

**INSPRAAK-RAPPORT
geanonimiseerd**

Concept Ontwikkelplan Rondje Roosendaal

Inhoudsopgave

Inhoud

1. Inleiding	3
2. Inspraakreacties.....	3
3. Wijzigingen in het Ontwikkelplan Rondje Roosendaal naar aanleiding van inspraakreacties.....	4
4. Inspraakreacties.....	5
Inspraakreactie 1	5
Inspraakreactie 2	8
Inspraakreactie 3	9
Inspraakreactie 4	10
Inspraakreactie 5	11
Inspraakreactie 6	12
Inspraakreactie 7	13
Inspraakreactie 8	15
Inspraakreactie 9	15
Inspraakreactie 10	16
Inspraakreactie 11	17
Inspraakreactie 12	18
Inspraakreactie 13	18
Inspraakreactie 14	19
Inspraakreactie 15	19
Inspraakreactie 16	21
Inspraakreactie 17	22
5. Ambtshalve wijzigingen in het Ontwikkelplan Rondje Roosendaal	23

1. Inleiding

Op 8 maart 2022 heeft het college het Ontwikkelplan concept-Rondje Roosendaal vastgesteld. Het college heeft het rapport opengesteld voor inspraak conform de inspraakverordening CVDR10575_1.

Voorafgaand aan de vaststelling van het Ontwikkelplan Rondje Roosendaal heeft er een uitgebreid participatietraject plaatsgehad.

Wijze van inspraak

Het concept ontwikkelplan Rondje Roosendaal heeft met ingang van 23 mei 2022 tot 4 juli 2022 gedurende 6 weken voor inspraak ter inzage gelegen. Daarbij werd de mogelijkheid geboden om een inspraakreactie in te dienen.

Tevens hebben er een digitale inloopavond en fysieke inloopavonden plaatsgevonden op respectievelijk 2, 8 en 9 juni. Tijdens deze avonden is de gelegenheid geboden vragen te stellen over het ontwikkelplan.

Alle ingediende inspraakreacties zijn opgenomen in dit inspraakrapport.

2. Inspraakreacties

2.1 Privacywetgeving

Gedurende de termijn dat het ontwikkelplan Rondje Roosendaal ter inzage heeft gelegen, zijn schriftelijke inspraakreacties ontvangen. In het kader van de privacywetgeving (AVG) zijn de persoonsgegevens geanonimiseerd in dit inspraakrapport.

De via de post ingekomen inspraakreacties hebben een eigen zaaknummer gekregen. Deze hebben allen een koppeling met het zaaknummer van de omgevingsvisie, namelijk nummer 359712. Verder zijn er diverse inspraakreacties op de inloopavond en via mail ontvangen, deze hebben geen zaaknummer.

2.2 Concept Ontwikkelplan Rondje Roosendaal

Het concept Ontwikkelplan Rondje Roosendaal bestond uit 1 document.

De gemeente heeft, daar waar nodig gebleken, ambtshalve aanpassingen doorgevoerd die niet direct voortvloeiden uit de inspraakprocedure

3. Wijzigingen in het Ontwikkelplan Rondje Roosendaal naar aanleiding van inspraakreacties

De inspraakreacties geven in directe zin beperkte aanleiding om het Ontwikkelplan Rondje Roosendaal aan te passen.

Over het algemeen bevestigen de inspraakreacties de opbrengst van het participatieproces dat voorafging aan de inspraakprocedure voor het Ontwikkelplan.

In de transformatie om de woonfunctie te versterken is er een sterke roep om leefbaarheid, verkeersveiligheid, vergroening, bereikbaarheid en een goede organisatie van het parkeren. Dit speelt vooral in het deelgebied historische buurten waar al veel gewoond wordt.

De inspraakreacties hebben ertoe geleid dat het Ontwikkelplan Rondje Roosendaal voor het deelgebied historische buurten een sterkere focus op leefbaarheid krijgen. Aanvullend wordt er de Gereedsschaps kist Wonen gevuld: een mix van instrumenten om meer regie op de woningmarkt te krijgen en ongewenste ontwikkelingen tegen te gaan.

Voor het deelgebied Laan van Brabant zien wij vanuit de inspraakreacties aanleiding om als vervolg een concreet stedenbouwkundige uitwerking te maken.

Tot slot wordt op pagina 64 van het Ontwikkelplan op verzoek van de inspreker een plaatje vervangen.

4. **Inspraakreacties**

Inspraakreactie 1

In de afgelopen anderhalf jaar hebben wij als bestuur van de Ondernemersvereniging Brugstraat (hierna OV Brugstraat) kennis genomen van de planvorming en actief deelgenomen aan de diverse bijeenkomsten aangaande Rondje Roosendaal. Onlangs namen we nog deel aan de digitale informatieavond van 2 juni jongstleden en bezochten we, samen met een aantal van onze leden, de fysieke informatieavond voor ondernemers op 9 juni in KaaiDuurzaam te Roosendaal. We hebben tijdens de laatste avond gesproken met de heren Anton van Osta en Wouter Wille. Met de heer Wille hebben we de afgelopen anderhalf jaar vaker contact en overleg gehad. Daarbij waren afwisselend de wethouders Lok en Theunissen aanwezig.

Rondje Roosendaal betreft natuurlijk een herontwikkeling van een groot deel van onze binnenstad. Wij zullen ons hier vooral beperken tot het gebied rond Brugstraat, Stationsstraat, Stationsplein en Spoorstraat (hierna Brugstraat e.o.).

Allereerst is het een goede ontwikkeling dat er in de nabije toekomst in en om het centrum van Roosendaal ontwikkeld gaat worden. Onze stad heeft dat hard nodig. We hebben echter in de voorlopige planvorming ook gezien dat een aantal punten die we onder andere als OV Brugstraat kenbaar hebben gemaakt in de diverse genoemde overleggen, niet terugkomen.

Parkeren/vergroening

Eén van de doelstellingen in Rondje Roosendaal en dus ook Brugstraat en omgeving is vergroenen. Wij zijn daar ook voorstander van maar niet ten koste van de al beperkte parkeermogelijkheden in Brugstraat en omgeving. Onze ondernemers, maar ook de bewoners hebben duidelijk aangegeven dat voor hen parkeren van essentieel belang is voor het ondernemen en wonen. Daarbij is de parkeerdruk niet afgenomen. Onder andere de eigenaar van de appartementen op de plaats van de oude bioscoop City, heeft een deel van de opgelegde parkeernorm afgekocht. Bewoners, maar ook bezoekers moeten toch parkeren. Dat veroorzaakt een toenemende parkeerdruk. Concreet is de OV Brugstraat daarom tegen het verwijderen van parkeerplaatsen vanwege de toegenomen parkeerdruk.

verkeersveiligheid

In opdracht van de gemeente Roosendaal is op 27 maart 2020 een verkeersanalyse verschenen aangaande Brugstraat, Spoorstraat en Stationsplein. Dit werd in het derde kwartaal 2019 door VAGN v.o.f. uit Dongen uitgevoerd. Hierin is toen al de verkeersonveiligheid in deze straten objectief aangetoond. In het rapport worden tal van zaken opgenoemd die zouden moeten worden aangepakt. Onder andere is een snelheidsmeting gedaan na middernacht en werden snelheden binnen 7 minuten gemeten van 69 tot 137 km/h! (art 2.2.2.1.). Eén van de conclusies van de analyse is dat de Brugstraat te vol is voor het gebruik (art 4.1.). Vooral fietsers en voetgangers zouden meer ruimte moeten krijgen. Een aanbeveling (5.1) is o.a. het bezien of 30 km/h kan worden ingevoerd. Verdere aanbevelingen zijn het aanleggen van veilige oversteekpunten voor voetgangers en fietsers. Ook werd geopperd om de scherpe bocht de Stationsstraat te halen.

De OV Brugstraat moet constateren dat er met de aanbevelingen uit het verkeersrapportrapport, nota bene opgesteld in opdracht van de gemeente Roosendaal, in een tijdsbestek van bijna twee en een half jaar, nagenoeg niets is gebeurd. Ook hebben onze overleggen tot op heden met actieve inbreng naar de diverse wethouders en ambtenaren ook nog niets concreets opgeleverd. We horen alleen maar dat iets steeds niet kan (30 km/h invoeren en camera's ophangen om snelheid te meten en beboeten) of mogelijk later aan bod komt (aanleg oversteekplaats). Verder wordt de huidige verkeersintensiteit van de Brugstraat niet opgelost met de weginrichting. Voetgangers en fietsers hebben nu al te weinig ruimte. Met het drukke en intensieve autoverkeer is een werkbare oplossing op basis van de huidige

situatie niet realiseerbaar. In onze optiek is daarom éénrichtingsverkeer een serieuze oplossing, waarbij de weginrichting moet worden veranderd in. Fietsers en voetgangers zijn hoofdgebruiker en de auto is te gast. Hiervan zijn tal van voorbeelden in ons land te vinden. Daarbij zou de snelheid op de hele ring en in het centrum van Roosendaal naar maximaal 30 km/h moeten worden teruggebracht om veiligere situaties te creëren. Dit laatste dient in onze optiek zo snel mogelijk te worden gerealiseerd en niet pas op moment dat Rondje Roosendaal is geëffectueerd want dat duurt nog jaren.

