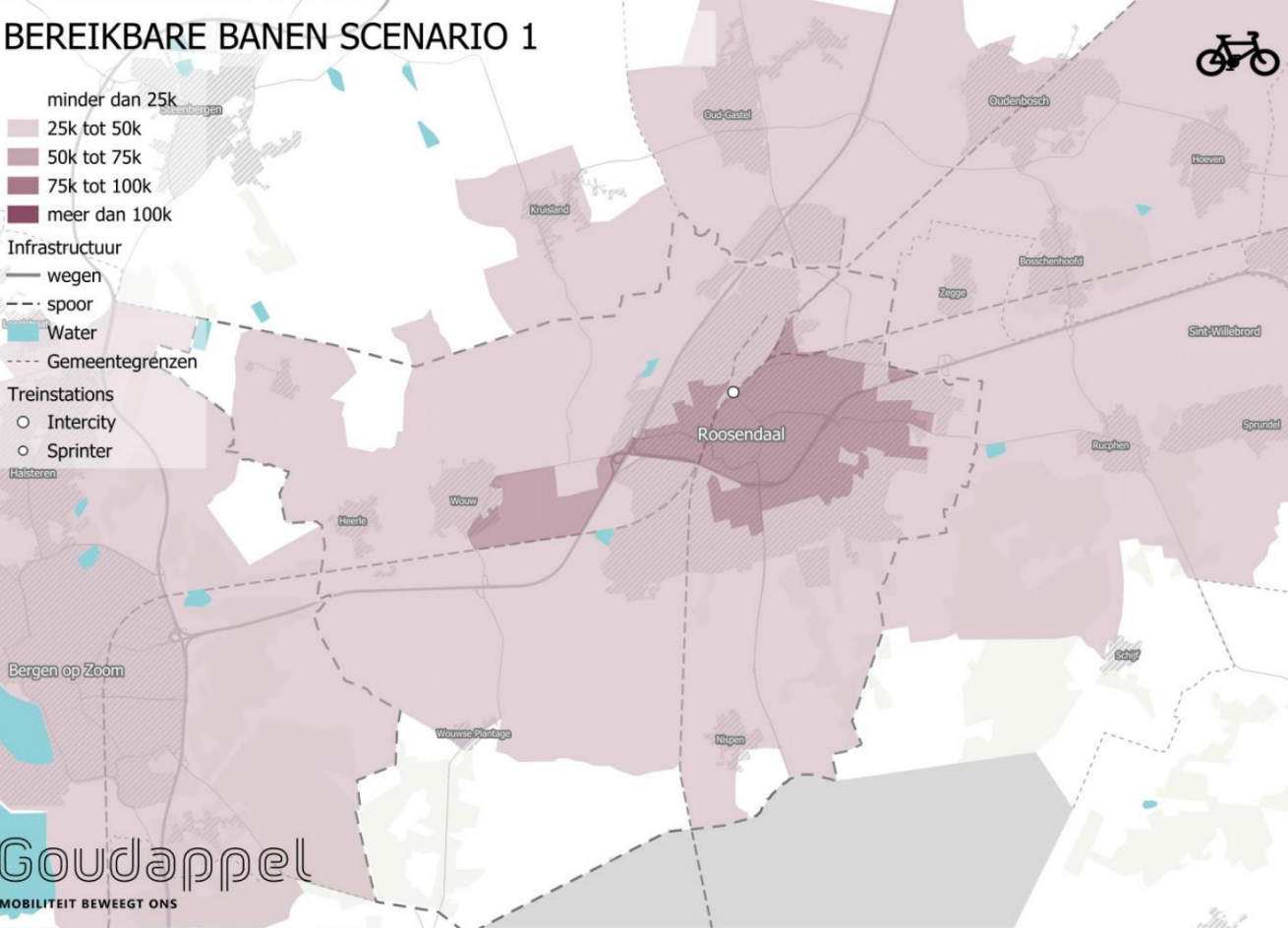
- Infrastructuur
- wegen
 - spoor
 - Gemeentegrenzen
 - Water
- Treinstations
- Intercity
 - Sprinter



BEREIKBARE BANEN SCENARIO 1

- minder dan 25k
- 25k tot 50k
- 50k tot 75k
- 75k tot 100k
- meer dan 100k

- Infrastructuur
- wegen
 - spoor
 - Water
 - Gemeentegrenzen
- Treinstations
- Intercity
 - Sprinter

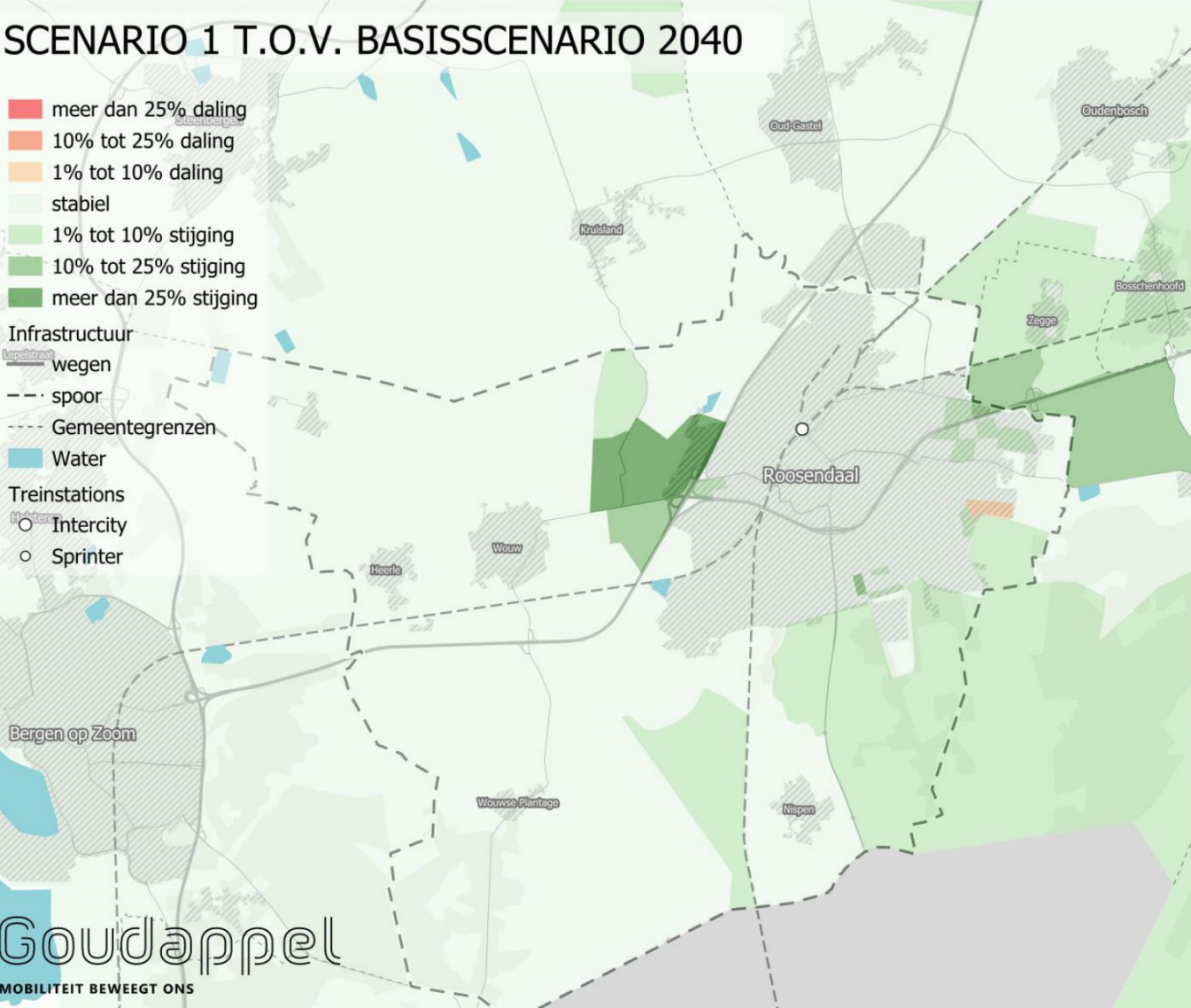


Bereikbaarheidskaarten

SCENARIO 1 T.O.V. BASISSCENARIO 2040

- meer dan 25% daling
- 10% tot 25% daling
- 1% tot 10% daling
- stabiël
- 1% tot 10% stijging
- 10% tot 25% stijging
- meer dan 25% stijging

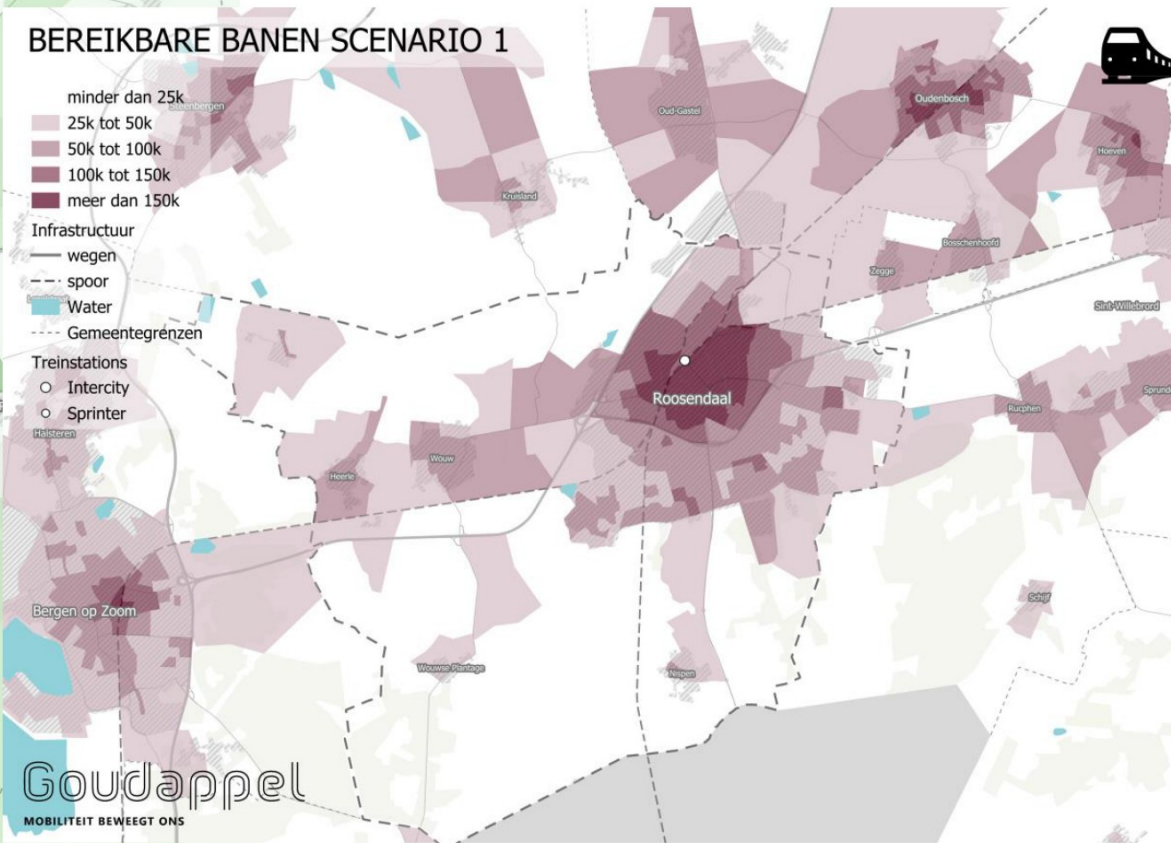
- Infrastructuur
- lepelstraat
 - wegen
 - spoor
 - Gemeentegrenzen
 - Water
- Treinstations
- Intercity
 - Sprinter



BEREIKBARE BANEN SCENARIO 1

- minder dan 25k
- 25k tot 50k
- 50k tot 100k
- 100k tot 150k
- meer dan 150k

- Infrastructuur
- wegen
 - spoor
 - Water
 - Gemeentegrenzen
- Treinstations
- Intercity
 - Sprinter



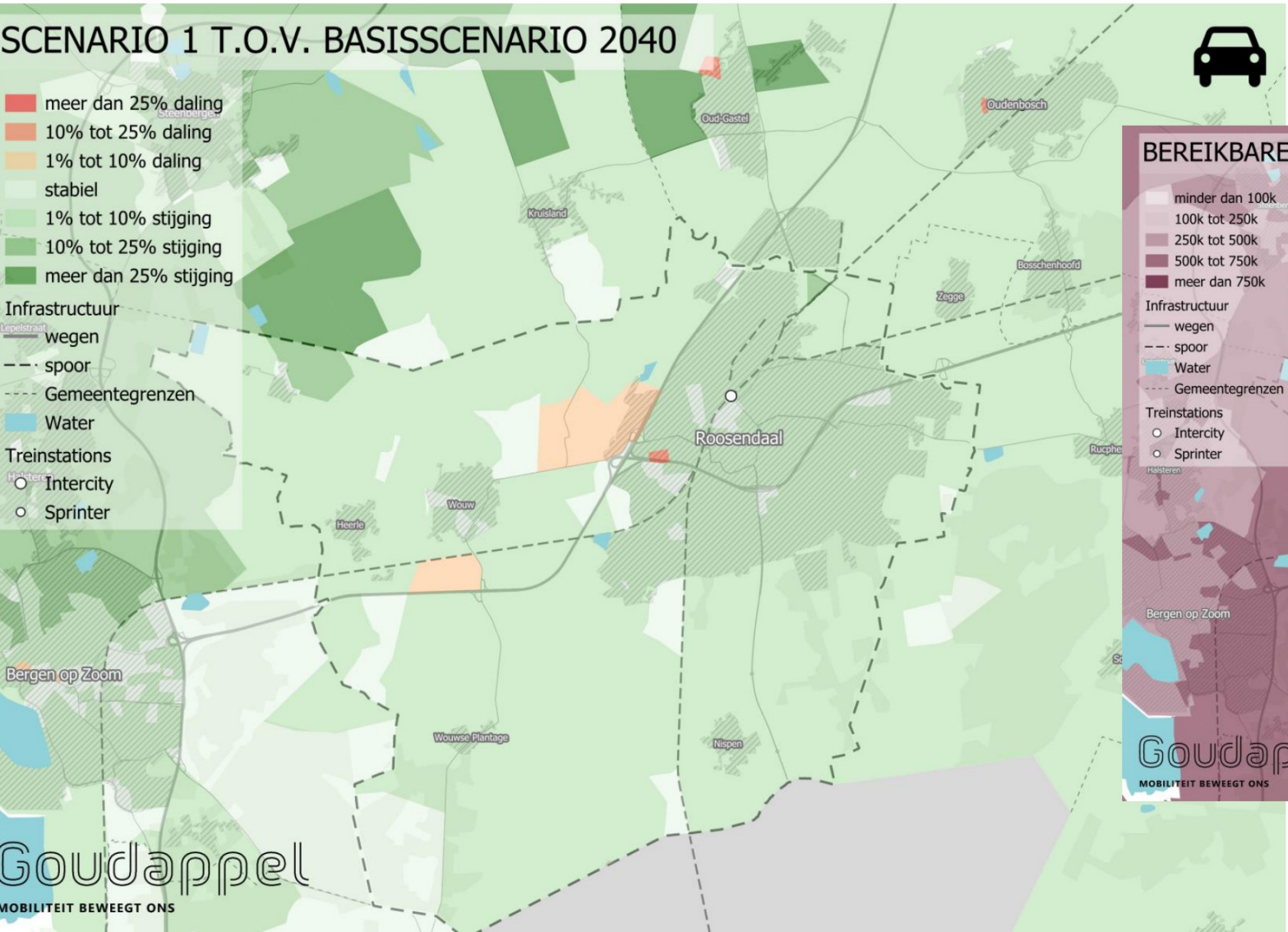
Bereikbaarheidskaarten

SCENARIO 1 T.O.V. BASISSCENARIO 2040

- meer dan 25% daling
- 10% tot 25% daling
- 1% tot 10% daling
- stabiel
- 1% tot 10% stijging
- 10% tot 25% stijging
- meer dan 25% stijging