In onze visie (die we meermaals hebben aangegeven in diverse overleggen), is het rechte trekken van de Stationsstraat richting Stationsplein om zo de gevaarlijke bocht bij Hotel Central eruit te halen. Deze weg zou dan via de nu nog aanwezige fontein door kunnen worden geleid richting busstation en parkeerplaats om daarna af te buigen richting de huidige Spoorstraat. De Spoorstraat kan dan vanaf de aansluiting Brugstraat worden verlegd richting het Station, waardoor de levensgevaarlijke Tsplitsing Brugstraat/Spoorstraat verdwijnt waar regelmatig (bijna-) ongelukken plaatsvinden. Het Stationsgebied wordt er mooier van (bussen verplaatsen, fietsen weg) en je kan er het zo gewenste groen/park aanleggen. Het kan zelfs een overweging zijn een tunnel vanaf de Stationsstraat onder het Stationsplein door te leggen en die verderop weer te boven laten komen (zie als voorbeeld Stationsgebied Den Bosch).

We hebben in eerdere overleggen ook geadviseerd om als gemeente groot te durven denken. We hebben NU de kans om een plan voor de komende 30 jaar te realiseren. Daarbij horen naar onze mening het Station (een schitterend pand dat een prominentere plaats kan innemen) en omgeving ook bij. Om echt iets te veranderen zal je het verkeer rondom het Stationsplein radicaal gewijzigd moeten worden. Daarmee maak je het voor bezoekers die met de trein komen ook aantrekkelijker naar Roosendaal te komen. Een win-win voor de gemeente, NS en de ondernemers.

Veiligheid/overlast

Daarnaast hebben we de gemeente ook al regelmatig gewezen op de veiligheid en leefbaarheid van de Brugstraat en omgeving. Regelmatig worden ondernemers en bewoners lastig gevallen door veelal onder invloed zijnde migranten waarvan er teveel zijn in het centrum en dan met name in de Brugstraat. Regelmatig ontvangen wij meldingen van ondernemers waar overdag zeer enge types in de zaak/winkel staan die niet voor het product komen dat de ondernemer verkoopt of levert, maar anders van zin zijn. Soms krijgen ze deze types met moeite weer buiten. Ronduit intimiderend en gevaarlijk. Deze meldingen verontrusten ons als bestuur zeer. Ook de drugscriminaliteit is nog steeds aanwezig en vormt een toenemend onveilig gevoel bij bewoners en ondernemers. De verlichting in de Brugstraat is ronduit slecht en zou snel moeten worden verbeterd. Diverse hangplekken moeten extra aandacht krijgen en extreem goed moeten worden verlicht. Hangtypes schuwen zeer goed verlichte plekken. Ze staan het liefst in het donker. Dat zou het gevoel van onveiligheid bij ondernemers en bewoners ook doen afnemen.

Daarnaast is ook het probleem van gebruik van lachgas nog steeds actueel. Lachgas-gebruikers reageren anders dan normaal en veroorzaken overlast. Daarop moet heel duidelijk en structureel worden gehandhaafd. Het kan niet zo zijn dat mensen (bewoners en ondernemers) overwegen de Brugstraat en omgeving te verlaten vanwege de afnemende leefbaarheid en toenemende onveiligheid.

Als bestuur roepen wij onze ondernemers op om voorvallen te blijven melden aan politie en/of gemeente. De ondernemers geven dan echter aan dat het toch geen zin heeft omdat er niets mee wordt gedaan. Dit signaal verontrust ons natuurlijk ook.

Huisvesting migranten

Het is algemeen bekend dat in de Brugstraat aan migranten kleine woonruimtes worden verhuurd. De ruimtes zijn vaak klein of worden gedeeld door meer mensen dan de bedoeling zou moeten zijn. Pandeigenaren (huisjesmelkers) die verhuren dienen te worden gecontroleerd op naleving van de richtlijnen (huisvesting/brandveiligheid/bestemming/uitstraling panden/etc.). Daarnaast zou de gemeente actief moeten onderzoeken hoe panden kunnen worden opgekocht om daarna actief te herontwikkelen waardoor het straatbeeld en de leefbaarheid structureel verbeterd wordt. Indien dit niet op korte termijn gebeurt, trekken bewoners en ondernemers, zoals al aangegeven, weg en zal de Brugstraat en omgeving verder in verval raken.

Resumerend hebben wij als OV Brugstraat dus de volgende punten als zienswijze:

- Vergroenen is prima, maar zeker niet ten koste van het parkeren, zoals bovenstaand betoogd;
- Durf als gemeente groot te denken en pak Stationsstraat/plein, Brugstraat en Spoorstraat nu eindelijk eens goed aan (aanpassen en verleggen wegen, etc.);
- Per direct 30 km/h invoeren en zebrapaden/oversteekplaatsen aanleggen en handhaven waar nodig (vaste camera's plaatsen);
- Per direct de verlichting structureel verbeteren en vooral hangplekken goed uitlichten;
- Brugstraat veel te verkeersintensief. Oplossing is in onze optiek éénrichtingsverkeer;
- Brugstraat met hoofdgebruiker fiets en voetganger en auto te gast;
- Leefbaarheid en veiligheid Brugstraat structureel verbeteren door handhaving/controles en treffen van maatregelen tegen huisjesmelkers (opkopen panden en her ontwikkelen);
- Actief met ons als OV Brugstraat om tafel gaan zitten/betrekken om (deel)plannen te bespreken en via een gezamenlijk commitment vaststellen en uitvoeren.

We zijn en voelen ons als OV Brugstraat enorm betrokken bij de Brugstraat en omgeving en natuurlijk bij onze mooie stad en we willen meedenken aan werkbare en gedragen oplossingen. Dat geeft onze aanwezigheid op diverse fora en overleggen zoals al gemeld ook al aan. Aan de andere kant hebben diverse ondernemers het gevoel dat er door de gemeente aangaande Rondje Roosendaal/Brugstraat niet naar ze wordt geluisterd aangaande de problemen waar we nu mee te maken hebben. Het vertrouwen en het samen plannen maken is van essentieel belang voor draagvlak en commitment onder de burgers, voor nu en voor later. We doen als OV Brugstraat dan ook een nadrukkelijk appèl op u als gemeente om écht te luisteren en ons te betrekken in de planvorming. Wij willen niets liever dan een leefbare, veilige en mooie Brugstraat waar het prettig wonen en ondernemen is en waarbij bezoekers, ook van buiten Roosendaal, ook graag komen.

Beantwoording gemeente

Wij delen de zorg van de inspreker met betrekking tot de verkeersveiligheid en de leefbaarheid, alsook die over het economisch functioneren van de Brugstraat. Wij hebben de aangedragen zaken dan ook geagendeerd en opgenomen in het Ontwikkelplan Rondje Roosendaal. De inspreker vraagt ons om op dit moment al uitspraken te doen over concrete oplossingen, maar daarvoor is het te vroeg wat ons betreft. Het is niet gezegd dat de voorstellen van de inspreker niet worden uitgevoerd. Wij achten het noodzakelijk op termijn een goed mobiliteitsplan voor de binnenstad op te stellen. De Brugstraat maakt immers onderdeel uit van een groter verkeerssysteem.

Met betrekking tot de leefbaarheidsaspecten kunnen wij 2 opmerkingen maken. Wij missen op dit moment goede instrumenten om de negatieve effecten omtrent de leefbaarheid aan te pakken. Wij zullen die instrumenten vanuit het Ontwikkelplan Rondje Roosendaal en de Woonagenda opstellen. Daarnaast hebben wij, op basis van de inspraak, een leefbaarheidsprogramma voor het deelgebied Historische buurten aan het Ontwikkelplan Rondje Roosendaal toegevoegd.

Tot slot gaan we de eerste effectmeting op korte termijn doen met de proeftuin Stationsplein (start uitvoering eind 2022/begin 2023) en Brugstraat (naar verwachting in Q4 2022 op te starten). Ook verwachten we ontwikkelingen in de omgeving van het Norbertus Gertrudis Lyceum, waar we de openbare ruimte en verkeersveiligheid in die omgeving willen verbeteren.

Conclusie

De inspraakreactie leidt tot een aanvulling op het Ontwikkelplan Rondje Roosendaal van betere focus op leefbaarheid voor de Historische buurten

Inspraakreactie 2

Inspreker 2 is een ontwikkelaar:

Een stedelijke visie kan niet los worden gezien van de lange termijn plannen van de gemeente. Recentelijk is door het college een ambitieplan neergelegd en wordt er in de komende periode gewerkt aan een coalitieakkoord. Op lange termijn moet Roosendaal een 100.000+ gemeente worden.

Vanuit inspreker spelen er een aantal belangrijke aspecten waarmee naar onze mening rekening gehouden moet worden:

1. De economische ontwikkeling van de (binnen)stad.
2. Het aantrekken en vasthouden van jongeren en jong volwassenen.

In meer algemene zin zal er rekening gehouden moeten worden met voldoende aanbod aan, voor de verschillende doelgroepen, geschikte woningen. Hiernaast zal er voor zowel bewoners als bezoekers voldoende parkeergelegenheid gerealiseerd moeten worden.

Economische ontwikkeling binnenstad

Roosendaal heeft, net zoals heel veel andere steden, te kampen met leegstand van winkels. Het reduceren van het winkelaanbod en de transitie naar woningbouw is dan ook een veel gekozen strategie. De compacte binnenstad speelt hierop in. Van winkelstad naar stad voor wonen en ontmoeten. Dat kan ook te ver gaan.

Roosendaal wilt in de toekomst een sterke positie als centrumstad in de regio. Maar kan Roosendaal dat nog wel zijn met het terugtrekken van commerciële functies (winkels, horeca) uit de binnenstad? Is de binnenstad nog wel aantrekkelijk genoeg voor bezoekers anders dan de eigen inwoners? Kunnen we ons niet beter afvragen hoe we de lokale economie en de veerkracht van retail en horeca kunnen versterken?

Wij zijn van mening dat Roosendaal dringend behoefte heeft aan een echte unieke publiekstrekker in het centrum en daarbij zorg moet dragen voor goede en snelle verbindingen met de Designer Outlet. Alleen dan kan de Roosendaalse binnenstad opnieuw aantrekkelijk worden voor bezoekers van binnen en zelfs van buiten de regio. Het is laaghangend fruit. Het niet benutten van de groei van de Designer Outlet zou een gemiste kans zijn voor de Roosendaalse retail en het MKB.

Het is evident dat winkelcentrum de Biggelaar de best denkbare locatie is voor een dergelijke publiekstrekker. Vanuit inspreker hebben we naast het eerdere BIGGER project een aantal (4) andere vernieuwende ideeën en concepten beschikbaar. Deze moeten echter nog wel worden beproefd op haalbaarheid en enkele ervan kunnen waarschijnlijk worden gerealiseerd in de bestaande structuur.

Een publiekstrekker bevordert de economische bedrijvigheid in het centrum en zal een positieve uitstraling hebben op de verdere ontwikkeling van de retail en horeca. De stad zal aantrekkelijker worden, vooral voor de jongeren en jong volwassenen. Het betekent zeker ook dat de huidige parkeercapaciteit eerder zal moeten worden uitgebreid dan worden gereduceerd. Hierbij zouden naar onze mening de verkeerstromen opnieuw kritisch bekeken moeten worden.

Stadsoevers

In het kader van het BIGGER project heeft inspreker in 2019 intensief overleg gehad met NEP op het Mediapark. NEP is wereldwijd dé toonaangevende outsourcing-partner op het gebied van televisie en internetregistraties voor kleine evenementen tot hele grote evenementen zoals de Oscars, het Songfestival, WK voetbal of de Olympische Spelen.

Naast de voorgenomen samenwerking waarbij er op kosten van NEP blackfibre verbindingen zouden worden gelegd van de Biggelaar naar het Mediapark, is er ook gesproken over Roosendaal als locatie voor een geavanceerde high tech studio. Het feit dat dochteronderneming Faber een vestiging heeft op de Borchwerf speelt hierbij ook een rol. Daarenboven Roosendaal heeft een geschiedenis.

Recentelijk is gebleken dat deze behoefte nog steeds bestaat en wij kijken op dit moment uit naar geschikte locaties. De vestiging van een dergelijke studio in combinatie met evenementen zal niet alleen veel bezoekers uit België en Nederland brengen, maar ook een enorme impuls zijn voor de werkgelegenheid en de ontwikkeling van de lokale Roosendaalse kenniseconomie. Wij zien op dit moment één perfecte locatie op Stadsoevers echter die past niet goed binnen de huidige bestemming. Het gaat hierbij om de ligging bij het stadion.

Graag willen we bespreken over wat er nog mogelijk is en wat niet. Tot zover, heel beknopt, ons gedachtegoed en overwegingen. Wij zijn te allen tijde bereid deze in meer detail nader toe te lichten

Beantwoording gemeente

Wij delen de opvatting van de inspreker dat het commerciële hart van de binnenstad sterk moet blijven. Het Ontwikkelplan Rondje Roosendaal geeft daarvoor randvoorwaarden en faciliteert. De markt zal invulling gaan geven aan de potentie van ons commerciële centrum, en zo ook het aantrekken van een publiekstrekker op een plek die de markt het meest geschikt lijkt. Het Ontwikkelplan Rondje Roosendaal erkent het belang van leisure, ontspanning en de koppelkansen met cultuur. In samenwerking met Binnenstadsbestuur zal de gemeente verder uitwerking geven aan het ontwikkelplan.

Conclusie

De inspraakreactie geeft geen aanleiding om het ontwikkelplan aan te passen.

Inspraakreactie 3

Hierbij dien ik een zienswijze in tegen het ontwerpbestemmingsplan Van "Rondje Roosendaal, bebouwing Laan van Brabant"

Ik heb moeite met de onderstaande punten:

1. Bebouwing van zorgwoningen naast mijn woning. Dit in ten opzichte van een kantoor zorgt voor minder privacy. (Avonden en weekenden)
2. Het aanzicht van dit complex vanuit mijn woning
3. De bezonning op/in mijn woning en tuin
4. De beperking/ rentabiliteit van verdere verduurzaming van mijn woning zoals zonnepanelen.

Beantwoording gemeente

Ontwikkelplan is een visiedocument en heeft derhalve geen directe juridische planologische status. Het Ontwikkelplan voorziet in schaalvergroting en intensivering van het gebied. Daarom voorziet de inspreker in een aantasting van het woon- en leefgenot. Wij kunnen deze zorg in het Ontwikkelplan Rondje Roosendaal niet wegnemen. Wij betogen dat het verbreden van de woonfunctie op de Laan van Brabant juist de woonkwaliteit en de leefbaarheid vergroot. Wij voorzien in dit gebied een toename van voorzieningen en openbare ruimtes. Uiteraard houden we daarbij rekening met de huidige bewoners, zij worden dan ook betrokken bij de eventuele plannen.

Het Ontwikkelplan zal in verdere fases uitgewerkt gaan worden waarmee de plannen steeds verder verrijkt worden

Conclusie

De inspraakreactie geeft geen aanleiding om het ontwikkelplan aan te passen. Het Ontwikkelplan Rondje Roosendaal zal echter op het deelgebied "Laan van Brabant" een uitwerking krijgen.

Inspraakreactie 4

Inspreker is een middelgrote projectontwikkelaar uit de regio.

Zij hebben reeds eerder voor een locatie binnen Rondje Roosendaal een plan gepresenteerd. Vanuit deze achtergrond hebben zij de ontwikkelplan 'Rondje Roosendaal' met belangstelling gelezen:

Wij zijn blij dat de gemeente Roosendaal een herontwikkeling op onze locatie wenselijk vindt en deze in het ontwikkelplan heeft aangemerkt voor "verdichting". Daarnaast zijn wij verheugd over het uitgangspunt dat de gemeente zo veel mogelijk één op één met ontwikkelaars tot concrete plannen wil komen. De uitgesproken ambitie om de "gaten in de stad" door middel van ontwerpend onderzoek te verkennen voor nieuwbouw, biedt volgens ons goede kansen om een optimaal plan voor deze locatie te ontwikkelen. Met betrekking tot het (deel)gebied Laan van Brabant en onze locatie in het bijzonder vallen ons wel een aantal zaken in het ontwikkelplan op:

1) Ambitie voor deelgebied Laan van Brabant ligt relatief laag

Het streven om in het deelgebied Laan van Brabant ongeveer 200 woningen te realiseren, lijkt niet aan te sluiten op de totale ambitie voor de stad. In eerdere plannen was sprake van circa 2.000 woningen voor het totale 'Rondje Roosendaal'. In het indicatieve programma bij het actuele plan zien wij er ongeveer 1.600 terug. Het nieuwe college heeft recent echter een veel grotere groei-doelstelling voor de stad geformuleerd. Dat betekent dat ook de aantallen voor het deelgebied Laan van Brabant omhoog zouden moeten. Juist dit – nu weinig intensief gebruikte - deelgebied lijkt hier ruimte voor te bieden. Met ons eerder gepresenteerde plan kunnen wij er in dit gebied in ieder geval al 110 realiseren. Wat ons betreft kan de uitgesproken ambitie voor dit deelgebied dus (fors) omhoog.