- Infrastructuur
- wegen
 - spoor
 - Gemeentegrenzen

- Treinstations
- Intercity
 - Sprinter

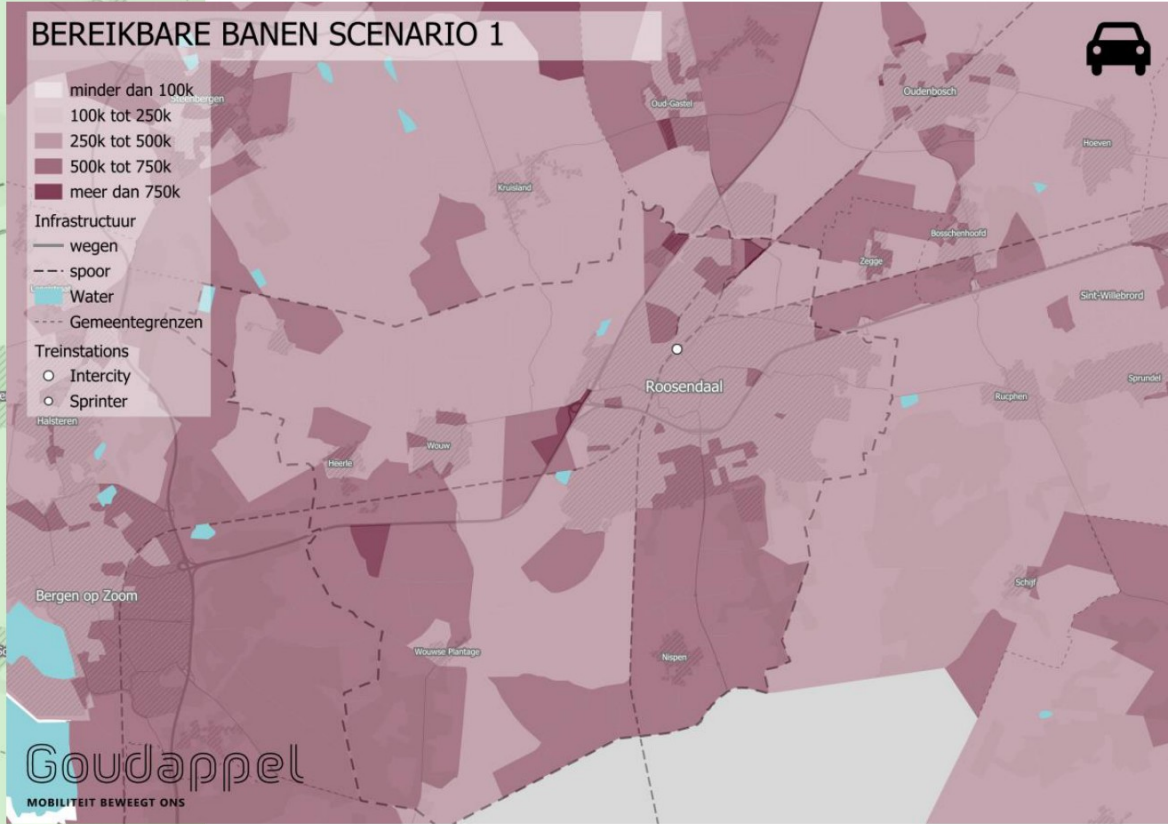


BEREIKBARE BANEN SCENARIO 1

- minder dan 100k
- 100k tot 250k
- 250k tot 500k
- 500k tot 750k
- meer dan 750k

- Infrastructuur
- wegen
 - spoor
 - Water
 - Gemeentegrenzen

- Treinstations
- Intercity
 - Sprinter

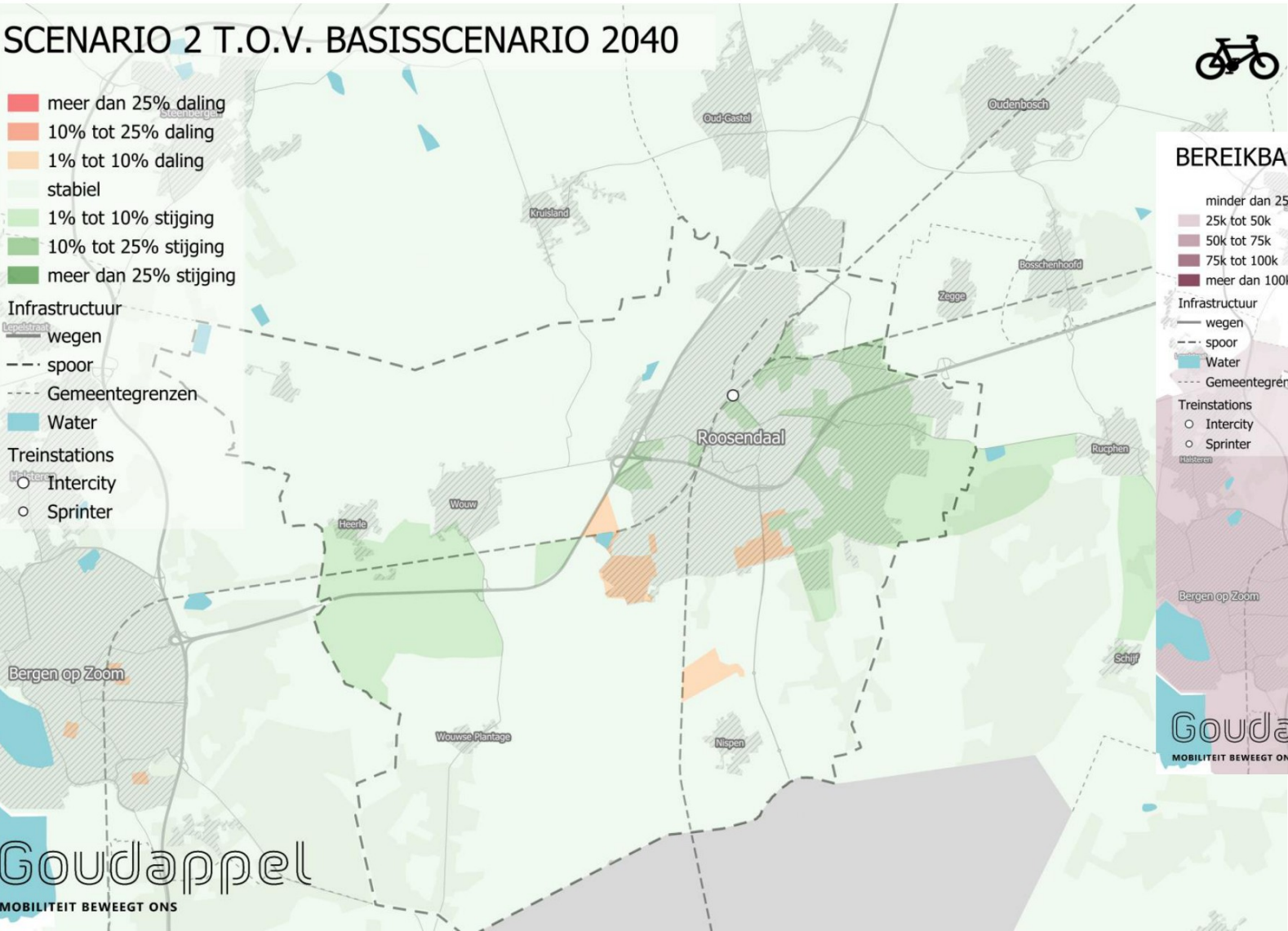


Bereikbaarheidskaarten

SCENARIO 2 T.O.V. BASISSCENARIO 2040

- meer dan 25% daling
- 10% tot 25% daling
- 1% tot 10% daling
- stabiel
- 1% tot 10% stijging
- 10% tot 25% stijging
- meer dan 25% stijging

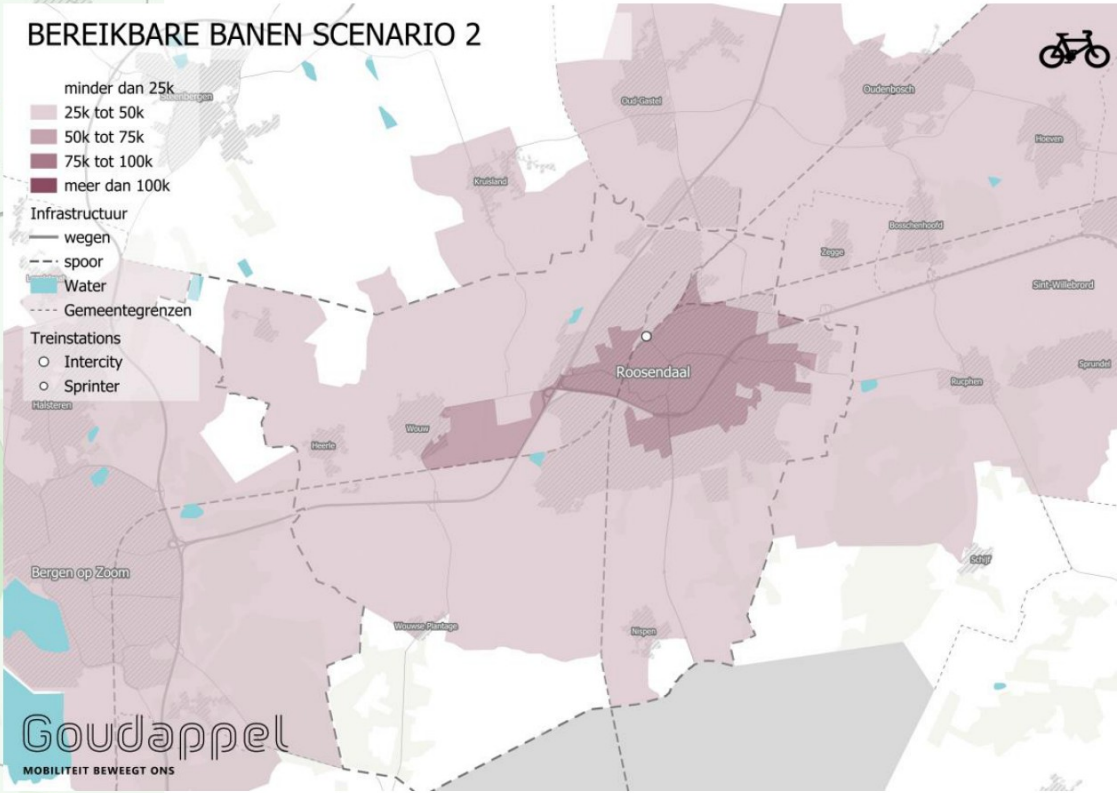
- Infrastructuur
- wegen
 - spoor
 - Gemeentegrenzen
 - Water
- Treinstations
- Intercity
 - Sprinter



BEREIKBARE BANEN SCENARIO 2

- minder dan 25k
- 25k tot 50k
- 50k tot 75k
- 75k tot 100k
- meer dan 100k

- Infrastructuur
- wegen
 - spoor
 - Water
 - Gemeentegrenzen
- Treinstations
- Intercity
 - Sprinter

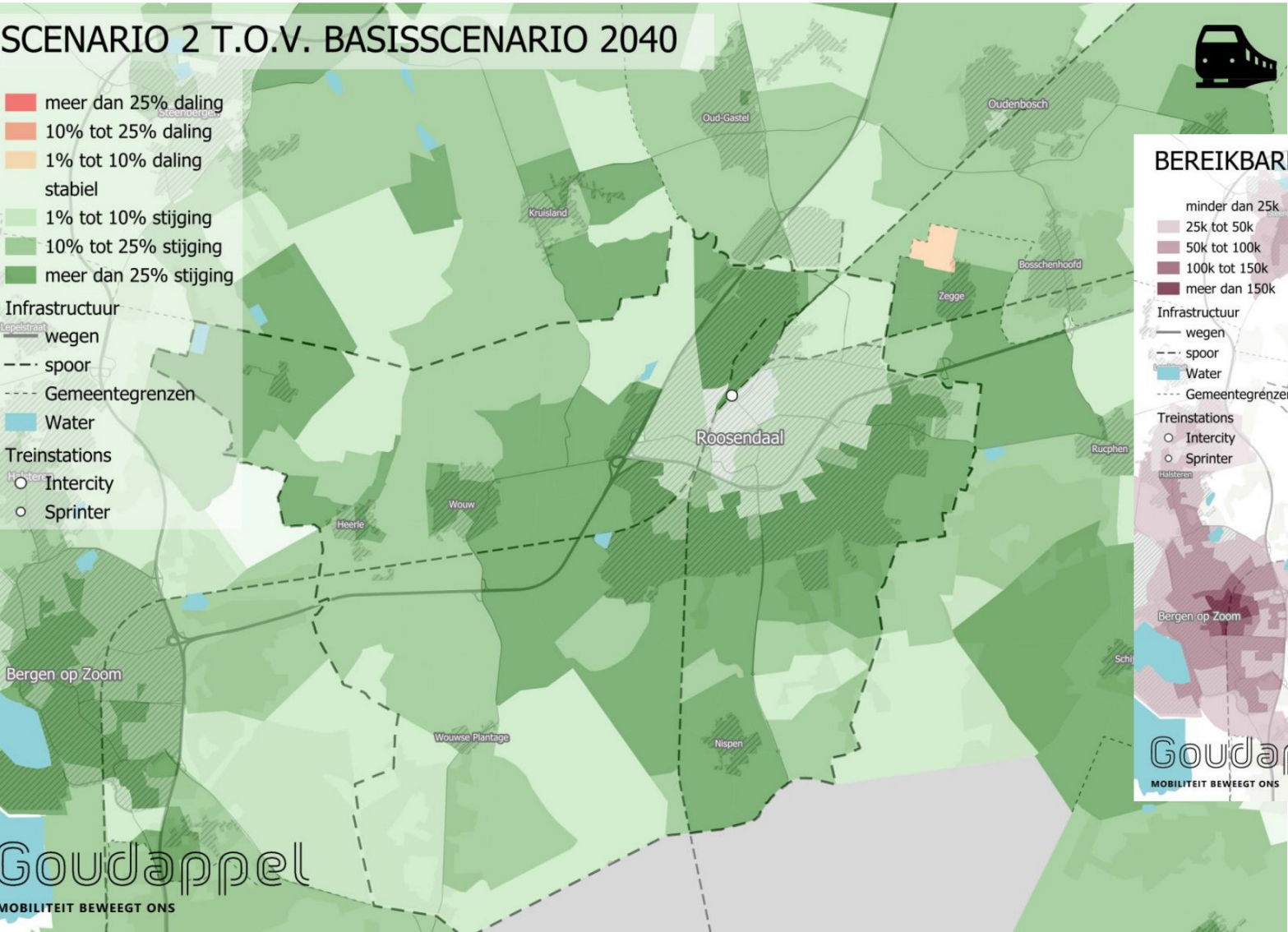


Bereikbaarheidskaarten

SCENARIO 2 T.O.V. BASISSCENARIO 2040

- meer dan 25% daling
- 10% tot 25% daling
- 1% tot 10% daling
- stabiel
- 1% tot 10% stijging
- 10% tot 25% stijging
- meer dan 25% stijging