2) Hoogteaccent ontbreekt op onze locatie

In ons plan is – mede op basis van stedenbouwkundig onderzoek – een hoogteaccent voorzien op deze ontwikkellocatie. In de gebiedsvisie ontbreekt deze markering (vooral nog). Wij denken dat er goede argumenten zijn om dit hoogteaccent alsnog toe te voegen aan het plan:

1) Op stedelijk niveau zou een torenvolume prima onderdeel kunnen zijn van het voorgestelde netwerk van bestaande en nieuwe hoogteaccenten;

2) Op straatniveau markeert een torenvolume de entree tot het achtergelegen (deel)gebied en het kruispunt van de Laan van Brabant met de Laan van Limburg, één van de hoekpunten van het winkelgebied;

3) De ruimtelijke werking van een woontoren op deze locatie lijkt ook aan te sluiten op het genoemde uitgangspunt om 'hoeken in de stad te activeren'.

Over de precieze wenselijke hoogte van nieuwbouw gaan we graag met u in overleg. Het huidige plan doet namelijk (nog) geen uitspraken over bouwhoogten in de nieuwe ontwikkelingen.

3) Wonen en zorg krijgt (te) veel aandacht ten opzichte van andere functies/doelgroepen
Het ontwikkelplan is ambivalent over de gewenste doelgroepen. Wonen en zorg wordt – zeker voor deelgebied Laan van Brabant - prominent op de voorgrond geplaatst. Een toekomstbestendige en levendige binnenstad wordt in onze ogen echter gedragen door een bredere groep bewoners en functies. Ook zelf geeft u in het ontwikkelplan aan dat het uitgangspunt "gebiedsspecifiek programmeren" is. De kaart op bladzijde 31 van het plan, waarbij een mix van doelgroepen per gebied wordt voorgesteld, lijkt wat dat betreft realistischer en beter aan te sluiten op de ambitie van levendige stedelijkheid. Deze andere doelgroepen/functies krijgen op de overzichtskaarten echter nu geen vermelding. Wij maken graag een plan op basis van (een mix van) de genoemde doelgroepen voor dit gebied, namelijk studenten, starters en (vitale) ouderen. Ons advies is om de aanduiding "wonen en zorg" weg te laten op de (meer stedenbouwkundig gerichte) overzichtskaarten.

4) Aanpassing profiel Laan van Brabant

In het ontwikkelplan is de vernieuwde Laan van Brabant gepresenteerd als een groene (veel bredere) boulevard met veel ruimte voor fietsers en voetgangers. Dit impliceert dat nieuw te realiseren bebouwing aan de westzijde van de Laan van Brabant circa 12 m terug zou moeten worden geplaatst ten opzichte van de bestaande rooilijn. Wij begrijpen

en ondersteunen dit concept maar voor onze locatie lijkt dat – net zoals voor de reeds bestaande locatie van Alwel - moeilijk realiseerbaar. Gezien de relatief beperkte plot gaat het procentueel om een aanzienlijk gedeelte (circa 35%!). Er blijft dan te weinig ruimte over om woonbebouwing en een parkeeroplossing met voldoende ruimte en kwaliteit te realiseren. Ook vanuit accentwerking en het markeren van de hoek van het kruispunt ligt het terugleggen van de bebouwing op deze plaats niet voor de hand. Wij zien voldoende andere mogelijkheden om op deze locatie tot de gewenste vergroening te komen. Graag vernemen wij uw reactie op deze punten. Uiteraard zijn wij graag bereid om het overleg over de concrete invulling van onze locatie voort te zetten.

Beantwoording gemeente

De inspreker vraagt op een 4-tal specifieke punten een reactie op het deelplan “Laan van Brabant”

1. De intensiteit en de programmering van wonen en bebouwing zijn gebaseerd op de mogelijkheden binnen de gemeentelijke woningbouwprogrammering en de draagkracht van het deelgebied “Laan van Brabant”.
De gemeentelijke woningbouwprogrammering verdeelt woningen over de gehele stad, zowel in tijd, als in kwaliteit en locaties in de stad.
In het gebied “laan van Brabant” voorziet het intensiveren van de woonfuncties. Er moet rekening worden gehouden met de reeds gebouwde omgeving en aspecten als het parkeren, openbare ruimte, wind en schaduw. Een meer gedetailleerde studie in het gebied moet uitwijzen hoever de draagkracht in het gebied precies is.
2. In de verfijning van het deelgebied “Laan van Brabant” is een studie verricht naar de stedenbouwkundige structuur. Op de locatie die in eigendom van de inspreker is, is geen hoogteaccent voorzien.
3. De nadruk blijft in dit deelgebied op ouderen en senioren komen te liggen. Het voorzieningenniveau en de openbare ruimte worden daarop ingericht. Uiteraard is een zekere mate van mix van doelgroepen mogelijk.
4. Het Ontwikkelplan Rondje Roosendaal geeft geen profiel voor de Laan van Brabant, enkel sfeer- en inspiratiebeelden.

Conclusie

De inspraakreactie geeft geen aanleiding om het ontwikkelplan aan te passen.

Inspraakreactie 5

Het plan ‘Rondje Roosendaal’ ziet er erg mooi uit.

Ik vind het prima, dat de auto ondergeschikt wordt aan de fietser en voetganger.

Ik vind het prima dat in het centrum daardoor de maximum snelheid naar 30 km of desnoods 20 km moet gaan.

Toch heb ik mijn bedenkingen.

Zo ik het zie is het geschreven door een stel hele enthousiaste en creatieve (jonge en vitale?) mensen die met de fiets komen of hun auto best wel buiten de ring kunnen parkeren en dan toch in een minuut of 5 een hele afstand kunnen overbruggen en dan nog puf over hebben om iets leuks te gaan doen in de stad en die ook nog de afstand terug naar de auto met gemak kunnen afleggen.

Het voetgangersgebied in Roosendaal is nu al zodanig, dat ik niet overal kan komen en ik ben (nog) redelijk mobiel.

Er staat wel, dat het plan erin voorziet dat het voor iedereen aantrekkelijk is/moet zijn om in de binnenstad te komen en te verblijven, misschien is dat ook zo, maar het is mij niet duidelijk.

Misschien wil ik wel vasthouden aan iets waar in de huidige visie geen plaats meer is: niet afhankelijk zijn van anderen om ergens te komen.

In dat geval zal ik mij moeten aanpassen, maar wanneer er toch een beetje ruimte zou kunnen komen om in de straten waar fietsers voorrang hebben hier en daar een

parkeerplaatsje voor invaliden te creëren denk ik dat je daarmee heel veel mensen een plezier doet.

Beantwoording gemeente

Zowel de bereikbaarheid als de beloopbaarheid van de binnenstad blijven goed. En het winkelkwartier wordt iets kleiner dan voorheen, waarbij het wel belangrijk blijft om parkeren voor bezoekers te blijven faciliteren. Ook ouderen zullen zich goed door de binnenstad (lopend) kunnen verplaatsen. Om dit goed te regelen wordt op korte termijn een integrale Parkeervisie opgesteld. Naar verwachting is deze aan het eind van het eerste kwartaal in 2023 gereed. Hierin wordt onder andere gekeken naar de (toekomstige) functies van bestaande parkeergarages.

Conclusie

De inspraakreactie geeft geen aanleiding om het ontwikkelplan aan te passen.

Inspraakreactie 6

Via dit schrijven maken we graag gebruik van de inspraakmogelijkheid om nogmaals te pleiten voor een aantrekkelijke en vooral ook goed en soepel bereikbare Roosendaalse binnenstad.

Met de realisatie van de huidige compacte centrumring met éénrichtingsverkeer is het duidelijk dat de verkeersintensiteit op de grote ring op andere locaties dan in het verleden fors is toe- danwel afgenomen. De route naar de binnenstad is namelijk vanuit de diverse Roosendaalse wijken en omliggende plaatsen niet veranderd maar de (snelste) aanrijroute naar de 5 op deze compacte centrumring gelegen parkeergarages en parkeerterreinen in praktijk echter wel degelijk. Kijk dagelijks bijvoorbeeld maar eens naar de situatie op de Boulevard en bij de Jumbo-rotonde.

De huidige dubbele rij-/opstelbaan in bijvoorbeeld de Markttunnel (allebei rechtsaf) en bij het Vrouwenhof (allebei linksaf komende vanaf de Antwerpseweg) zouden op dit moment andersom aangelegd logischer zijn voor een snellere verkeersdoorstroming.

We brengen daarom nogmaals onze wens tot het realiseren van 2-richtingsverkeer van en naar de in- en uitgang van de Parkeergarage Nieuwe Markt in de Nispensestraat onder uw aandacht. Dat scheelt voor veel verkeer uit België, Nispen en de Roosendaalse wijken als Tolberg, Kortendijk, Langdonk en Kroeven een heel groot en extra lang rondje Roosendaal.