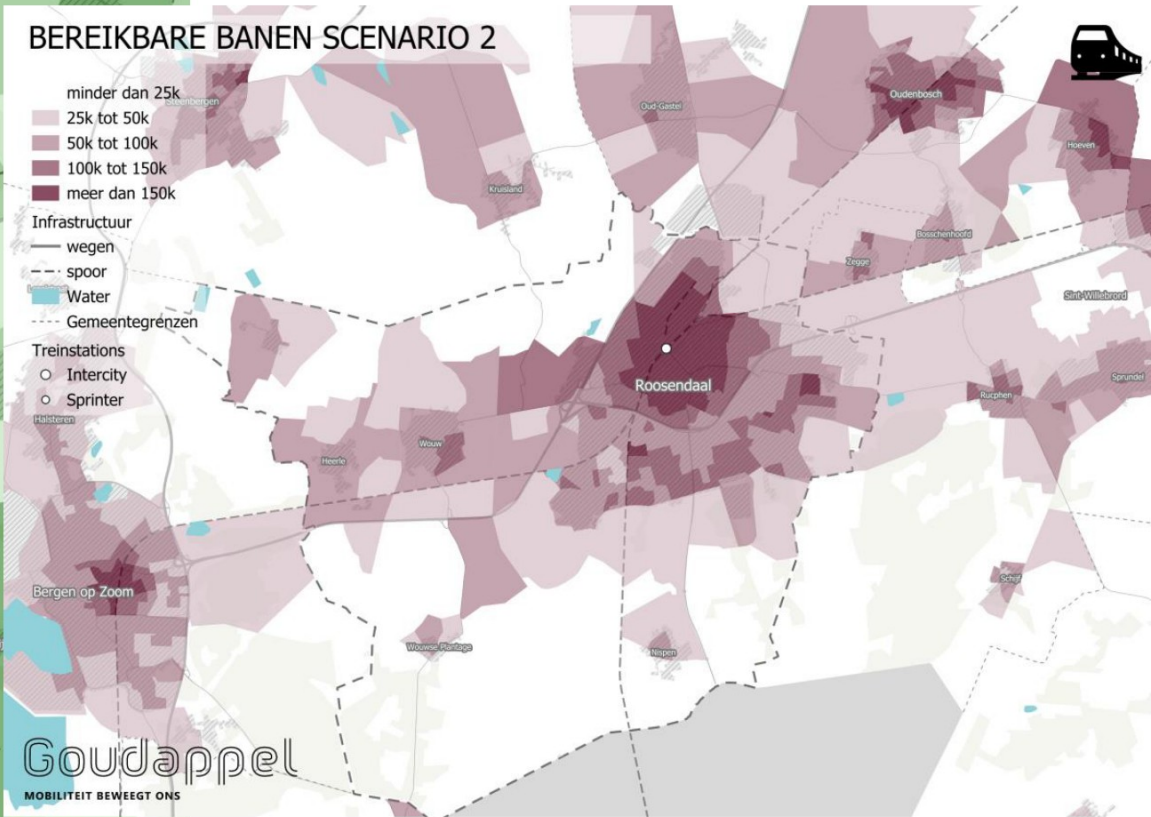
- Infrastructuur
- wegen
 - spoor
 - Gemeentegrenzen
 - Water
- Treinstations
- Intercity
 - Sprinter



BEREIKBARE BANEN SCENARIO 2

- minder dan 25k
- 25k tot 50k
- 50k tot 100k
- 100k tot 150k
- meer dan 150k

- Infrastructuur
- wegen
 - spoor
 - Water
 - Gemeentegrenzen
- Treinstations
- Intercity
 - Sprinter



Bereikbaarheidskaarten

SCENARIO 2 T.O.V. BASISSCENARIO 2040

- meer dan 25% daling
- 10% tot 25% daling
- 1% tot 10% daling
- stabiel
- 1% tot 10% stijging
- 10% tot 25% stijging
- meer dan 25% stijging

- Infrastructuur
- Lepeistrac
 - wegen
 - spoor
 - Gemeentegrenzen
 - Water
- Treinstations
- Intercity
 - Sprinter



BEREIKBARE BANEN SCENARIO 2

- minder dan 100k
- 100k tot 250k
- 250k tot 500k
- 500k tot 750k
- meer dan 750k

- Infrastructuur
- wegen
 - spoor
 - Water
 - Gemeentegrenzen
- Treinstations
- Intercity
 - Sprinter

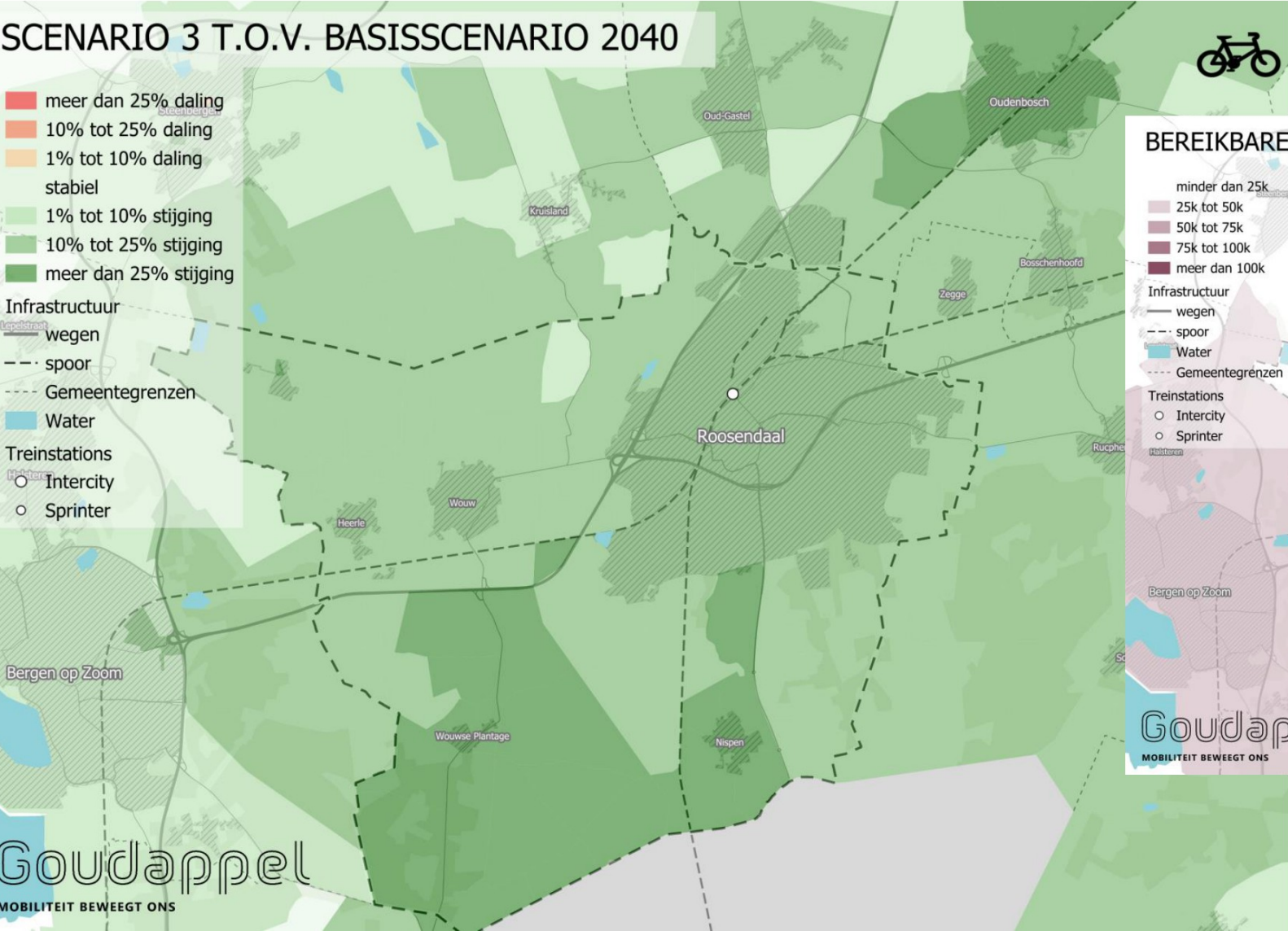


Bereikbaarheidskaarten

SCENARIO 3 T.O.V. BASISSCENARIO 2040

- meer dan 25% daling
- 10% tot 25% daling
- 1% tot 10% daling
- stabiel
- 1% tot 10% stijging
- 10% tot 25% stijging
- meer dan 25% stijging

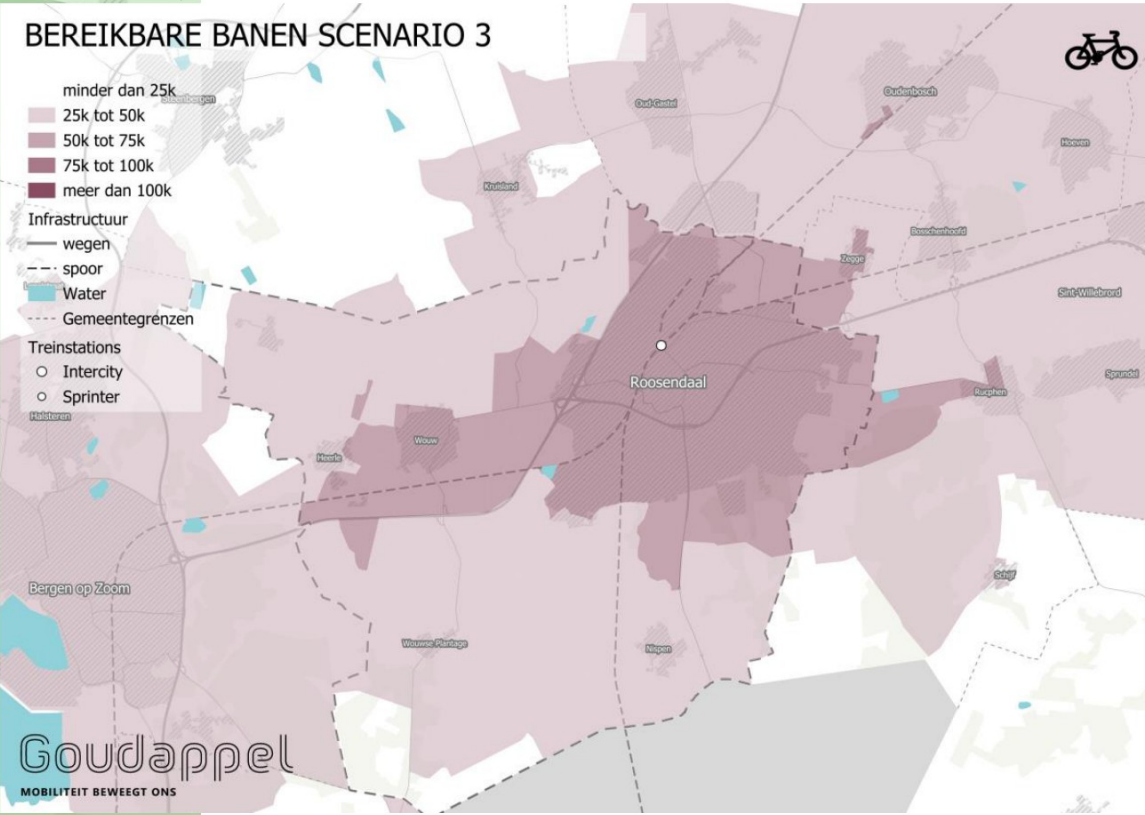
- Infrastructuur
- Lepelstrak
 - wegen
 - spoor
 - Gemeentegrenzen
 - Water
- Treinstations
- Intercity
 - Sprinter



BEREIKBARE BANEN SCENARIO 3

- minder dan 25k
- 25k tot 50k
- 50k tot 75k
- 75k tot 100k
- meer dan 100k

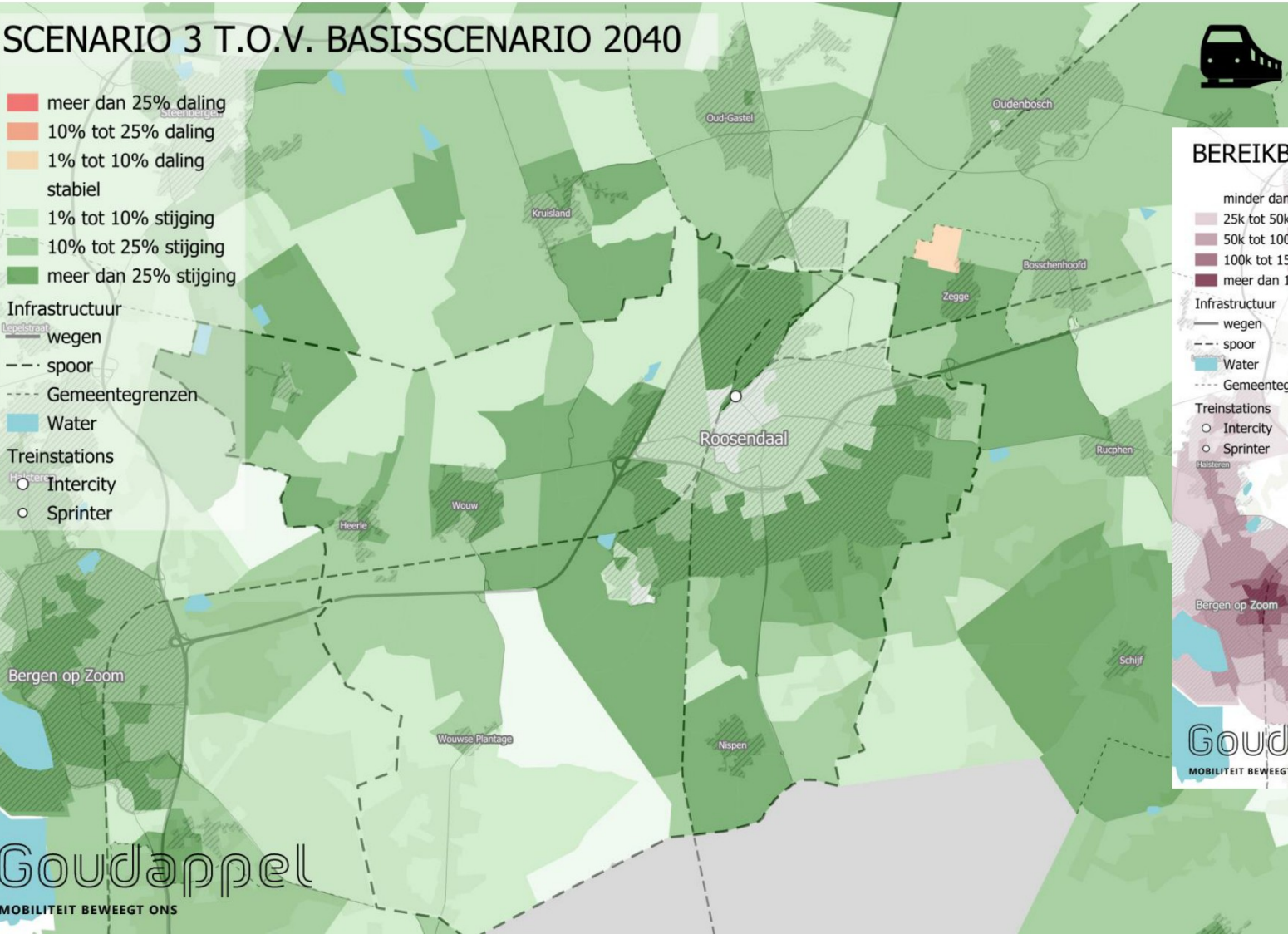
- Infrastructuur
- wegen
 - spoor
 - Water
 - Gemeentegrenzen
- Treinstations
- Intercity
 - Sprinter