In 'Rondje Roosendaal' wordt in de toekomst nadrukkelijker ingezet op de voetganger en fietser in onze binnenstad. Op zich natuurlijk een mooie insteek, maar koester ook de lokale en regionale bezoeker met een auto. Minder parkeerplaatsen in bijvoorbeeld de Brugstraat, een voorgenomen éénrichtingsverkeer in de Burgemeester Prinsensingel en minder rijbanen in een nu al vaak overvolle Laan van Brabant zullen ons inziens ook gevolgen hebben voor een snelle en goede bereikbaarheid van onze binnenstad. En daarmee uiteindelijk ook voor het 'feel good'-verhaal van bezoekers aan deze binnenstad.

Ondernemers van de binnenstad maken zich tevens zorgen over het aantal parkeerplaatsen in onze binnenstad, zowel voor hun consumenten als voor hun medewerkers. Medewerkers, die nu vaak geen parkeerplaats hebben of enorm veel geld kwijt zijn om dagelijks in onze binnenstad te mogen komen werken.

Voor de laatstgenoemde groep zou een mogelijke oplossing gevonden kunnen worden door bijvoorbeeld parkeerplaatsen te creëren bij het voormalige EKP-gebouw aan de Kade.

Of door het goedkoper en efficiënter inzetten van de altijd vanuit uw organisatie beweerde overcapaciteit aan parkeerplaatsen in onze binnenstad. Dan wordt het letterlijk een win-win verhaal voor alle betrokken partijen. We zouden hiervoor heel graag inzicht hebben in de actuele cijfers.

Graag brengen we tot slot ook opnieuw de mogelijkheid tot het instellen van 'blauwe zones' in onze binnenstad bij u onder de aandacht. In menig binnenstad in Nederland ook gewoon gemeengoed. Gebieden als de Kade en de Bloemenmarkt zouden zich hier ons inziens prima voor kunnen lenen.

Er is in de coronatijd met ingang van 6 september 2021 een pilot in onze binnenstad in het leven geroepen met verruiming van de betaalde parkeertijden tot 20.00 uur op alle dagen m.u.v. vrijdagavond want dan geldt 21.00 uur als eindtijd. Deze pilot is vervolgens ook weer door u verlengd voor de duur van 6 maanden tot 6 september 2022. Wanneer vindt de evaluatie hiervan plaats? We worden er graag bij betrokken.

Beantwoording gemeente

De keuze om fietsers en voetgangers te stimuleren komt voort uit de wens om een duurzamer en veiliger mobiliteitssysteem. Maar dat wil niet zeggen dat de bereikbaarheid van de economische functie de binnenstad zal teruglopen. Onderzoek wijst uit dat het verkeerssysteem in de binnenstad van Roosendaal in het algemeen niet bijzonder zwaar belast is. Daarbij is er onderscheid naar de RING rondom het centrum (verdelen van autoverkeer naar verschillende richtingen) en de Cityring (vinden van bestemmingen en een veilige plek voor fietsers). Sommige punten, zoals de Laan van Brabant, zijn wel intensiever belast. Het Ontwikkelplan Rondje Roosendaal voorziet in een uitbreiding van het aanbod van parkeergarages/mobiliteitshubs, waarbij we zo goed mogelijk kijken naar de behoefte per doelgroep voor die specifieke locatie(s). De eerste aanzet zal voortkomen uit de evaluatie van het parkeerbeleid die in het najaar van 2022 wordt afgerond.

Bij de uitwerking van het Ontwikkelplan komen aanverwante aspecten aan de orde, zoals verbeteren van de bewegwijzering naar parkeergarages, herziening van aantal opstelstroken bij vervanging van verkeerslichten etc.

Het voorstel voor "blauwe zones" nemen we mee bij de uitwerking, maar is niet toepasbaar in gebieden waar al betaald of vergunningparkeren geldt.

Conclusie

De inspraakreactie geeft geen aanleiding om het ontwikkelplan aan te passen.

Inspraakreactie 7

Inspreker onderschrijft de dringende noodzaak om de in 2014 vastgestelde visie 'Roosendaal gezonde stad' van Riek Bakker te actualiseren en te herijken. Zij sluiten ons uiteraard aan bij de gestelde ambitie om het stadscentrum zodanig te ontwikkelen dat het er prettiger wonen, ondernemen en leven is.

Graag maken zij van de gelegenheid gebruik hier nog een aantal vragen over te stellen en/of opmerkingen bij te plaatsen:

Laan van Brabant

Komt er eenrichtingsverkeer aan de Laan van Brabant? Die indruk wordt namelijk gewekt door de aangegeven pijl op pagina 9. En zo ja, verandert hiermee ook de rijrichting van de Centrumring? ("tegen de klok in" i.p.v. "met de klok mee"?)

Een snelle en veilige toe- en afvloeiing van en naar parkeergarage Roselaar is van groot belang. Nu in het plan de ambitie wordt opgenomen de Laan van Brabant te optimaliseren verzoeken wij u dan ook om in het plan de volgende onveilige c.q. onwenselijke verkeerssituaties mee te nemen en te verbeteren:

- Afkomstig vanuit het Mc Arthur Glenn Outlet Centre is parkeergarage Roselaar alleen te bereiken door een onhandige draai te maken na de stoplichten.
- Om parkeergarage Roselaar te bereiken of hieruit weg te rijden moeten voet- en fietspaden worden doorkruist.
- Om het expeditiehof van de Roselaar aan de Laan van Brabant te bereiken moeten vrachtwagens (achteruit) zowel voet- als fietspaden doorkruisen.

Uit de artist impression op pagina 69 maken wij op dat de Laan van Brabant van 2 rijbanen naar 1 rijbaan gaat. Als dit zo is dan zijn wij benieuwd of de gemeente onderzoek heeft gedaan om file-vorming richting het centrum en Parkeergarage Roselaar te voorkomen. De artist impression op pagina 69 wekt de indruk dat de fietsparkeerplaatsen bij de entree van de

Albert Heijn aan de zijde van de Laan van Brabant verdwijnen. Graag zouden wij zien dat de mogelijkheid om fietsen te parkeren en winkelwagens te stallen behouden blijft. Het verdwijnen hiervan zou van grote (negatieve) impact zijn op het gebruik van deze ingang en daarmee het bezoek aan de daarachter gelegen winkels, waarvan de Albert Heijn in het bijzonder. Dit neemt niet weg dat de huidige situatie zeker geoptimaliseerd kan worden en een toevoeging van groen daar zeker aan kan bijdragen.

HUB

Graag ontvangen wij meer informatie over de HUB. Wij vragen ons af of er gebruik wordt gemaakt van een betaalde parkeergelegenheid als men hiermee niet op de eindbestemming is. Zeker niet als er daarna ook nog gebruik moet worden gemaakt van een ander (betaald) vervoersmiddel. Daarnaast vragen wij ons af of er speciale parkeerplaatsen voor gebruikers van de HUB worden gereserveerd? Zo ja, hoeveel dan? En gelden er bijvoorbeeld speciale tarieven voor parkeren bij gebruik van een alternatief (betaald) vervoermiddel? Waar worden de alternatieve vervoersmiddelen in dat geval aangeboden? Ook in parkeergarage Roselaar of daarbuiten?

Wij vragen ons af waarom gekozen voor is een HUB in de Roselaar en niet voor bijvoorbeeld de Nieuwe Markt? Dit is centraler gelegen, heeft meer parkeerplaatsen en biedt rondom meer mogelijkheden voor het aanbieden van alternatieve vervoersmiddelen zoals leenscooters/fietsen. Of wellicht juist parkeergarage Mill Hill? Deze ligt immers aan de rand van het centrumgebied, is goed bereikbaar en lijkt voldoende overcapaciteit te hebben.

Toevoeging woonprogramma binnenstad

Wij maken ons zorgen om de beschikbare parkeercapaciteit voor onze bezoekers in parkeergarage Roselaar. Naast de bestaande vergunninghoudersplekken en parkeerplaatsen voor de HUB, zijn er diverse woonprogramma's rondom de Roselaar die voor parkeren door de gemeente naar o.a. de Roselaar worden verwezen. Graag zien wij ook onderbouwd welke capaciteit er voor woonprogramma's, HUB en vergunninghouders nodig is in parkeergarage Roselaar en een berekening waaruit blijkt dat deze ruimte ook daadwerkelijk aanwezig is.

Vergroening

Wij zijn verheugd om uw ambitie de Roosendaalse binnenstad te vergroenen. In het plan vinden wij echter dat dit groen vooral aan de randen van de stad wordt aangebracht maar niet of nauwelijks in het kernwinkelgebied zoals o.a. Tussen de Markten, Oude Markt, Nieuwe Markt, Roselaarplein, inrit parkeergarage Nieuwe Markt en de gevel van parkeergarage Roselaar

Functies rondom Winkelcentrum Roselaar

Een deel van het "winkelblokje" (o.a. Mc Roy, Holland & Barret etc.) op het Roselaarplein lijkt te komen te vervallen, deels is er sprake in het plan van nieuwbouw. Graag zouden wij zien dat deze functies verderop worden geplaatst zodat zichtlijnen op de hoofdentree van de Roselaar en de voormalige V&D beter worden.

De binnenstad mist een grote economische spin-off als Avans zou verplaatsen naar een locatie daarbuiten.

Op pagina 64 staat een afbeelding van één van onze opties voor een mogelijke verkleining van de Albert Heijn. Wij vragen ons af waar deze afbeelding vandaan komt. Deze afbeelding maakt namelijk deel uit van een interne studie van ons en is niet voor derden bedoeld. Wij verzoeken u dan ook deze afbeelding uit het plan te verwijderen.

Verzoek

Aangezien het succes van ons winkelcentrum afhangt van een goede bereikbaarheid, verzoeken wij u om ons te betrekken bij de verdere uitwerking van de onderwerpen die volgens de uitvoeringsagenda dit jaar nog op de kalender staan: "ingrepen mobiliteitssysteem/HUB-studie/parkeren/prijsbeleid". Ook op andere vlakken denken we natuurlijk graag met u mee om van Roosendaal weer een gezonde stad te maken.

Beantwoording gemeente

Het Ontwikkelplan rondje Roosendaal spreekt zich uit voor een leefbare en vergroende binnenstad. Er worden suggesties en inspiratiebeelden gegeven voor mogelijke inrichtingen.

Maar een specifieke keuze is nog niet gemaakt. Daarvoor zal, zoals deze inspreker vraagt, eerst goed onderzoek moeten worden gedaan, dit wordt in komende periode opgepakt. Daarbij kijken we naar voldoende parkeercapaciteit voor verschillende doelgroepen en de HUBS. Daarmee werken we toe naar een goede verdeling van de parkeercapaciteit over de binnenstad.

Het toevoegen van woningen zal indien nodig ook gepaard moeten gaan met een uitbreiding van de parkeercapaciteit en het aanpassen van het parkeerbeleid.

De bereikbaarheid van de parkeergarage Roselaar is binnen de huidige vormgeving niet eenvoudig te veranderen. Bij de aanpak van de Laan van Brabant hopen we dit beter vorm te kunnen geven. Voor verbetering van de verbinding Outlet Center en binnenstad hopen we met deelmobiliteit een extra mogelijkheid beschikbaar te hebben voor bezoekers van onze stad. De pilot met Go Sharing is begin juli gestart en duurt minimaal 2 jaar. De vergroening van de binnenstad vindt over de gehele binnenstad plaats. Pagina 64 zal worden aangepast op verzoek van de inspreker.

In de vervolgfase van de uitvoering van het Rondje Roosendaal zal de gemeente wederom samen met stakeholders optrekken.

Conclusie

De inspraakreactie geeft n aanleiding om het ontwikkelplan aan te passen. Pagina 64 zal worden aangepast op verzoek van de inspreker.

Inspraakreactie 8

Inspreker laat weten dat zij de inspraakreactie van inspreker 6 volledig onderschrijft. Zij denkt graag mee in de optimalisatie van de in de brief genoemde thema's.

Beantwoording gemeente

De gemeente bedankt inspreker voor haar reactie. Zij laat de mogelijkheid om inspreker mee te laten denken zeker niet onbenut.

Conclusie

De inspraakreactie geeft geen aanleiding om het ontwikkelplan aan te passen.

Inspraakreactie 9

Inspreker is één van de ondernemers binnen Rondje Roosendaal: Allereerst is het een goede ontwikkeling dat er in de nabije toekomst in en om het centrum van Roosendaal ontwikkeld gaat worden. Daar ben ik als ondernemer natuurlijk blij mee.

Eén van de doelstellingen in Rondje Roosendaal en dus ook Brugstraat e.o. is vergroenen. Ik ben daar ook voorstander van, maar niet ten koste van het al beperkte parkeren in onze Brugstraat. Het kan niet zo zijn dat mijn klanten, ook oudere en minder ter been zijnde, honderden meters moeten gaan lopen om bij mijn zaak te komen. Voldoende parkeerplaatsen zijn van belang voor het goed ondernemen. Daarbij is de parkeerdruk niet afgenomen. Onder andere de eigenaar van de appartementen op de plaats van de oude bioscoop City, heeft een deel van de opgelegde parkeernorm afgekocht. Bewoners, maar ook bezoekers moeten toch parkeren. Dat betekent een toenemende parkeerdruk.

Ik ben dus tegen het verwijderen van parkeerplaatsen, vanwege juist de toegenomen parkkeerdruk.

Verder gaan we de huidige verkeersintensiteit van de Brugstraat niet oplossen op de manier zoals de weginrichting nu is. Voetgangers en fietsers hebben nu al te weinig ruimte. Met het

drukke en intensieve autoverkeer, is een werkbare oplossing op basis van de huidige situatie niet realiseerbaar. In onze optiek is daarom éénrichtingsverkeer een serieuze optie, waarbij de weginrichting moet worden veranderd in: fietsers en voetgangers hoofdgebruiker en auto te gast. Hier zijn tal van voorbeelden in ons land te vinden. Daarbij zou de snelheid op heel de ring en centrum in Roosendaal naar maximaal 30 km/h moeten worden teruggebracht. Dit laatste dient in onze optiek zo snel mogelijk te worden gerealiseerd en niet pas op moment dat Rondje Roosendaal is geëffectueerd, want dat duurt nog jaren.

Ik maak mij ernstige zorgen aangaande de veiligheid en leefbaarheid van de Brugstraat en omgeving. Regelmatig worden ondernemers lastig gevallen door veelal onder invloed zijnde migranten die er teveel zijn in het centrum en dan met name ook de Brugstraat. Ook de drugscriminaliteit is nog steeds aanwezig en vormt een toenemend onveilig gevoel. Ook ik heb wel eens enge types in de winkel staan die niet voor het product komen dat ik verkoop.

Resumerend heb ik als ondernemer dus de volgende punten als zienswijze:

- Vergroenen is prima, maar zeker niet ten koste van het parkeren, zoals bovenstaand aangegeven;
- Per direct 30 km/h invoeren en zebropaden/oversteekplaatsen aanleggen en handhaven waar nodig (vaste camera's plaatsen);
- verlichting verbeteren en vooral hangplekken goed uitlichten;
- Brugstraat met hoofdgebruiker fiets en voetganger en auto te gast;
- Leefbaarheid en veiligheid Brugstraat structureel verbeteren door handhaving en treffen van maatregelen tegen huisjesmelkers waar veel migranten zitten.

Beantwoording gemeente

Het behouden en versterken van de economische functie van de binnenstad is een van de doelen van het Ontwikkelplan Rondje Roosendaal. Het aanbod van parkeren zal daarop worden afgestemd, zo ook in de Brugstraat.

Met diverse onderzoeken gaan we de verkeerscirculatie, bijbehorende maximumsnelheden en de verdeling van parkeermogelijkheden in de stad in beeld brengen. Het mobiliteits- en parkeeronderzoek zal het juiste evenwicht en aanbod van parkeerplaatsen gaan bepalen. Het Ontwikkelplan Rondje Roosendaal wil eveneens een grotere leefbaarheid en een hogere verkeersveiligheid nastreven, ook in de Brugstraat. Welke maatregelen er in de Brugstraat genomen gaan worden is op dit moment niet te zeggen. Daar is nader onderzoek voor nodig, de eerste mogelijkheden voor maatregelen komen aan bod in de (tijdelijke) proeftuin die we in de loop van komende maanden gaan opstarten.

Het onderdeel "Historische buurten" van het Ontwikkelplan Rondje Roosendaal krijgt een zwaardere focus op leefbaarheid.

Conclusie

De inspraakreactie geeft aanleiding om het ontwikkelplan aan te passen. Het onderdeel "Historische buurten" van het Ontwikkelplan Rondje Roosendaal krijgt een sterkere focus op leefbaarheid.

Inspraakreactie 10

Arbeidsmigratie en de slechte leefomstandigheden die dit met zich mee brengt, zien wij als een groot aandachtspunt dat niet vergeten moet worden bij ontwikkelingen. Hoe mooi de plannen van de gemeente ook mogen zijn, als een aanzienlijk deel van de bewoners geen binding met de stad heeft, kunnen resultaten wellicht anders uitpakken dan gehoopt.

De huidige situatie in het centrum op lijkt ten opzichte van een aantal jaar geleden verslechterd op dit vlak. Meer panden worden opgekocht, verbouwd tot kamers en verhuurd. Dit heeft absoluut zijn weerslag op de leefbaarheid in de straat. Het gaat verder dan

bierblikken en geschreeuw op straat. Elke zoveel weken wordt mijn eigen afval niet opgehaald, omdat een onbekende buur afval dumpst in mijn groenbak. Regelmatig zijn er ook vechtpartijen - laatst met serieus letsel - waardoor ik mij niet altijd veilig voel in mijn wijk. Nu kan ik zeggen dat ik vanuit mijn geboorteplaats Rotterdam best wat gewend ben, sommige problemen uiten zich hier vrij extreem.