Bereikbaarheidskaarten

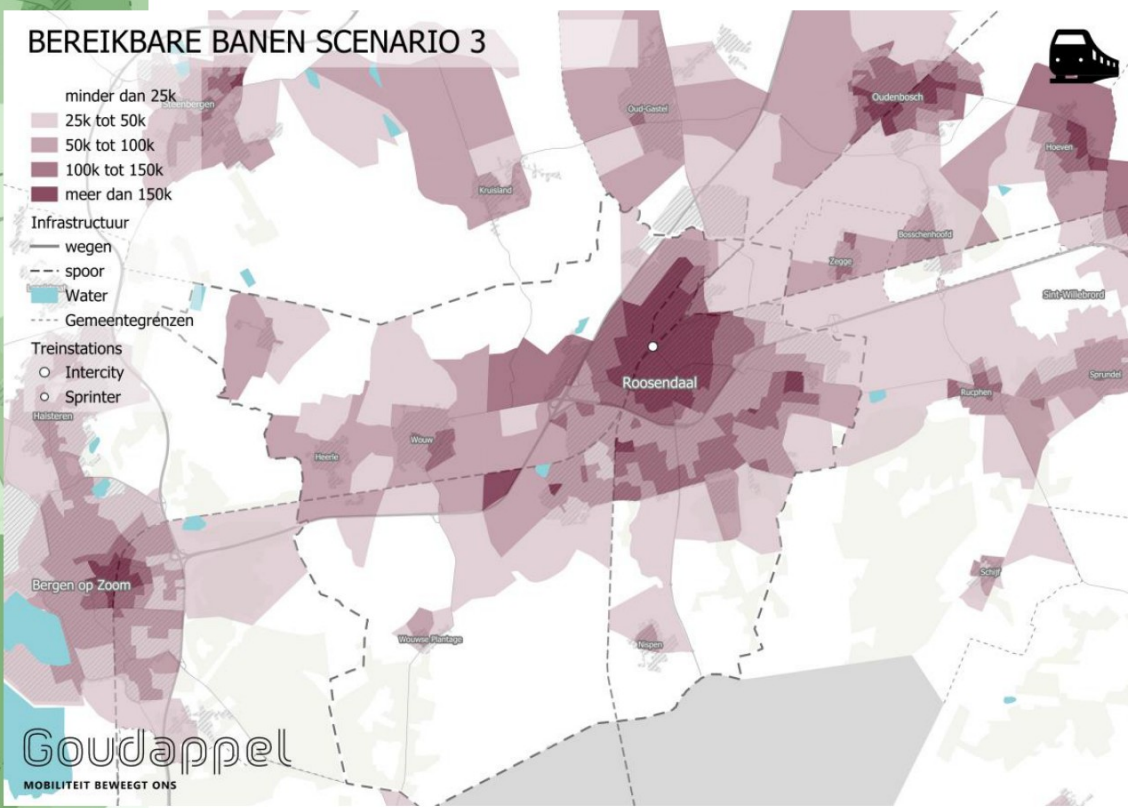
SCENARIO 3 T.O.V. BASISSCENARIO 2040

- meer dan 25% daling
 - 10% tot 25% daling
 - 1% tot 10% daling
 - stabiël
 - 1% tot 10% stijging
 - 10% tot 25% stijging
 - meer dan 25% stijging
- Infrastructuur
- wegen
 - - - spoor
 - - - Gemeentegrenzen
 - Water
- Treinstations
- Intercity
 - Sprinter



BEREIKBARE BANEN SCENARIO 3

- minder dan 25k
 - 25k tot 50k
 - 50k tot 100k
 - 100k tot 150k
 - meer dan 150k
- Infrastructuur
- wegen
 - - - spoor
 - Water
 - - - Gemeentegrenzen
- Treinstations
- Intercity
 - Sprinter

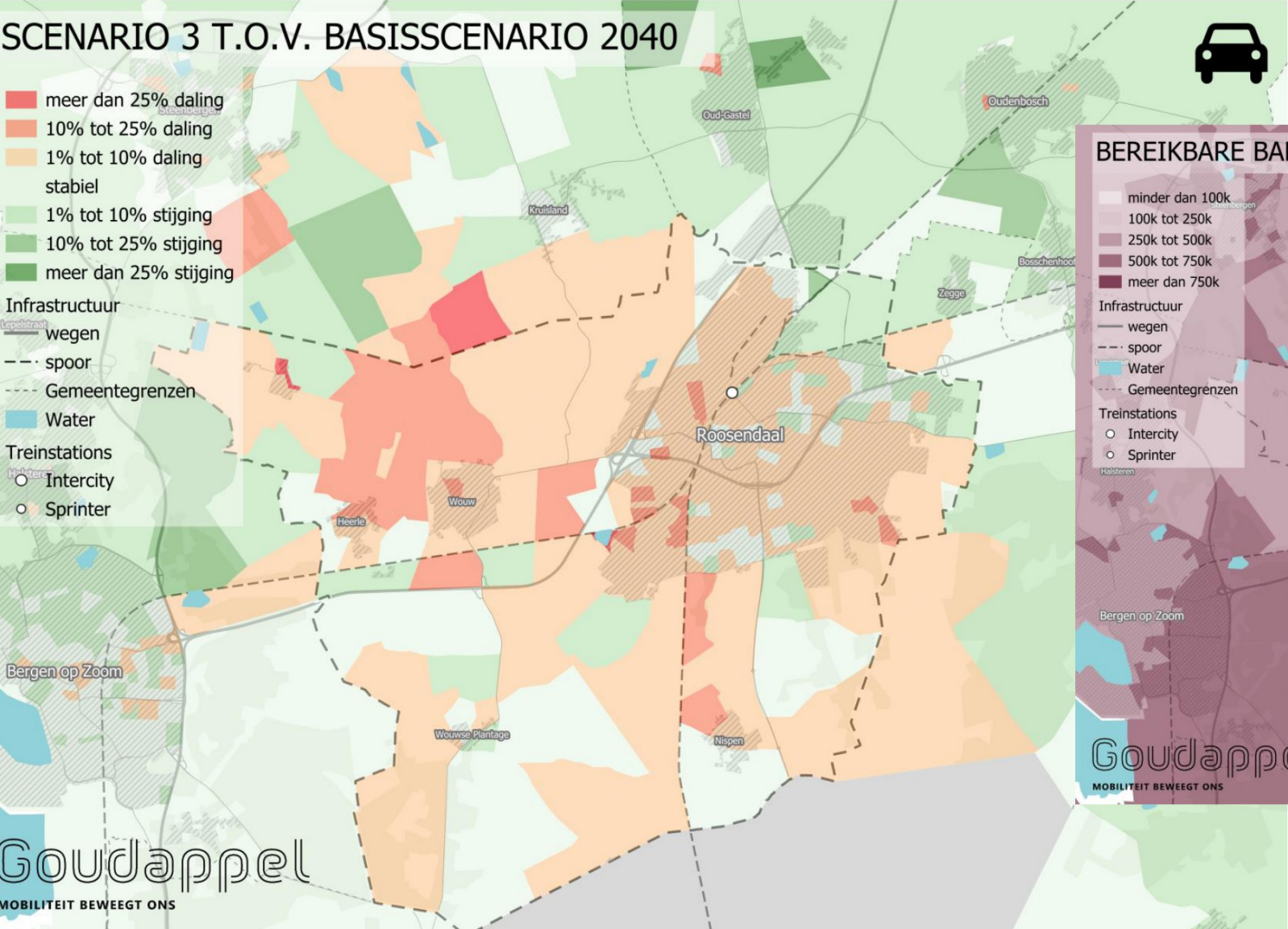


Bereikbaarheidskaarten

SCENARIO 3 T.O.V. BASISSCENARIO 2040

- meer dan 25% daling
- 10% tot 25% daling
- 1% tot 10% daling
- stabiel
- 1% tot 10% stijging
- 10% tot 25% stijging
- meer dan 25% stijging

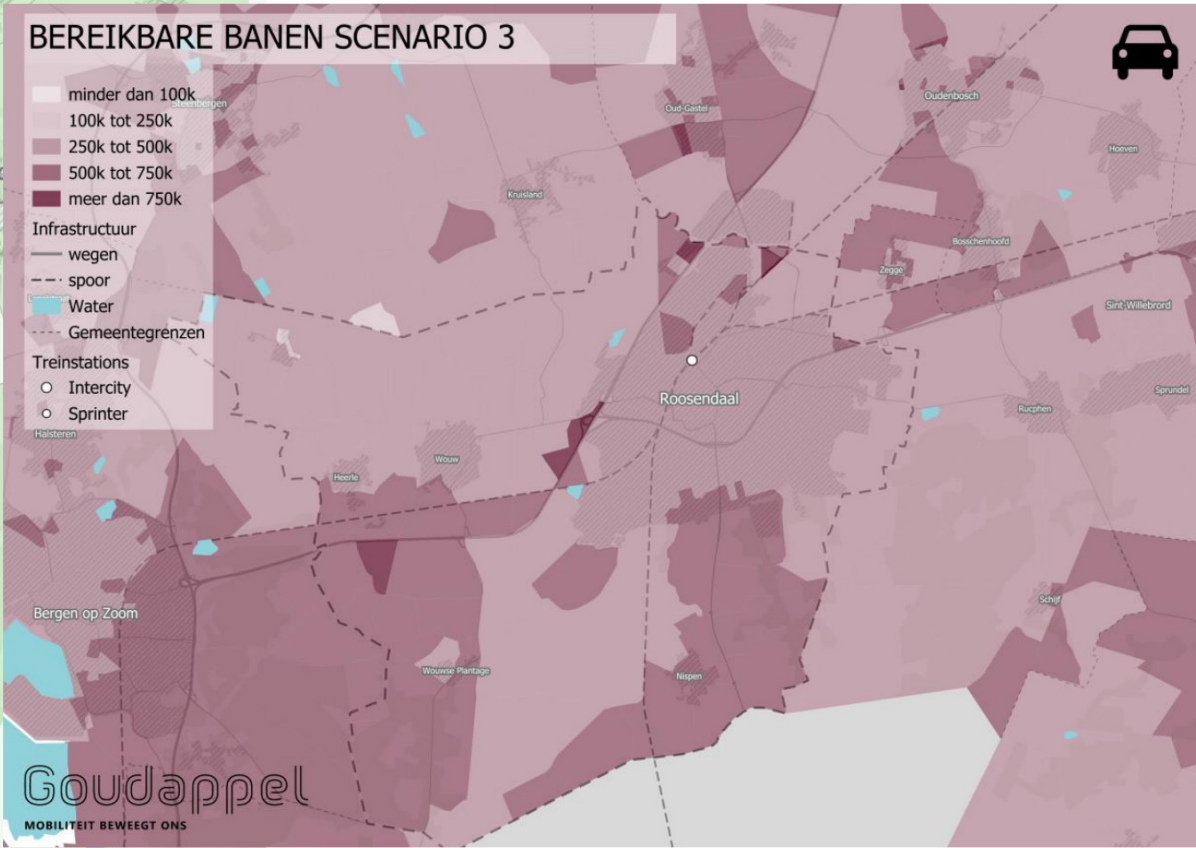
- Infrastructuur
- wegen
 - spoor
 - Gemeentegrenzen
 - Water
- Treinstations
- Intercity
 - Sprinter



BEREIKBARE BANEN SCENARIO 3

- minder dan 100k
- 100k tot 250k
- 250k tot 500k
- 500k tot 750k
- meer dan 750k

- Infrastructuur
- wegen
 - spoor
 - Water
 - Gemeentegrenzen
- Treinstations
- Intercity
 - Sprinter