Ik ben ervan overtuigd dat we onze arbeidsmigranten een warm welkom moeten heten. Hiervoor zijn wel regels nodig, voor verhuurders en huurders om alles in goede banen te leiden. Ik denk dat dit een randvoorwaarde zal zijn voor het slagen van de mooie projecten die de gemeente Roosendaal voor ons in petto heeft.

Want we zien natuurlijk ook dat er ontzettend veel positieve veranderingen plaatsvinden.

Beantwoording gemeente

De huisvesting van arbeidsmigranten en de impact op het dagelijkse woonmilieu is een thema dat aandacht behoeft. Vanuit het Ontwikkelplan Rondje Roosendaal en de Woonagenda worden instrumenten ontwikkeld om dit thema beter aan te kunnen pakken.

Voor wat betreft het Rondje Roosendaal wordt het onderdeel "Historische buurten" uitgebreid met een leefbaarheidsplan.

Conclusie

De inspraakreactie geeft aanleiding om het ontwikkelplan aan te passen. Het onderdeel "Historische buurten" van het Ontwikkelplan Rondje Roosendaal krijgt een sterkere focus op leefbaarheid.

Inspraakreactie 11

Inspreker heeft een reactie achtergelaten op de fysieke inspraakavond:

- Parkeergelegenheid Laan van België vanaf nieuwe markt tot kruispunt Rabobank
- Door de nieuwbouw in deze omgeving van Drechtplein vol, dikwijls geen parkeerplek
- In de straat veel onduidelijk voor gasten/bezoekers
- Voorstel parkeerplekken Laan van België aanbieden aan bewoners. Bezoekers stimuleren de leegstaande P-garages te gebruiken.
- Geen mogelijkheden tot elektrisch rijden.

Beantwoording gemeente

Het Ontwikkelplan rondje Roosendaal spreekt zich uit voor een leefbare en vergroende binnenstad. Er worden suggesties en inspiratiebeelden gegeven voor mogelijke inrichtingen. Maar een specifieke keuze is nog niet gemaakt. Daarvoor zal, zoals deze inspreker vraagt, eerst goed onderzoek moeten worden gedaan.

Bij deze onderzoeken kijken we naar benodigde parkeercapaciteit voor de verschillende doelgroepen, de HUBS en daarmee een goede verdeling van parkeercapaciteit over de gehele binnenstad. De suggesties van inspreker 11 worden daarin zeker meegenomen. Het toevoegen van woningen zal indien nodig ook gepaard moeten gaan met een uitbreiding van de parkeercapaciteit en het aanpassen van het parkeerbeleid.

Conclusie

De inspraakreactie geeft geen aanleiding om het ontwikkelplan aan te passen.

Inspraakreactie 12

Inspreker is een ondernemer binnen Rondje Roosendaal en heeft een inspraakreactie achtergelaten tijdens de fysieke inspraakavond:

- Het stimuleren dat ook in P-Biggelaar geparkeerd kan worden met daarbij de uitgang in de Raadhuisstraat (aanduiding op de borden is onvoldoende)
- Vergroening van de binnenstad
- Historie koppelen aan groen/verblijf/retail en horeca
- Verkeer wordt vanuit België geleid naar 1`parkeergarage (Roselaar) -> bewegwijzering
- Zorg voor uitgaansgebied (rond e St Jan) is een puinhoop/aandacht voor aankleding vanuit Tongerleplein -> Markt/Raadhuisstraat
- Tekort aan afvalcontainers

Beantwoording gemeente

Het Ontwikkelplan Rondje Roosendaal spreekt zich uit voor een leefbare en vergroende binnenstad. Er worden suggesties en inspiratiebeelden gegeven voor mogelijke inrichtingen. Maar een specifieke keuze is nog niet gemaakt. Daarvoor zal, zoals deze inspreker vraagt, eerst goed onderzoek moeten worden gedaan.

Bij deze onderzoeken kijken we naar benodigde parkeercapaciteit voor de verschillende doelgroepen, de HUBS en daarmee een goede verdeling van parkeercapaciteit over de gehele binnenstad. Ook een veilige en efficiënte verdeling van het verkeer naar de bestemmingen worden onderzocht. De suggesties van inspreker 12 worden daarin zeker meegenomen; maatregelen die snel uitvoerbaar zijn, pakken we zo spoedig mogelijk op.

Het toevoegen van woningen zal indien nodig ook gepaard moeten gaan met een uitbreiding van de parkeercapaciteit en het aanpassen van het parkeerbeleid.

Conclusie

De inspraakreactie geeft geen aanleiding om het ontwikkelplan aan te passen.

Inspraakreactie 13

Inspreker heeft een inspraakreactie achtergelaten tijdens de fysieke inspraakavond Overbewoning/kamerverhuur en daarmee verbonden sociale cohesie

- Veel panden zijn per kamer verhuurd en dit lijken er steeds meer te worden.
- Veel rumoer op straat
- Zwerfafval
- Zeer rommelige indruk op straat

Daarnaast noemt inspreker nog "handhaving" en "juridisch instrumentarium" op zijn formulier.

Samenvatting van zijn gesprek met de aanwezige ambtenaren op de inspraakavond heeft inspreker ook nog op papier gezet:

Leefbaarheid Molenstraat, intensief kamerverhuur -> de mooie straat kan teniet gedaan worden door overmatige bewoning en daarbij horende overlast, binnen en buiten.

Beantwoording gemeente

De leefbaarheid in o.a. de historische buurten is een thema dat aandacht behoeft. Vanuit het Ontwikkelplan Rondje Roosendaal en de Woonagenda worden instrumenten ontwikkeld om dit thema beter aan te kunnen pakken.

Het onderdeel "Historische buurten" van het Ontwikkelplan Rondje Roosendaal krijgt een sterkere focus op leefbaarheid.

Conclusie

De inspraakreactie geeft aanleiding om het ontwikkelplan aan te passen. Het onderdeel "Historische buurten" van het Ontwikkelplan Rondje Roosendaal krijgt een sterkere focus op leefbaarheid.

Inspraakreactie 14

Inspreker heeft een inspraakreactie achtergelaten tijdens de fysieke inspraakavond:

- Doorstroming Laan van Brabant, Laan van Luxemburg/Belgie
- Senioren voorzieningen nog onderbelicht, inclusief mobiliteit
- Moderne telecom wordt gemist in het plan. Slimme toepassingen, gebruik deze bij routing bijvoorbeeld.

Beantwoording gemeente

De doorstroming op de Laan van België/Brabant/Luxemburg wordt onderzocht in toekomstige mobiliteitsonderzoeken.

De behoefte aan seniorenvoorzieningen is verbonden met de gemeentelijke Woon-Zorgvisie en is maatwerk per deelgebied in het Ontwikkelplan. Per deelgebied moet daar intensief naar gekeken worden.

Conclusie

De inspraakreactie geeft geen aanleiding om het ontwikkelplan aan te passen.

Inspraakreactie 15

Inspreker is een bewoner van de Burgemeester Prinsensingel:

In de nieuwe plannen komen we het volgende tegen: meer groen in de straat, eenrichtingsverkeer, verminderen van de snelheid en aanpassing van parkeerplaatsen. Verder hebben wij natuurlijk te maken met de ontwikkeling van (Groot)Mariadal, waar we vanaf het allereerste begin bij betrokken zijn. Daarnaast hebben we gehoord over plannen met deelscooters en -fietsen.

We zijn grote voorstander van het verminderen van snelheid van 50 naar 30 km per uur in de binnenstad. We hebben alleen wel onze bedenkingen bij eenrichtingsverkeer (van de Burg. Prinsensingel). We zien regelmatig opstoppingen in de straten verderop, zeker als de basisschool uitgaat. We vinden het benauwd dat onze straat er mogelijk bij gaat komen. Er is dan nog maar een manier om hier aan te komen en te vertrekken. En dat terwijl er na het verwezenlijken van Groot Mariadal nog veel meer auto's gaan komen. Al deze auto's moeten door dezelfde smalle straten komen.

Wij doen vrijwel alles op de fiets. Wij hebben ons ondanks het harde rijden van sommige automobilisten toch nooit onveilig gevoeld, omdat onze straat breed genoeg is.

Van de parkeerplaatsen kunnen we er geen missen. Als je in de avond thuiskomt, is er vaak geen parkeerplaats meer voorhanden. Veel mensen uit de Brugstraat moeten in onze straat parkeren en met het ontwikkelen van nieuwe woningen in de Brugstraat is het er alleen maar drukker op geworden.

Wij hebben maar een auto en dat zal zo blijven. We voorzien dat de parkeerproblemen nog groter gaan worden in de komende jaren na verwezenlijking van Groot Mariadal en alle nieuwe bewoning in de omgeving.

De huiseigenaren van de door architect Gremmen verwezenlijkte huizenrij tegenover de kloostermuur hebben voor hun huis anderhalve meter eigen grond. In het verleden is dit een verhoogd gedeelte geweest. We hebben hier nog een foto van. We zouden deze eigen grond kunnen verruilen voor een parkeerplaats op huisnummer. Het is ook mogelijk het verhoogde trottoir in ere te herstellen.

Wij zijn grote voorstanders van veel groen. Dat is een van de redenen geweest dat we dit huis destijds hebben gekocht: bomen en struiken voor, achter en naast ons huis. De straat heeft in dit gedeelte al veel groen, aangezien er achter de kloostermuur prachtige bomen en stuiken staan. Voor de kloostermuur is er een perk met groen, dat overigens meer aandacht zou mogen krijgen. Dit samen is het visitekaartje van de straat voor voetgangers van het station richting centrum. En bij de huizenrij staan al bomen. Kortom: in feite zou de inrichting van de straat zo kunnen blijven, hopende dat de ontwikkelaars van Groot Mariadal het groen bij de muur in het monumentale gedeelte behouden.

Bij alle voorlichting die we hebben gekregen over Rondje Roosendaal hoorden we over plannen met deelscooters en -fietsen. In meerdere steden is dit al ingevoerd en in grote steden kan het een oplossing zijn. In Roosendaal lijken ons de nadelen groter dan de voordelen. Wij liepen in mei door Antwerpen en daar slingerden de voertuigen op de meest onmogelijke plaatsen. Twee keer kwamen we een scooter tegen midden op het trottoir. Geen rolstoel kon er meer langs. We vragen ons af of Roosendaal zoveel behoefte heeft aan deelscooters. Of de voordelen ervan wel opwegen tegen de nadelen.

Tenslotte willen we vragen of wij als bewoners betrokken kunnen blijven bij de komende ontwikkelingen van Rondje Roosendaal. Hiervoor alvast hartelijke dank

Beantwoording gemeente

Inspreker betuigt steun aan het Ontwikkelplan Rondje Roosendaal. In de uitwerking komen aspecten aan de orde zoals door de inspreker zijn aangegeven. Er zijn nog geen definitieve keuzes gemaakt en het Ontwikkelplan Rondje Roosendaal gaat door met mobiliteitsonderzoeken en een nieuw gemeentelijk parkeerplan. Opmerkingen over de parkeersituatie nemen we daarin mee.

Voor de Burgemeester Prinsensingel starten we in Q4 van 2022 met een proeftuinproject. Gedane suggesties worden verder besproken en waar mogelijk uitgetest in de proeftuin. Op dit moment ervaren we deelscooters en deelfietsen in Roosendaal met de pilot van Go Sharing. Deze pilot duurt 2 jaar en tussentijds monitoren we positieve en negatieve ervaringen.

Conclusie

De inspraakreactie geeft geen aanleiding om het ontwikkelplan aan te passen.

Inspraakreactie 16

Vooruitlopend op de inspraak periode is er vanuit de NS een reactie gegeven op het concept-plan. Aangezien de NS een belangrijke partner is voor Rondje Roosendaal, nemen we deze reactie mee in het inspraakproces:

Opmerkingen/vragen NS op 'Opgaven en kansen voor de deelgebieden in Rondje Roosendaal' d.d. 9 februari 2022:

- Opgegeven doelgroepen: forensen, vitale ouderen en starters. Je kan betogen dat ook studenten en ondernemers goed kunnen landen in de Spoorstraatzone.
- Stationsgebied, kwaliteiten: ondernemers zijn hier ook passend + het is een goede overstapmachine (trein-bus, bus-trein, fiets-trein, etc.). Belangrijk voor de mobiliteit van en naar Roosendaal.
- Kansen: toevoegen woningen voor nu doelgroepen die nu niet goed worden bediend in de woningmarkt van Roosendaal (starters, vitale ouderen, studenten). Voorkomen van braindrain, behoud levendigheid.
- Kansen cultuur en erfgoed: toevoegen duurzame invulling van Rijksmonumentaal erfgoed (douanegoederenloods en stationsgebouw).
- Specifiek: de monumentale panden aan de Spoorstraat staan op de kaart niet als monumentaal aangegeven (dat zijn ze wel).
- Kwaliteiten / kansen: duurzaamheid lijkt te ontbreken. Kans voor omgaan met gevolgen van klimaatverandering (waterberging, tegengaan hittestress).
- Waarom alleen maar verdichting ingetekend in de begeleiding van de Spoorstraat? De zoekzone van verdichting is idealiter tussen Spoorstraat en douanegoederenloods. Misschien wordt dit ook bedoeld, maar door de tekening wordt de suggestie gewekt dat dit ook de rooilijnen zijn.
- Profiel Spoorstraat ontbreekt. Wel verschillende oversteken van de spoorstraatzone naar de bestaande wijk getekend. Veilig oversteken / begeleiden oversteken belangrijk. En lagen er geen plannen voor verlaging van de snelheid in deze straat?
- Wat is het profiel voor het gedeelte voor en na het Stationsplein, is dat overal hetzelfde?
- Wat is definitie van een 'L-hub' zoals nu ingetekend?
- De L-hub (met icoontje van de bus) wordt getekend in combinatie met een groen stationsplein. Betekent dat dat de bus niet op het stationsplein mag? Wat blijft de bus dan wel?
- Het hoger gelegen gedeelte richting de passerelle is nu groene boulevard en het busstation heeft geen 'vaste plek' meer. Gaat dat straks allemaal passen met de bussen en P+R?
- Wat is die stippellijn ter hoogte van alle sporen richting het stationsgebouw?

Beantwoording gemeente

Inspreker is een belangrijke stakeholder voor de gemeente en geeft belangrijke en interessante toevoeging aan het Ontwikkelplan Rondje Roosendaal.

In het Ontwikkelplan Rondje Roosendaal is aangegeven waar de nadruk op de doelgroepen ligt, maar dat sluit andere doelgroepen niet uit. De aanscherping van "ondernemers" is terecht op de locatie van het station.

Cultuur en erfgoed zijn één van de belangrijkste fundamenten voor het ontwikkelplan, zo ook die in de Spoorstraatzone.

Het Ontwikkelplan Rondje Roosendaal geeft geen specifieke profielen voor straten, maar inspiratiebeelden.

Duurzaamheid, hittestress en klimaatadaptatie zijn integraal onderdeel van de planvorming. Ook in de spoorstraatzone zal dit thema een belangrijk onderdeel zijn.

Een L-Hub is een grote mobiliteits-hub die zowel bewoners als bezoekers van het gebied bedient. Een L-Hub herbergt meerdere extra functies, zoals natransport, oplaadfaciliteiten e.d.

Het ontwikkelplan zet in op een totale transformatie van de Spoorstraatzone, zo ook het Stationsplein (een motie van de raad) en de organisatie van functies op en rondom het Stationsplein.

In de proeftuin stationsplein en mobiliteitshub (medio 2022 gestart) zal nader aandacht worden gegeven aan de punten zoals door inspreker genoemd. Tevens loopt in de 2^e helft van 2022 het traject handelingsperspectief. Doel is om helder te krijgen hoe partijen Rijk, Provincie, Gemeente, NS, ProRail en Arriva aankijken tegen het knooppunt Station Roosendaal. Nu, maar ook in de toekomst. Planning is om dit handelingsperspectief eind 2022 vast te stellen.

Conclusie

De inspraakreactie geeft geen aanleiding om het ontwikkelplan aan te passen.

Inspraakreactie 17

Inspreker heeft zijn reactie, ook namens stichting Pont de Arts, via de reguliere post ingediend:

1. Hoe groener hoe beter (ter onderschrijving hiervan heeft inspreker een aantal krantenartikelen toegevoegd)
2. De parkeerruimte Brugstraat 44/44a ter beschikking stellen buiten kantoor tijden voor omwonenden. (inspreker heeft een foto toegevoegd van het bedoelde parkeerterrein)
3. Stichting Pont de Arts opgericht met ambitieuze doelstelling (inspreker verwijst hierbij naar een bijlage; inschrijving in de kamer van koophandel, waarbij als activiteiten "het (mede) organiseren van exposities, tentoonstellingen en evenementen met als onder andere het oogmerk het vergroten en veraangenamen van de leefbaarheid in de Brugstraat en directe omgeving" wordt vermeld.

Beantwoording gemeente

1. Deze opmerking kan de gemeente alleen maar onderschrijven.
2. Zodra de uitwerking van Brugstraat in een verder stadium komt, nemen we dit idee zeker mee.
3. De stichting zal, in het kader van participatie, in de verdere uitwerking van Rondje Roosendaal zeker door de gemeente worden betrokken.

Conclusie

De inspraakreactie geeft geen aanleiding om het ontwikkelplan aan te passen.

5. Ambtshalve wijzigingen in het Ontwikkelplan Rondje Roosendaal

Er zijn geen wijzigingen op het plan die ambtshalve zijn doorgevoerd