Lessen uit de botsproeven

Beleidskeuzes: Wat leren we uit de botsproeven

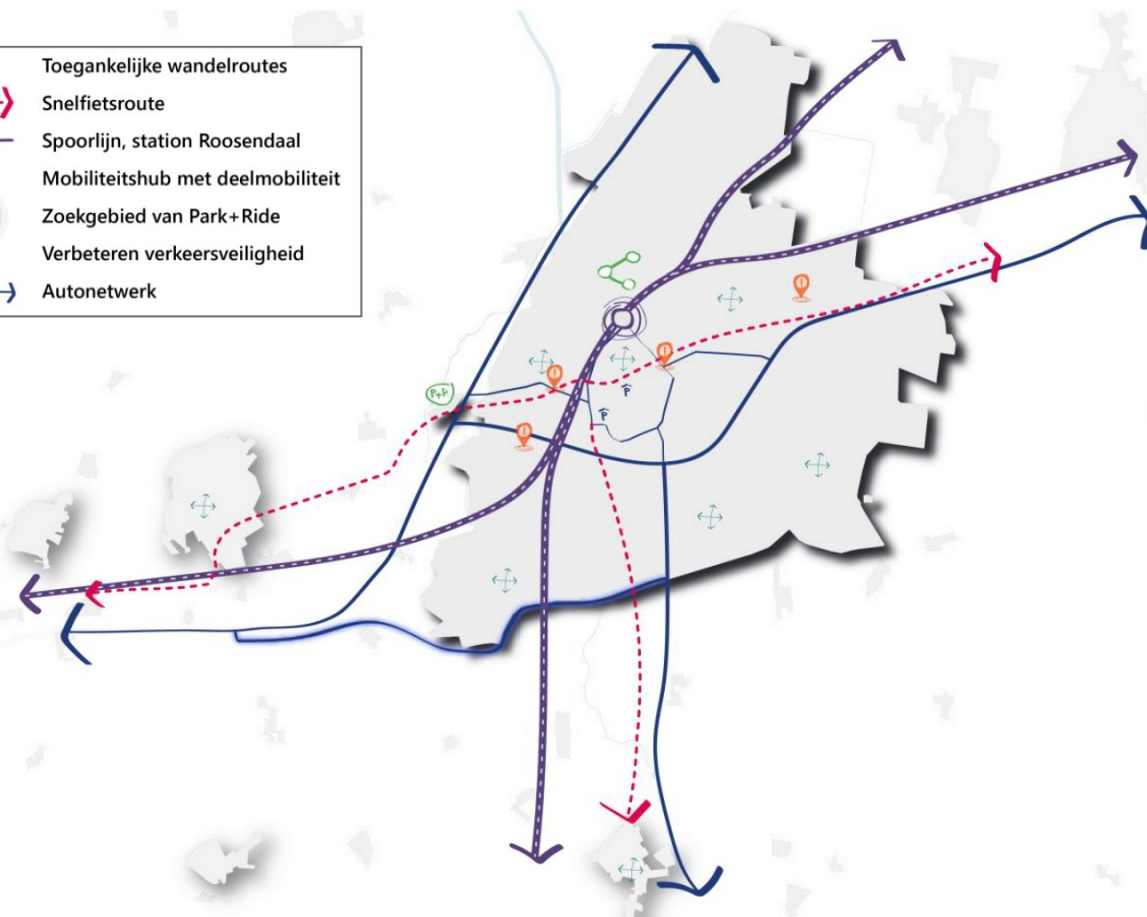
Het **Basispakket Beter Benutten** zet in op gemakkelijk realiseerbare en relatief goedkope maatregelen, zoals realisatie van goede voetpaden en fietssnelwegen naar de buurgemeenten en kleinschalige kwaliteitsverbeteringen binnen het openbaar vervoer (zoals in de verbinding naar De Stok). Verder zetten we in op gedragsverandering en mobiliteitsmanagement om automobilisten te verleiden om naar de duurzame vormen van mobiliteit over te stappen.



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. Hoewel dit niet zozeer met berekeningen is aan te tonen vervult de voetganger wel een belangrijke rol in het voor- en natransport van openbaar vervoer en voor verplaatsingen op de korte afstand.



De investeringen in de snelfietsroutes zorgen voor een hoger fietsgebruik en vooral ook als voor- en natransport richting het NS-station. Uit de analyse blijkt dat met name het aantal fietsverplaatsingen in de afstandsklassen tussen circa 7,5 en 25 km toenemen. Dat is het gevolg van meer e-bikes en de realisatie van snelfietsroutes.



"Het stimuleren van fietsen en thuiswerken zie ik als een belangrijke ontwikkeling. Er moet meer bewustwording komen van vervoersalternatieven. De (e-)fiets is bijvoorbeeld veel sneller dan de auto op korte afstanden."

- Uit het MOBILITEITSGESPREK



Beleidskeuzes: Wat leren we uit de botsproeven

Basispakket Beter Benutten



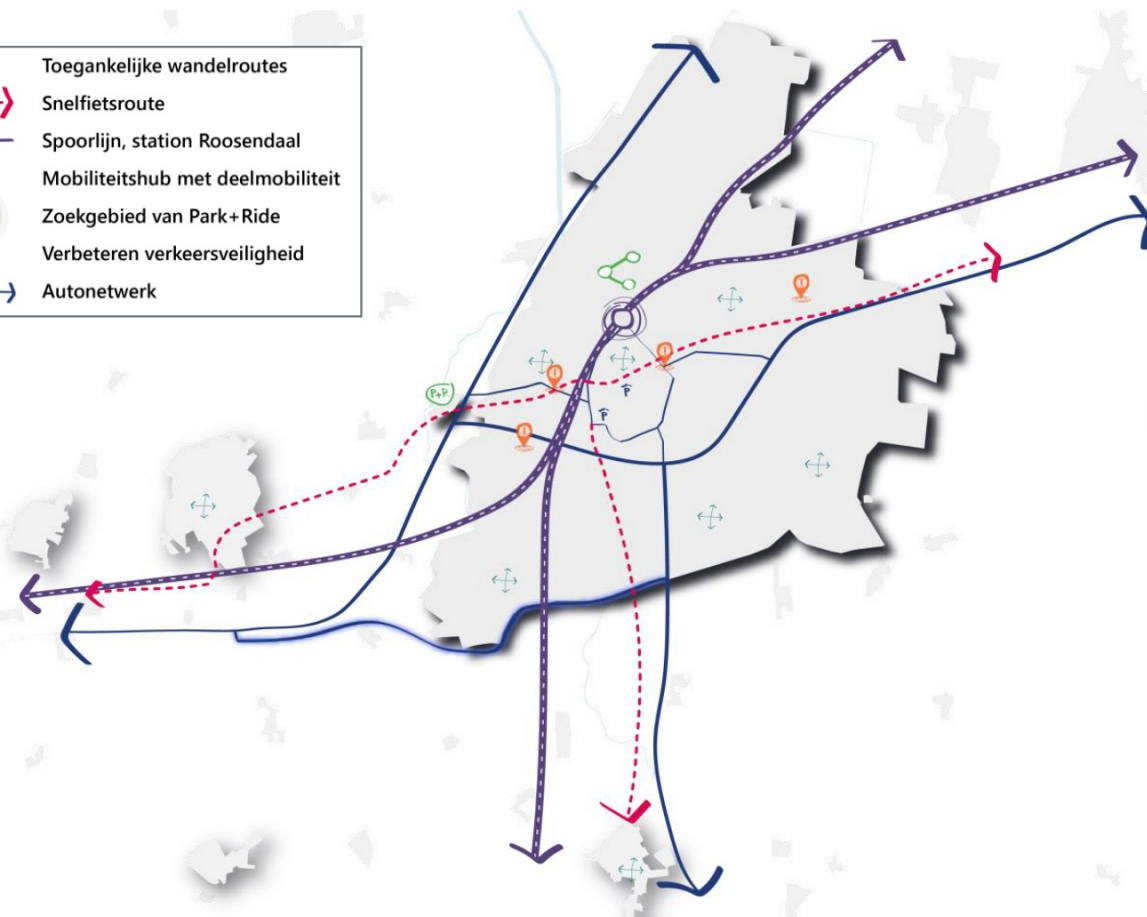
De investeringen in het openbaar vervoer zien we modelmatig niet terug in een hoger OV-gebruik. Op de middellange afstanden (tot circa 15 km) is de fiets concurrerend aan de bus. En op de lange afstanden blijft de auto dominant. Een goede OV-verbinding naar De Stok lijkt veelbelovend voor het realiseren van een mobiliteitshub op deze locatie. Dit zou de overstap van auto naar OV of fiets vergemakkelijken, vooral gezien de modelmatige voorspellingen van groei.



Het beter benutten heeft een positief effect op het aantal gereden kilometers (gemotoriseerd verkeer), het aantal voertuigverliesuren en de CO²-uitstoot. Ondanks de afname van gemotoriseerd verkeer is het op en het Roosendaals wegennet echter wel drukker dan vandaag de dag. Dat betekent dat huidige knelpunten, zoals de Stationsstraat, de Boulevard en de Laan van Brabant nog niet worden opgelost.



Het realiseren van een mobiliteitshub nabij de Stok lijkt kansrijk. Vanuit de berekeningen is een afname te zien van autoverkeer op de corridor Burgemeester Freijterslaan. Op dezelfde as zien we een toename van fietsers en OV-reizigers.



"Er moet een duidelijke scheiding komen tussen snel en langzaam verkeer, waarbij trottoirs vrij moeten blijven voor voetgangers. Houd ook rekening met mensen die minder mobiel zijn of een rollator gebruiken."

- Uit het MOBILITEITSGESPREK



Beleidskeuzes: Wat leren we uit de botsproeven

In de **Maximaal bereikbaar** botsproef worden alle vormen van vervoer beter bereikbaar. Het NS-Station Roosendaal wordt tweezijdig bereikbaar en er wordt ingezet in meer en beter OV. Daarbij wordt een nieuw sprinterstation Roosendaal-West gerealiseerd bij de Bulkenaar. Naast een kwaliteitssprong voor het OV én het langzaam verkeer (verbeteren fiets- en voetpaden) wordt hierbij ook ingezet op nieuwe infrastructuur voor de auto, zoals een ongelijkvloerse spoorkruising (Spoorstraat – Borchwerf), een doortrekking van de Willem Dreesweg (tot Zundertseweg) en een westelijke ontsluiting Weihoek. Automobilisten worden verleid om aan de rand van de stad te parkeren op gratis P+R terreinen en vandaaruit via duurzame vormen van mobiliteit naar de eindbestemming te gaan.



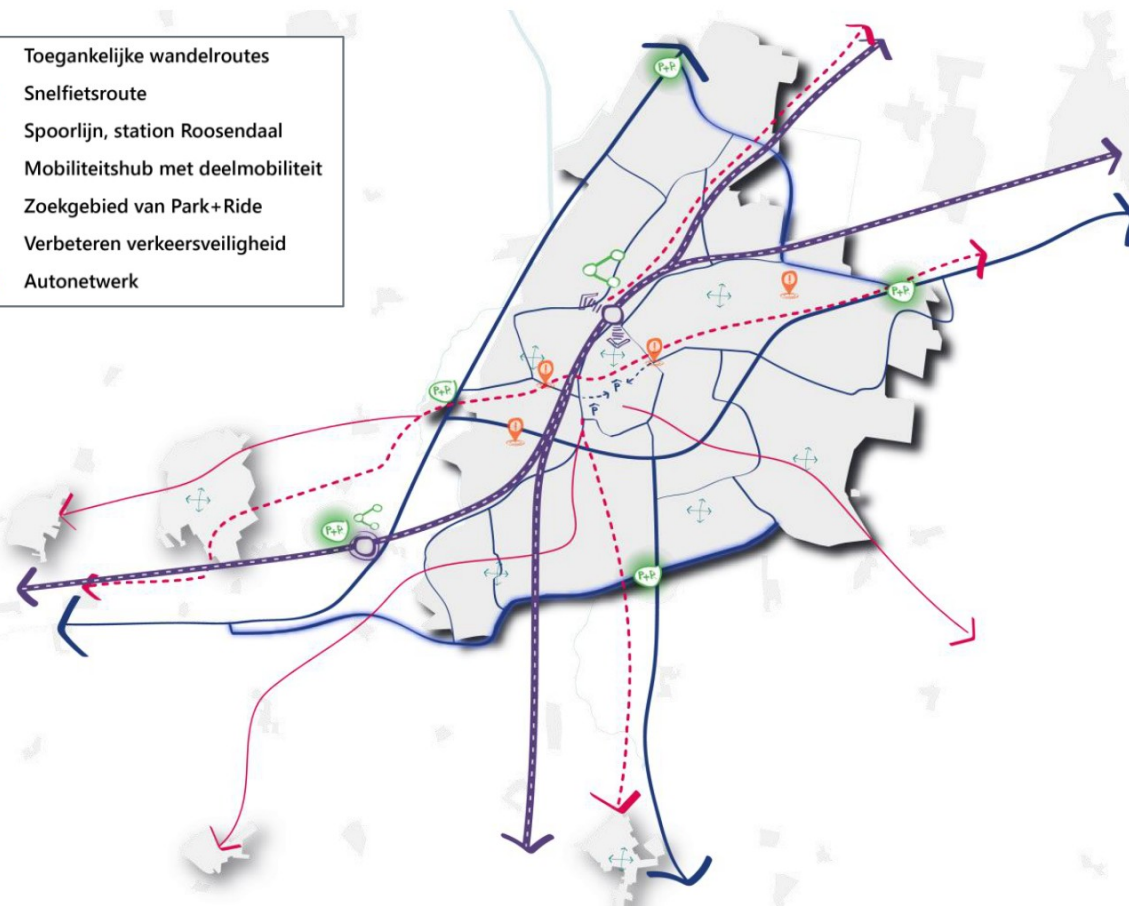
Vergelijkbaar met de botsproef Beter Benutten is het realiseren van goede voetpaden die ook voor mensen met een beperking toegankelijk zijn, van groot belang om mensen te stimuleren om meer te gaan lopen.



De investeringen in de snelfietsroutes zorgen voor een hoger fietsgebruik en vooral ook als voor- en natransport richting het NS-station (vergelijking met de botsproef beter benutten). Naast de snelfietsroutes is in deze botsproef ook een kwaliteitssprong fiets doorgevoerd voor alle (hoofd)fietsroutes in de gemeente. Uit de analyse van deze botsproef blijkt dat dit niet tot een hoger fietsaandeel leidt als tegelijkertijd ook fors wordt geïnvesteerd in openbaar vervoer en autostructuur.



De investeringen in het openbaar vervoer zien we modelmatig niet terug in een hoger OV-gebruik onder de Roosendaalse bevolking. De frequentieverhoging op het spoor komt met name ten goede aan overstappers uit andere gemeenten. Verder gelden dezelfde conclusies als de botsproef Beter Benutten. Het nieuwe station levert rekenkundig nog onvoldoende reizigers maar is mogelijk onderschat in relatie tot het nieuwe ziekenhuis en Designer Outlet Roosendaal.



"Een extra entree aan de achterkant van het station, zonder dat dit ten koste gaat van de voorkant. Met oog op de ontwikkeling Stadsoevers is dit enorm waardevol."

- Uit het MOBILITEITSGESPREK



Beleidskeuzes: Wat leren we uit de botsproeven

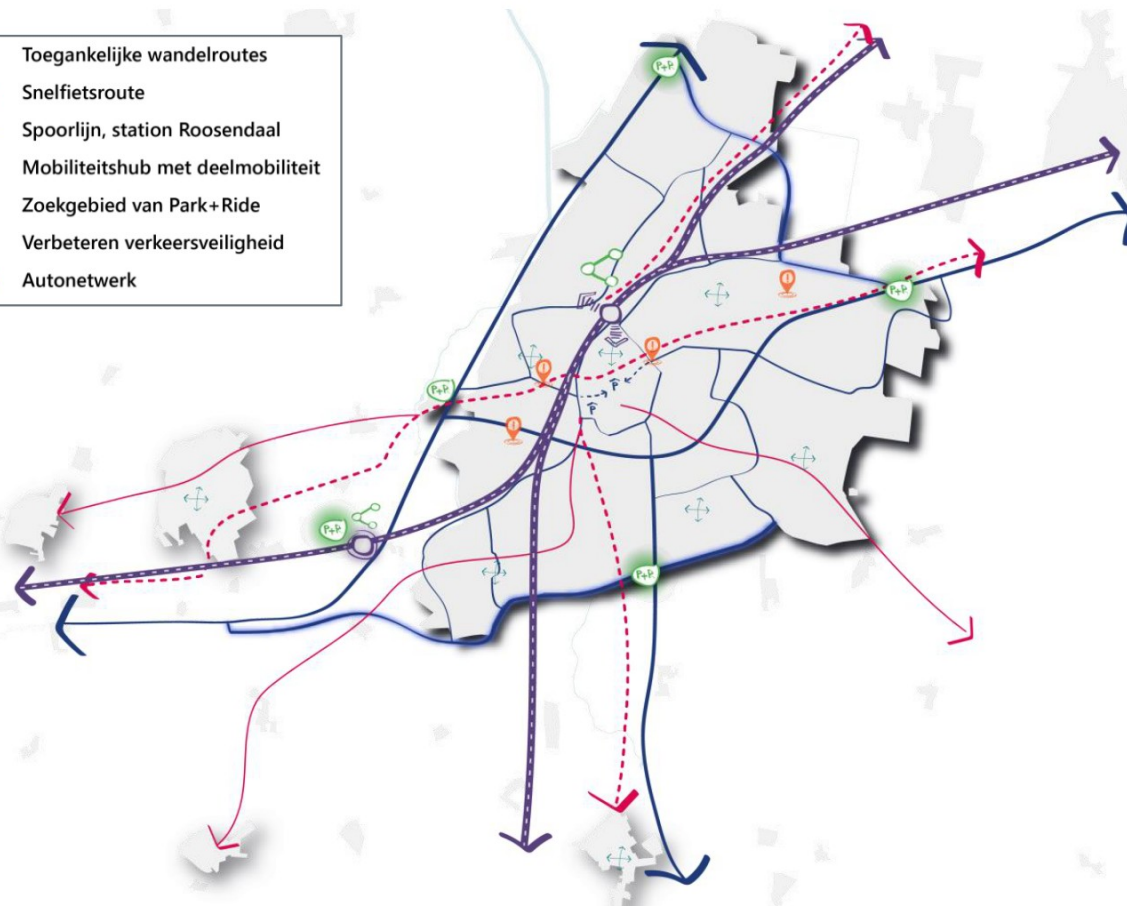
Maximaal bereikbaar botsproef



Het investeren in de auto-infrastructuur maakt dat de auto aantrekkelijk blijft. Gevolg is dat de bereikbaarheid onder druk blijft staan en het aandeel auto relatief hoog. Enkele nieuwe autoverbindingen lijken echter wel kansrijk op basis van de berekeningen. Zo zorgt de doortrekking van de Willem Dreesweg (tot Zundertseweg), voor een verlichting van de verkeersdruk op de Burgemeester Schneiderlaan (en daarmee meer veiligheid en leefbaarheid). Een ongelijkvloerse kruising met de spoorlijn (t.h.v. Borchwerf) zorgt voor een robuuster netwerk en biedt verlichting voor de Kade. Een extra westelijke entree voor de parkeergarage Nieuwe Markt zorgt voor een betere bereikbaarheid vanuit het westen en voorkomt omrijden via de centrumring. De ontsluitingsweg Weihoek lijkt weinig effectief (hooguit in robuustheid van het netwerk zodat er een extra ontsluitingsmogelijkheid is).



Het realiseren van een mobiliteitshub nabij de Stok lijkt kansrijk. Datzelfde geldt voor een locatie aan de oostzijde, bij de aansluiting A58 Roosendaal-Oost. Nader onderzoek is nodig om exacte effecten beter in beeld te brengen. Maar parkeren aan de randen is een belangrijke flankerende maatregel om de verkeersdruk op de invalswegen en in het centrum enigszins onder controle te houden.



"Een vrachtwagenparking met faciliteiten, een spoorwegtunnel bij de Willem Dreesweg én een extra inrit bij parkeergarage Nieuwe Markt, zie ik als toegevoegde waarde."

- Uit het MOBILITEITSGESPREK



Beleidskeuzes: Wat leren we uit de botsproeven

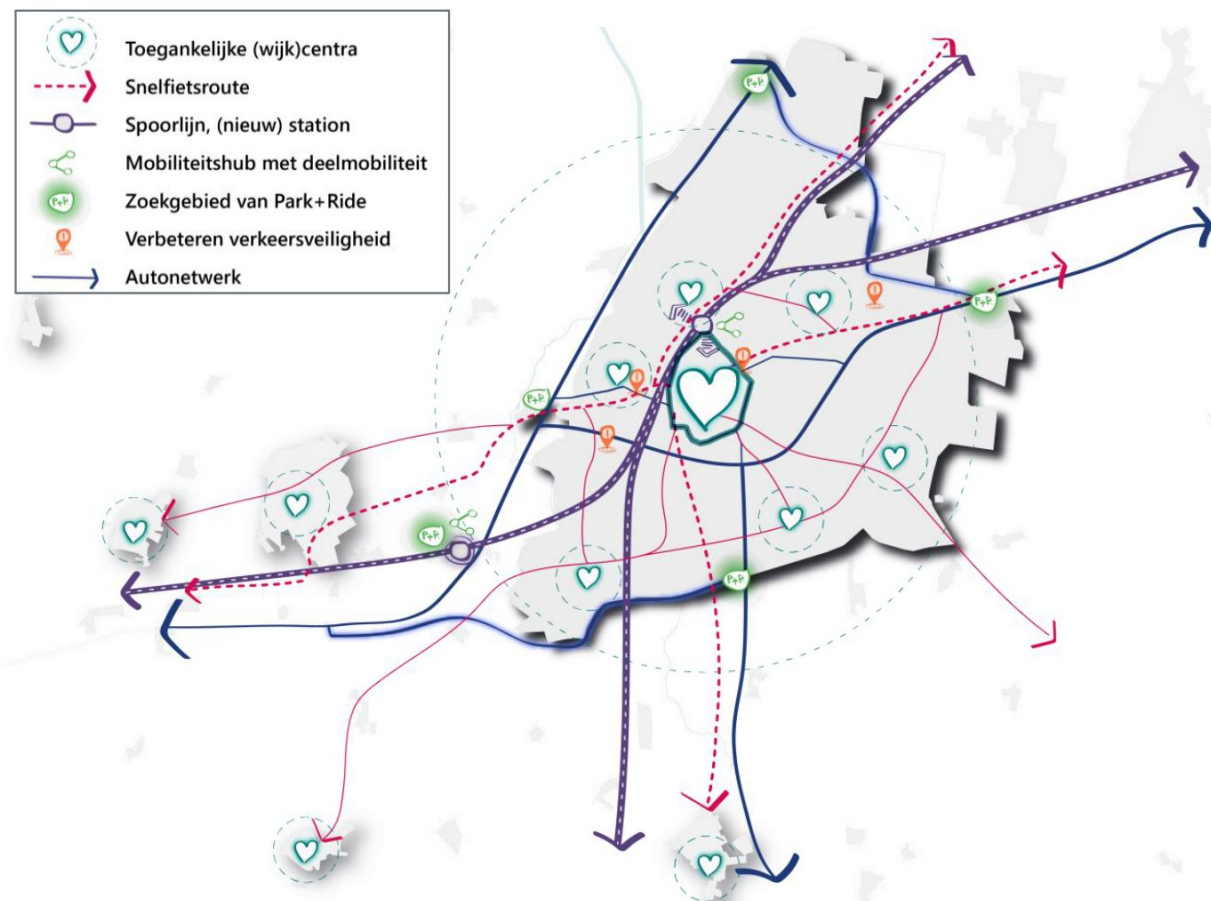
De **Maximaal leefbare botsproef** zet in op een kwaliteitssprong voor het openbaar vervoer en het langzaam verkeer (fiets en voetganger). Fietspaden worden verbeterd en naar in alle windrichtingen worden snelfietsroutes gerealiseerd naar de buurgemeenten. Het NS-station Roosendaal wordt tweezijdig bereikbaar en er wordt ingezet in meer en beter OV binnen Roosendaal. Daarbij wordt een nieuw sprinterstation Roosendaal West gerealiseerd bij de Bulkenaar. Het centrum blijft goed bereikbaar per auto voor wie daar ook moet zijn (onder andere ook door realisatie van een westelijke entree van de Nieuw Markt parkeergarage). Het doorgaande verkeer wordt zoveel mogelijk via andere routes gestuurd en automobilisten worden verleid om aan de rand van de stad te parkeren op gratis P+R terreinen om van daaruit via duurzame vormen van mobiliteit naar de eindbestemming te gaan. Voor een betere leefbaarheid in Roosendaal wordt de snelheid op verschillende wegen verlaagd (zoals op de A58 door Roosendaal en de wegen binnen de kern die geen onderdeel uitmaken van de hoofdstructuur).



Vergelijkbaar met het Beter Benutten is het realiseren van goede voetpaden die ook voor mensen met een beperking toegankelijk zijn, van groot belang om mensen te stimuleren om meer te gaan lopen.



De schaalessprong Fiets in deze botsproef betaalt zich uit in een fors hoger aandeel fiets. Naast de realisatie van snelfietsroutes en verbetering van andere (hoofd)fietsroutes zijn het ook de flankerende maatregelen (zoals op het gebied van auto en parkeren) die ertoe leiden dat de fiets terrein wint. In alle windrichtingen is sprake van een verbetering en met name op de middellange afstand (7,5 tot 25 km).



"Alle dagelijkse voorzieningen binnen 15 minuten lopen en fietsen bereikbaar, is een eerste uitgangspunt."

- Uit het MOBILITEITSGESPREK



Beleidskeuzes: Wat leren we uit de botsproeven

Maximaal bereikbaar botsproef



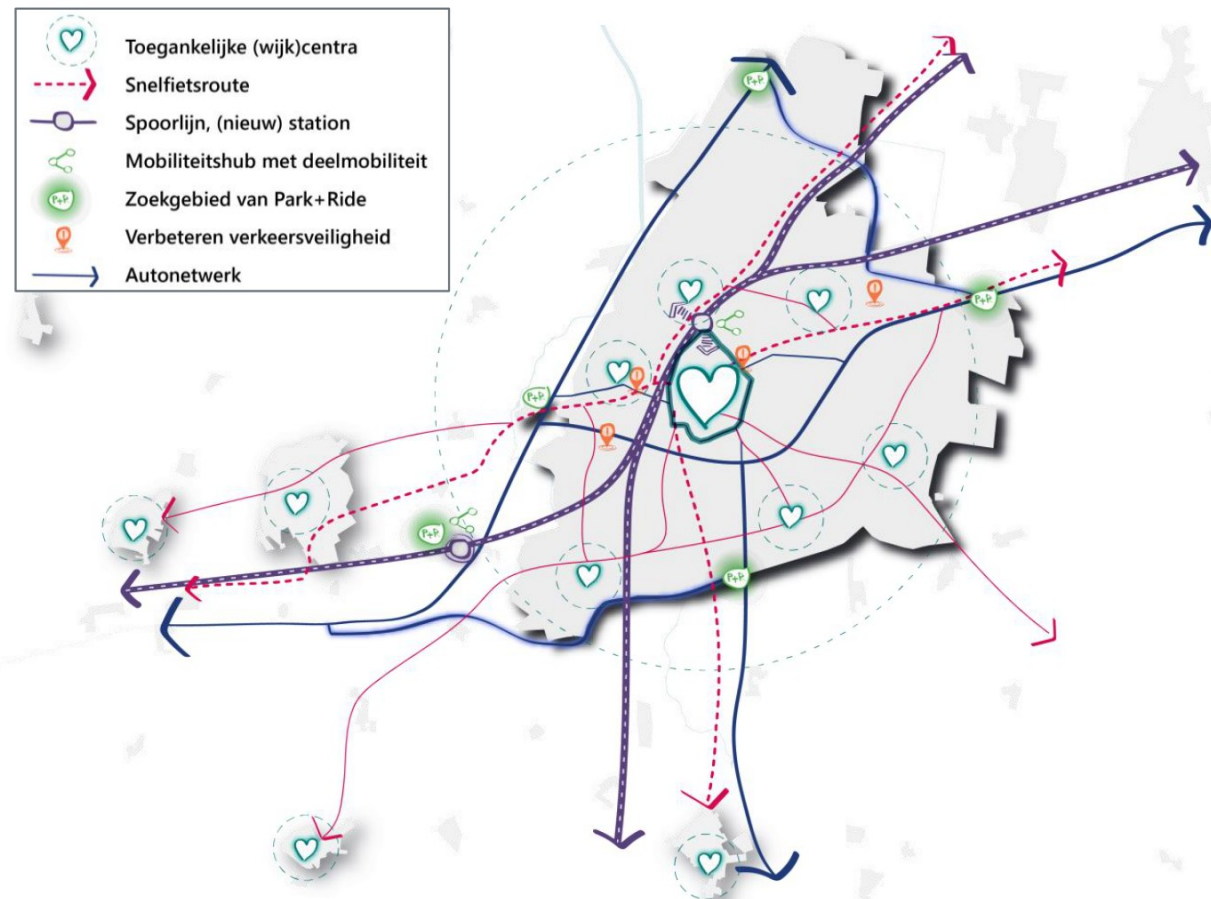
De investeringen in het openbaar vervoer zien we modelmatig niet terug in een hoger OV-gebruik. Ten opzichte van de andere botsproeven is het OV-gebruik weer vrijwel even hoog als in de referentiesituatie 2040. Maar dit rechtvaardigt dus zeker de investeringen niet. Op de middellange afstanden (tot circa 15 km) is de fiets concurrerend aan de bus. En op de lange afstanden blijft de auto dominant. Een goede OV-verbinding naar De Stok lijkt wel kansrijk. Het nieuwe station levert rekenkundig nog onvoldoende reizigers maar is mogelijk onderschat in relatie tot het nieuwe ziekenhuis en Leisure en Outlet De Stok.



De maatregelen op het gebied van auto (van rondjes door het centrum naar gerichte bereikbaarheid en geclusterd parkeren aan de randen) zijn positief voor het aantal gereden kilometers gemotoriseerd verkeer, het aantal voertuigverliesuren en de CO²-uitstoot. Dit wel in met name de combinatie met de schaa sprong Fiets. Door de afname van gemotoriseerd verkeer ontstaat een verkeersbeeld wat vergelijkbaar is met vandaag de dag (met hier en daar wel een verbetering van de doorstroming).



Het realiseren van een mobiliteitshub nabij de Stok lijkt kansrijk. Datzelfde geldt voor een locatie aan de oostzijde. Nader onderzoek is nodig om exacte effecten beter in beeld te brengen. Maar parkeren aan de randen is een belangrijke flankerende maatregel om de verkeersdruk op de invalswegen en in het centrum onder controle te houden.



“Let op voor mensen die afhankelijk zijn van de auto.”

- Uit het MOBILITEITSGESPREK



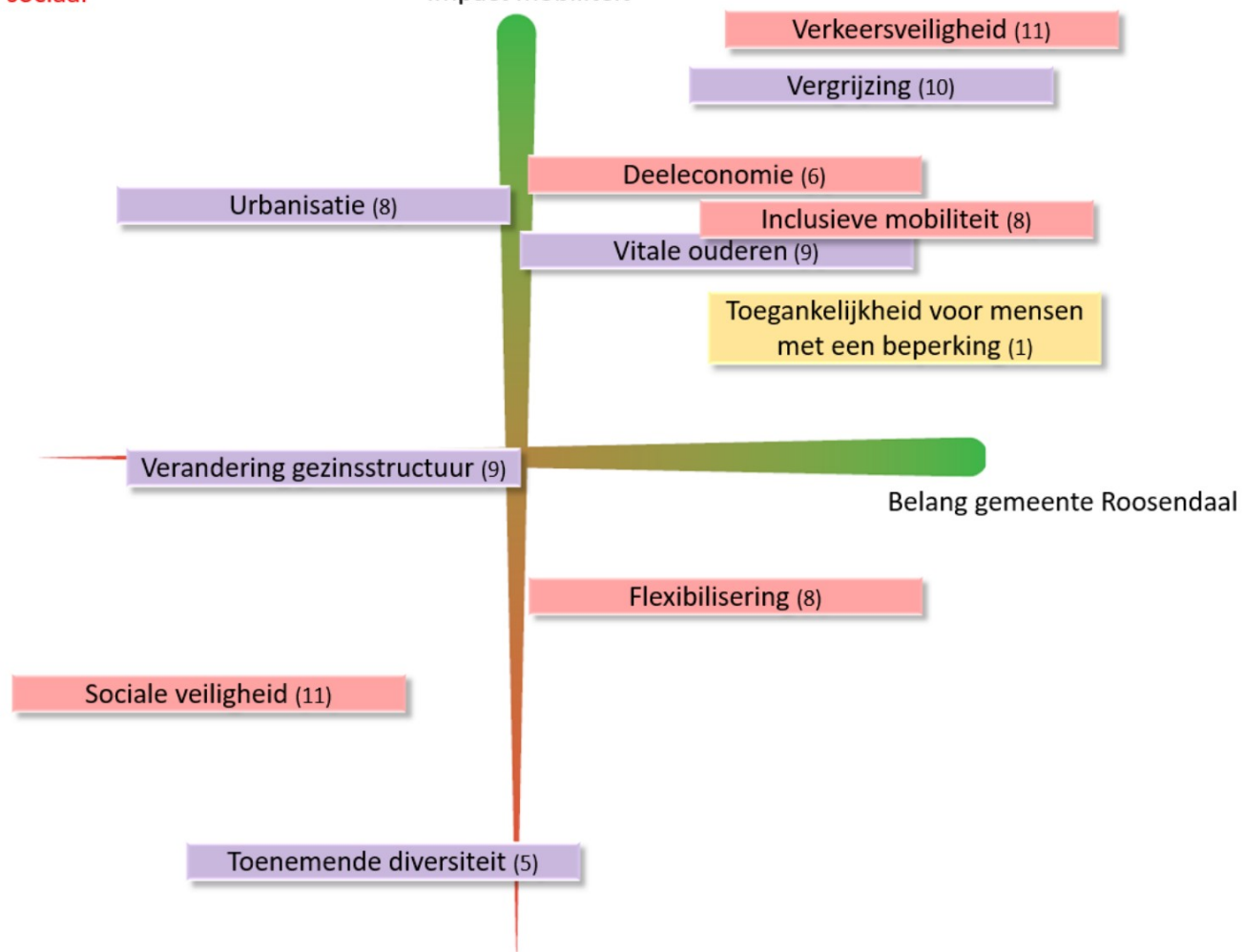
Achtergrond Raadspresentatie

Raadspresentatie

De eerste raadspresentatie vond plaats op 15 mei 2024. De raadsleden kregen drie borden en een stapel kaartjes met verschillende thema's. Het was aan hen om de thema's op de juiste plek te zetten. Is het van groot belang voor de gemeente Roosendaal? En wat is de impact op de mobiliteit?

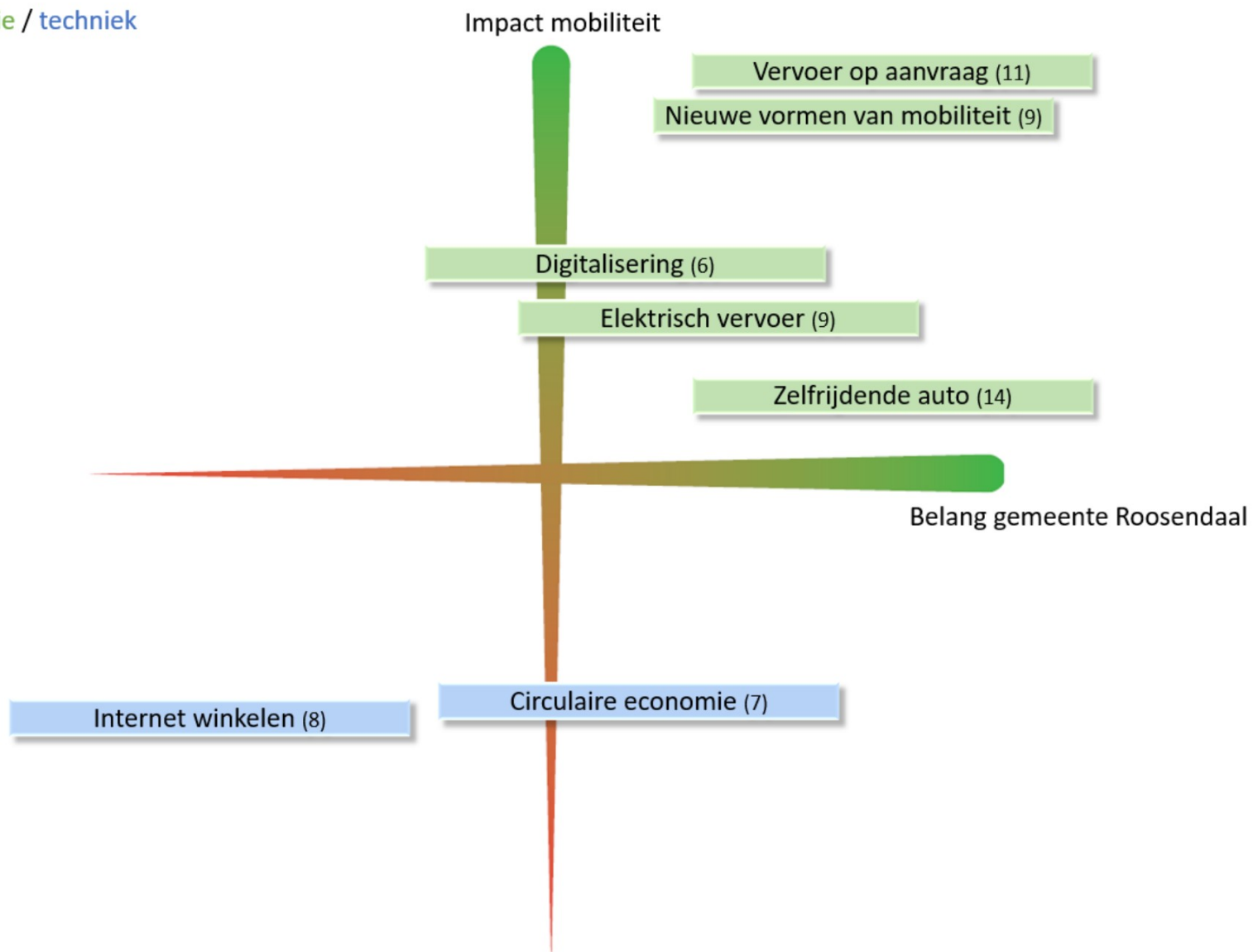
Demografie / sociaal

Impact mobiliteit



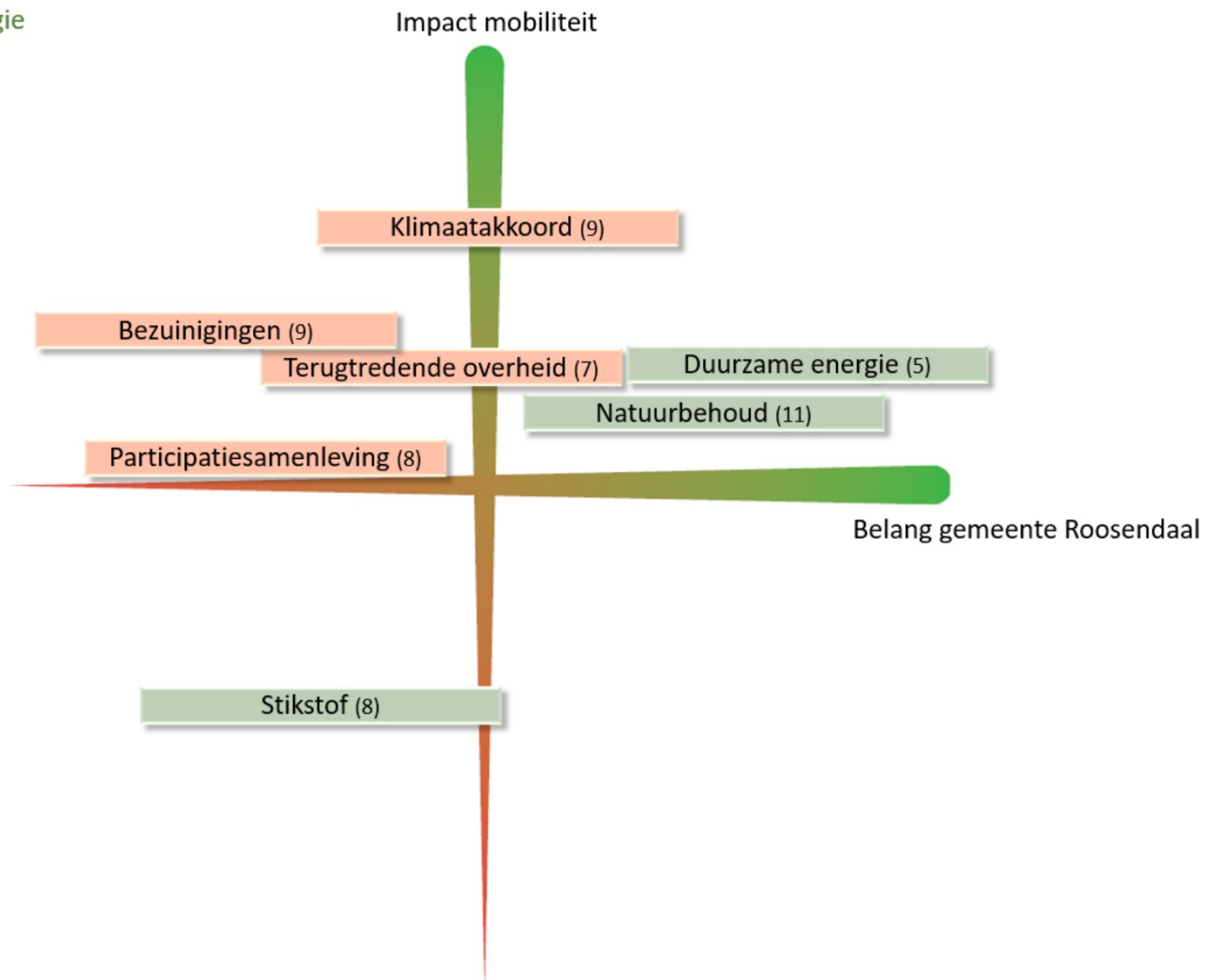
Raadspresentatie

Economie / techniek



Raadspresentatie

Politiek / ecologie



Themasessie met raad

De tweede Themasesie met de gemeenteraad vond plaats op 9 oktober 2024. De raadsleden kregen drie borden en een stapel kaartjes met verschillende thema's. Het was aan hen om de thema's te prioriteren aan de hand van een top 3. De resultaten hiervan worden weergegeven in de volgende dia's.

THEMA 1: RUIMTEGEBREK EN PARKEREN

Opgave

- Verstedelijking resulteert in meer verplaatsingen en meer auto's.
- + 12.000 auto's als we niks doen.
- Ruimtebeslag parkeren van 37 x de Oude Markt.
- Hoe zorgen we voor een evenwicht tussen de parkeervraag en het parkeeraanbod in de binnenstad?

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS
Gemeente
Roosendaal

1

2

3

THEMA 2: AUTONETWERK

Opgave

- Roosendaal kent veel doorgaand verkeer.
- Dit brengt overlast, milieuschade en in de toekomst dichtslibbende wegen en doorstromingsproblemen met zich mee.
- Hoe houden we de stad bereikbaar voor wie daar moet zijn en weren we tegelijkertijd onnodig doorgaand verkeer dat dwars door de stad rijdt?

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS
Gemeente
Roosendaal

1

2

3

THEMA 3: VERKEERSVEILIGHEID

Opgave

- Een veilig wegennet betekent ook dat er keuzes moeten worden gemaakt.
- Fietzers en ouderen zijn het meest betrokken bij ongevallen. Ook afleiding in het verkeer speelt een belangrijke rol.
- Een Schaa'sprong in Roosendaal vergt ook op het gebied van verkeersveiligheid extra aandacht.
- Hoe houden we woon-/werk- en verblijfsgebieden in Roosendaal veilig?

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS
Gemeente
Roosendaal

1

2

3

Raadspresentatie



Hoe zijn de resultaten verwerkt? 1. Kaartjes per vakje opgeteld 2. Kaartjes in vak 1 krijgen 3 punten, vak 2 krijgt 2 punten en vak 3 krijgt 1 punt, zodat de kaartjes een weging krijgen 3. Dit is omgerekend in percentages en in een cirkeldiagram gezet

Raadspresentatie

THEMA 1: RUIMTEGEBREK EN PARKEREN

Opgave

- Verstedelijking resulteert in meer verplaatsingen en meer auto's.
- + 12.000 auto's als we niks doen.
- Ruimtebeslag parkeren van 37 x de Oude Markt.
- Hoe zorgen we voor een evenwicht tussen de parkeervraag en het parkeeraanbod in de (binnen)stad?



1

- Extra parkeergarages centrum (6x)
- Inzet op andere vervoerswijzen (5x)
- Extra parkeergarages stadsrand (3x)
- Minder P-plekken nieuwe bewoners (1x)
- Inzet op deelmobiliteit (1x)
- Hoger parkeertarief (1x)

2

- Extra parkeergarages stadsrand (7x)
- Inzet op deelmobiliteit (2x)
- Minder P-plekken nieuwe bewoners (2x)
- Actief sturen parkeerregulering (2x)
- Inzet op andere vervoerswijzen (2x)
- Extra parkeergarages centrum (1x)
- Hoger parkeertarief (1x)

3

- Inzet op andere vervoerswijzen (7x)
- Minder P-plekken nieuwe bewoners (3x)
- Inzet op deelmobiliteit (3x)
- Actief sturen parkeerregulering (2x)
- Extra parkeergarages stadsrand (1x)

Eigen invulling:

Bij nieuwbouw: hoogbouw projectontwikkelaars verplichten om ondergrondse parkeergarages bij de nieuwbouw te ontwikkelen.

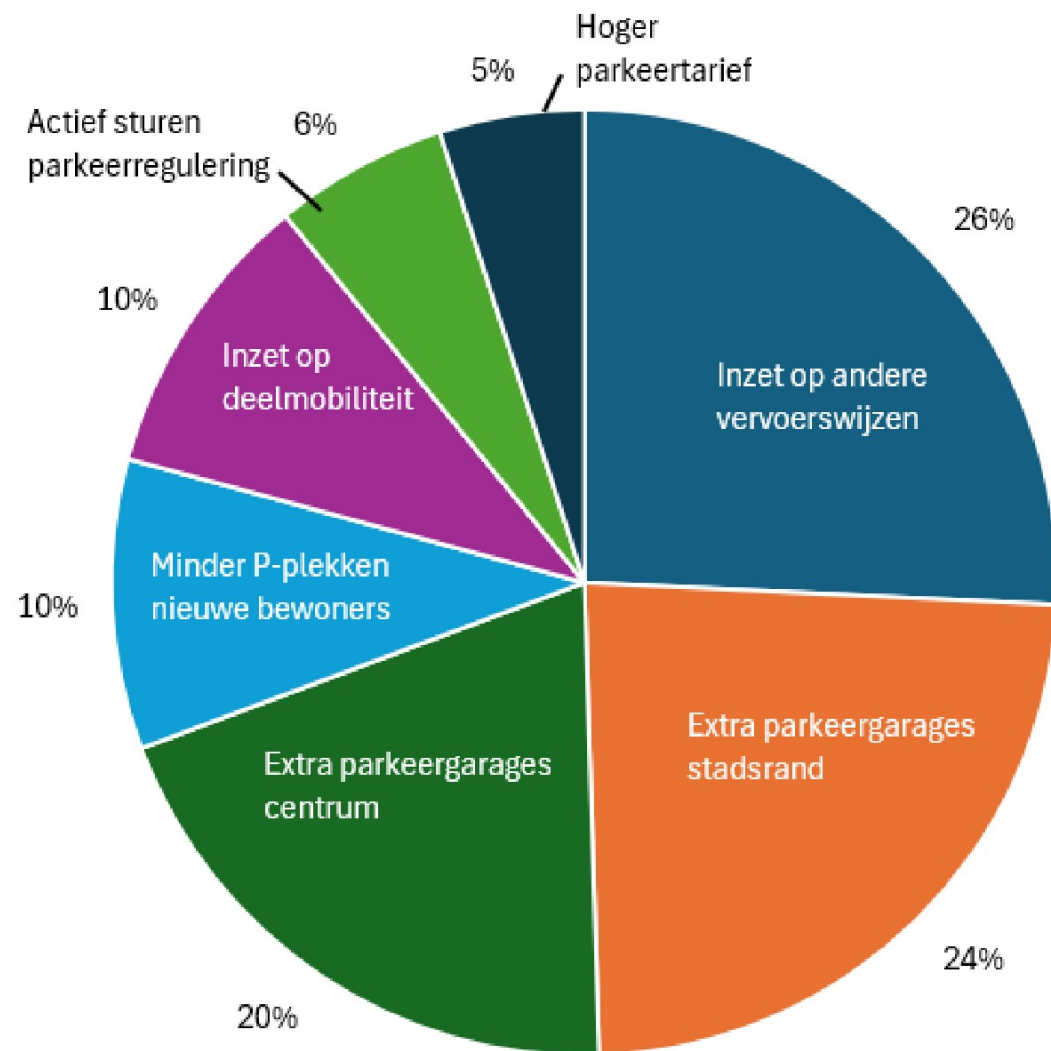
Parkeren in de eigen wijk, wel centraal in garage/toren.

Zorg dragen voor betaalbaarheid:

- bus vervoer (in – van/naar)
- deelfiets/-scooter gebruik

Raadspresentatie

Thema 1: Ruimtegebruik en parkeren



Raadspresentatie

THEMA 2: AUTONETWERK

Opgave

- Roosendaal kent veel doorgaand verkeer.
- Dit brengt overlast, milieuschade en in de toekomst dichtslubbende wegen en doorstromingsproblemen met zich mee.
- Hoe houden we de stad bereikbaar voor wie daar moet zijn en weren we tegelijkertijd onnodig doorgaand verkeer dat dwars door de stad rijdt?



1

- Centrum en station bereikbaar (6x)
- Automobilisten afvangen aan de randen (4x)
- Autoluwe of – vrije woonstraten (2x)
- Meer prioriteit voor langzaam verkeer/OV (2x)
- Doorgaand verkeer rondom centrum knippen (1x)
- Stimuleren om meer buitenom te rijden (1x)

2

- Inprikkers 50 km/h; rest 30 km/h (6x)
- Stimuleren om meer buitenom te rijden (3x)
- Automobilisten afvangen aan de randen (2x)
- Centrum en station bereikbaar (2x)
- Meer prioriteit voor langzaam verkeer/OV (1x)
- Beperken auto-infrastructuur (2x)
- Autoluwe of – vrije woonstraten (1x)
- Uitbreiding éénrichtingsstraten (1x)

3

- Autoluwe of – vrije woonstraten (4x)
- Meer prioriteit voor langzaam verkeer/OV (3x)
- Uitbreiding éénrichtingsstraten (3x)
- Stimuleren om meer buitenom te rijden (3x)
- Doorgaand verkeer rondom centrum knippen (2x)
- Automobilisten afvangen aan de randen (2x)

Eigen invulling:

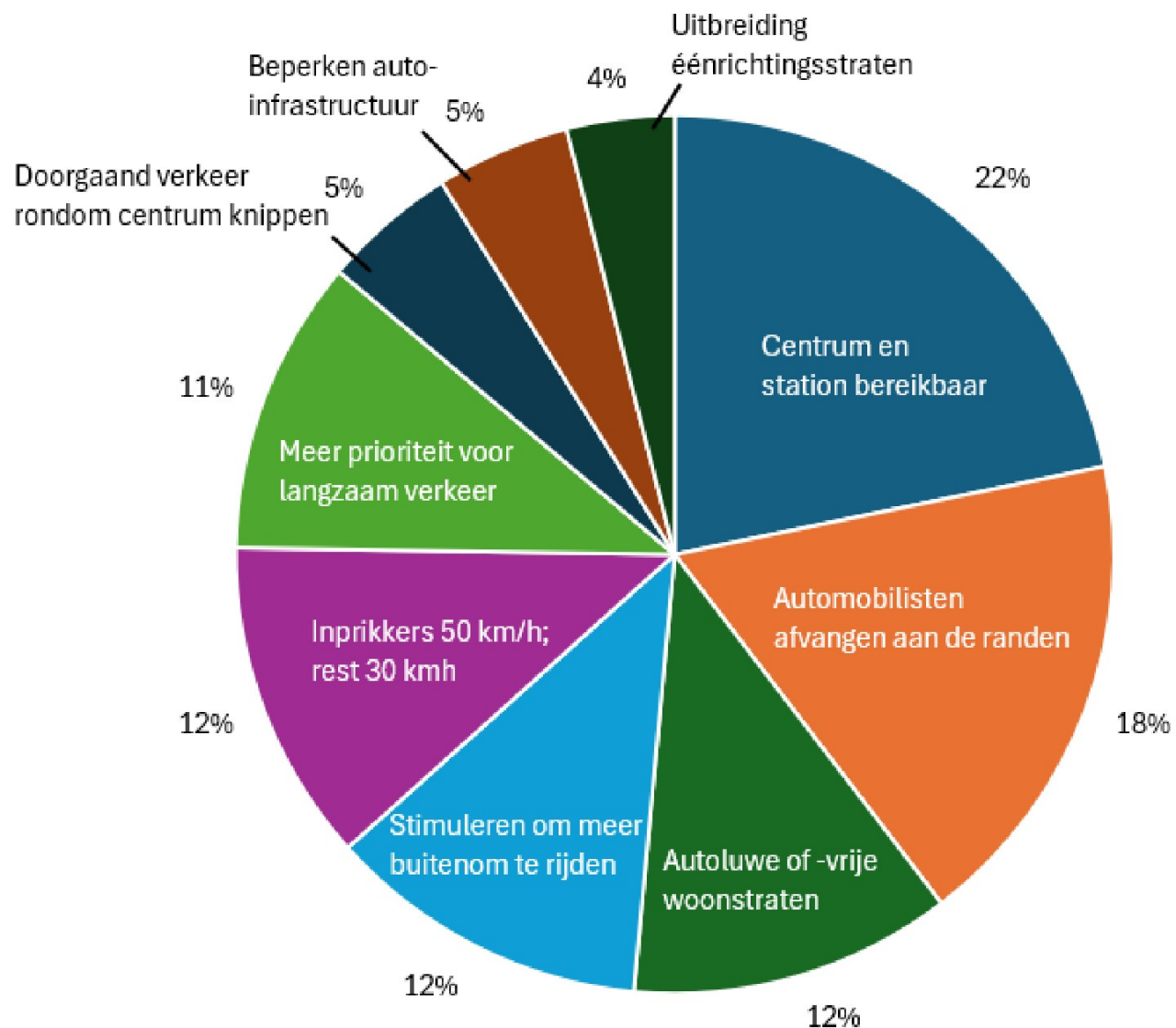
Centrum ring omdraaien

Niet meer eenrichtingsstraten

Rechtstreeks omrijden op parkeergarages centrum

Raadspresentatie

Thema 2: Autonetwerk



Raadspresentatie

THEMA 3: VERKEERSVEILIGHEID

Opgave

- Een veilig wegennet betekent ook dat er keuzes moeten worden gemaakt.
- Fietzers en ouderen zijn het meest betrokken bij ongevallen. Ook afleiding in het verkeer speelt een belangrijke rol.
- Een Schaalsprong in Roosendaal vergt ook op het gebied van verkeersveiligheid extra aandacht.
- Hoe houden we woon-/werk- en verblijfsgebieden in Roosendaal veilig?



1

30 km/h waar het kan (4x)
 Verkleinen snelheidsverschillen fietspaden (4x)
 Roosendaals Leefstroatje (2x)
 Bescherming kwetsbare verkeersdeelnemers (2x)
 Verkeerseducatie op basisscholen (2x)
 Schoolzones, schoolstraten en beloningen (1x)
 Handhaving (1x)
 Verkeerseducatie op middelbare scholen (1x)
 Educatie en mensgerichte maatregelen (1x)

2

Schoolzones, schoolstraten en beloningen (4x)
 30 km/h waar het kan (3x)
 Verkleinen snelheidsverschillen fietspaden (3x)
 Verkeerseducatie op middelbare scholen (2x)
 Bescherming kwetsbare verkeersdeelnemers (1x)
 Handhaving (1x)
 Roosendaals Leefstroatje (1x)
 Verkeerseducatie op basisscholen (1x)

3

Handhaving (5x)
 Verkeerseducatie op basisscholen (4x)
 Schoolzones, schoolstraten en beloningen (2x)
 Roosendaals Leefstroatje (2x)
 30 km/h waar het kan (1x)
 Educatie en mensgerichte maatregelen (1x)
 Bescherming kwetsbare verkeersdeelnemers (1x)
 Verkeerseducatie op middelbare scholen (1x)

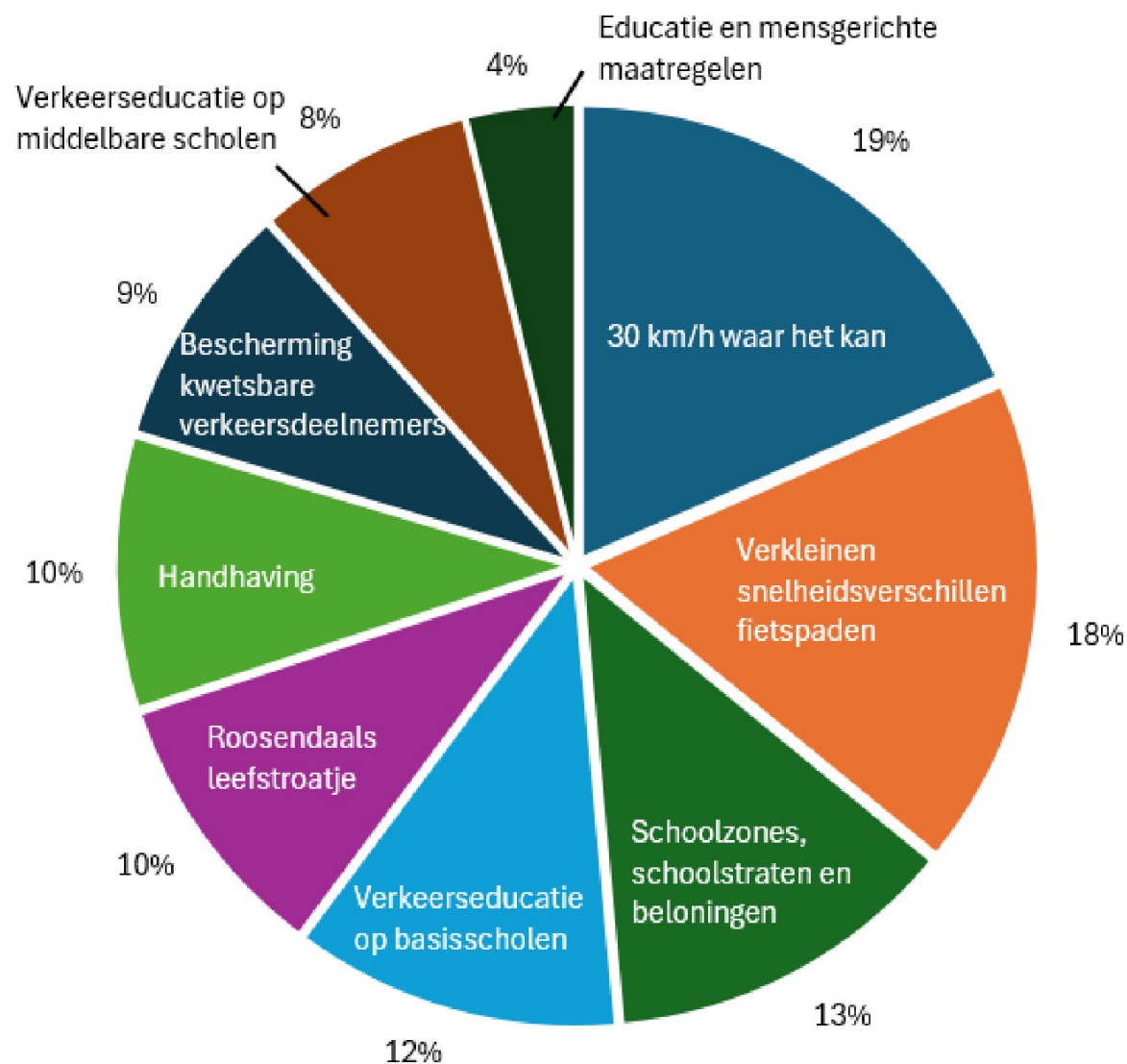
Eigen invulling:

Zorg dat ouderen en mindervaliden overal goed kunnen blijven komen

Opvoeding en educatie van ouders

Raadspresentatie

Thema 3: Verkeersveiligheid



Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS