

De

Strategie

5

Het nieuwe Mozaïek van Roosendaal



Inhoud

5.1 Het Mozaïek

Van schaa sprong naar kwaliteits-
sprong. De kern van onze toekomstvi-
sie gaat om vijf principes. Deze geven
weer wat de gemeente belangrijk vindt
voor onze lokale gemeenschap van
buurten, wijken en dorpen.

We bieden ruimte voor nieuwe inwo-
ners. Een brede welvaart voor iedereen
staat voorop in onze strategie.

Van oudsher is Roosendaal nauw ver-
bonden met de gebieden om haar heen.
We nemen de bestaande kwaliteiten en
identiteit van de wijken en dorpen als
uitgangspunt.

Focus op natuur en recreatie, cultuur
en onderwijs en meer compacte en
gemengde wijken.

5.2 De Bouwstenen

Voor een beter Roosendaal.

Als richtsnoer zijn zes bouwstenen
(programma's) geïdentificeerd die
bijdragen aan een beter en fijner
Roosendaal. Samen geven zij inhoud
aan de ingrepen waarmee we de unieke
identiteit van onze dorpen en wijken
versterken.

5.2.1 Bouwsteen Natuur & Water

Ruimte voor nieuwe natuur in stad
en buitengebied, Roosendaal klimaat-
neutraal en klimaatadaptief.

5.2.2 Bouwsteen Sociaal

Aandacht voor het sociale hart van de
wijk, ontmoeting tussen jong en oud.

5.2.3 Bouwsteen Economie & Onderwijs

Vergroten economische aantrekkings-
kracht voor nieuwe inwoners en
bedrijven. Aantal banen en woning-
aanbod in goede balans.
Sterke interactie tussen werk en
onderwijs, in de wijk en op campussen.

5.2.4 Bouwsteen Mobiliteit

Mobiliteit als de voegen die het unieke
mozaïek samen (ver)binden.

5.2.5 Bouwsteen Energie & Circulariteit

Roosendaal bouwt aan een circulaire en
klimaat neutrale stad en buitengebied.

5.2.6 Bouwsteen Wonen

Beter passende woningen voor de
Roosendalers en nieuwe woningen om
groei mogelijk te maken.

Colofon

Bijlage I

Mobiliteit is een belangrijk onderdeel en middel om de ambities van de kwaliteitssprong te halen.

Zonder maatregelen neemt het autoverkeer richting 2040 overal toe waardoor bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid onder druk komen te staan.

Bijlage II

Het eventueel uitplaatsen van de A58 heeft grote impact op de bereikbaarheid van de stad Roosendaal. De A58 is te belangrijk voor zowel de stedelijke als doorgaande verkeersverbindingen en biedt ook kansen voor de mobiliteitstransitie van Kwaliteitssprong.

Bijlage III

Roosendaal in de wijde regio: tussen Randstad, Zeeland, Brabant en Antwerpen. Roosendaal heeft een historie van sterke regionale verbondenheid, we kijken vanouds over de grenzen van gemeenten en landen.

Natuur & Water

Poort naar het 'Brabants' landschap; nieuwe natuur en transitie landbouw.

Sociaal

Centrumstad West-Brabant West; versterken stedelijk programma (cultuur & leisure).

Economie & Onderwijs

Draaischijf in de Eurodelta-Metropool; interactie onderwijs en innovatieve economie.

Mobiliteit

Mobiliteitsknooppunt in de regio; Energie & Circulariteit. Toekomstbestendig circulariteit- en energienetwerk.

Wonen

Ruimte voor landelijke woningbouw-opgave; binnenstedelijke verdichting (focus spoorzone).

Leeswijzer



Nota bene: in dit Boek zijn citaten opgenomen van de inwoners van Roosendaal, die we hebben opgehaald in 'Het Gesprek'. Deze zijn onverkort weergegeven en niet geredigeerd.

Voor u ligt boek 5 De Strategie, onderdeel van het Ruimtelijk ontwikkelkader voor Roosendaal 2040 (RSD40). Het beschrijft de ambities voor de gemeente in haar verschillende verschijningsvormen: het stedelijk gebied, de dorpen, de buurtschappen en ons landschap – alle elementen die samenkomen in een bijzondere mozaïek. Naast deze overkoepelende visie worden in Roosendaal 2040 uitspraken gedaan voor de verschillende deelgebieden.

De strategische visie legt de basis voor de uitwerking in concrete plannen en ontwerpen, in de fasen van ontwikkeling en realisatie. Waar nodig vindt hier nog nader onderzoek voor plaats. En uiteraard denken bij die uitwerking tal van belanghebbende partijen mee: initiatiefnemers, omwonenden, ontwerpers, maatschappelijke organisaties en overige betrokkenen.

Roosendaal 2040 benoemt de hoofdlijnen voor de ontwikkeling van Roosendaal in de komende jaren, met de bijpassende kwalitatieve streefwaarden. Met andere woorden: hoe hoog leggen we met elkaar de lat voor Roosendaal, om het mozaïek te versterken en uit te breiden? Er worden wel aantallen en hoeveelheden genoemd (bijvoorbeeld voor de woningbouw), maar die moeten als indicatie en richting worden opgevat – met de nodige marges naar boven of beneden. Zo laten we bewust ruimte voor nieuwe ontwikkelingen en inzichten. Op dezelfde manier bieden de beelden en de kaarten in deze visie een indicatief en inspirerend beeld van de beoogde ruimtelijke ontwikkeling van Roosendaal. Ze zijn bedoeld om grofmazig aan te geven wat de strategische visie is vanuit de gemeente, met de uitnodiging aan andere partijen om

hier verder over mee te denken en hier invulling aan te geven.

We hebben Roosendaal 2040 in verschillende ‘boeken’ opgebouwd, die onafhankelijk van elkaar te lezen zijn:

Boek 1 / Het Toekomstbeeld: de visie voor RSD40 één beeld samengebracht

Boek 2 / De Visie: samenvatting van alle onderdelen op een rij gezet

Boek 3 / De Opgave: aanleiding en analyse, de groei van Roosendaal, met een blik terug en vooruit

Boek 4 / Het Gesprek: samen Roosendaal maken, de inzichten die de Roosendalers hebben gedeeld

Boek 5 / De Strategie: hoe gaan we de groei van Roosendaal in goede banen leiden

Boek 6 / De Gebiedspaspoorten: de uitgangspunten voor de aanpak van de verschillende gebieden (bestaand en nieuw) en hun bijdrage aan het mozaïek

Boek 7 / Het Vervolg: financiering, organisatie en monitoring, over geld, mensen en het bijhouden van de effecten

In het vervolg van dit vijfde boek De Strategie, gaan we in op de strategische keuzes over hoe we in 2040 willen belanden – door zo goed mogelijk om te gaan met de ruimte ons heen.

5.1 Het Mozaïek

Van schaalsprong naar kwaliteits- sprong



“Alle wijken verdienen aandacht. Ook hier scoort RSD aanzienlijk slechter. Meer dan de helft van de wijken kent aanzienlijke problemen.”

Bron: Het Gesprek

De kern van onze visie gaat om vijf ontwikkelprincipes. Deze geven weer wat de gemeente belangrijk vindt voor onze lokale gemeenschap.

1. We koesteren de verscheidenheid

In Roosendaal koesteren we de verscheidenheid en versterken haar. Het heeft niet één identiteit maar is historisch gegroeid tot een verscheidenheid aan buurten, dorpen, werkgebieden, infrastructuur, groene zones en parken. Dat maakt Roosendaal gevarieerd en afwisselend.

2. We omarmen de toekomst

De toekomst begint vandaag. Er gaat veel veranderen en daar spelen we met de inrichting van de stad op in. De wensen van de bevolking, van jong tot oud, staan daarbij centraal. Maar ook houden we rekening met andere trends en ontwikkelingen, zoals klimaatverandering, nieuwe vormen van mobiliteit en wat er in onze regio en in het landelijk gebied gebeurt.

3. We bieden ruimte aan nieuwe inwoners

Vanuit de verstedelijkingsopgave staat Roosendaal aan de lat om een ambitieuze woningbouwprogrammering op te zetten en vanuit de kwaliteitssprong gedachte willen we als gemeente groeien naar een stad met een mogelijke omvang van 100.000 inwoners. We gaan daarvoor bouwen conform de richtlijnen van de Brabantse verstedelijkingsstrategie en leveren zo onze bijdrage aan de grote vraag naar

woningen in dit deel van Nederland. Daar profiteert iedereen van mee.

4. We werken samen met anderen om onze doelen te bereiken

We staan zeker niet alleen. We willen de leefkwaliteit voor onze inwoners verbeteren en krijgen daarbij hulp van de landelijke overheid, via het Nationaal Programma Leefbaarheid en Veiligheid (NPLV). Ook werken we nauw samen met andere overheden, marktpartijen, maatschappelijke inwoners en niet in de laatste plaats met onze inwoners en ondernemers.

5. We blijven een verbonden gemeente.

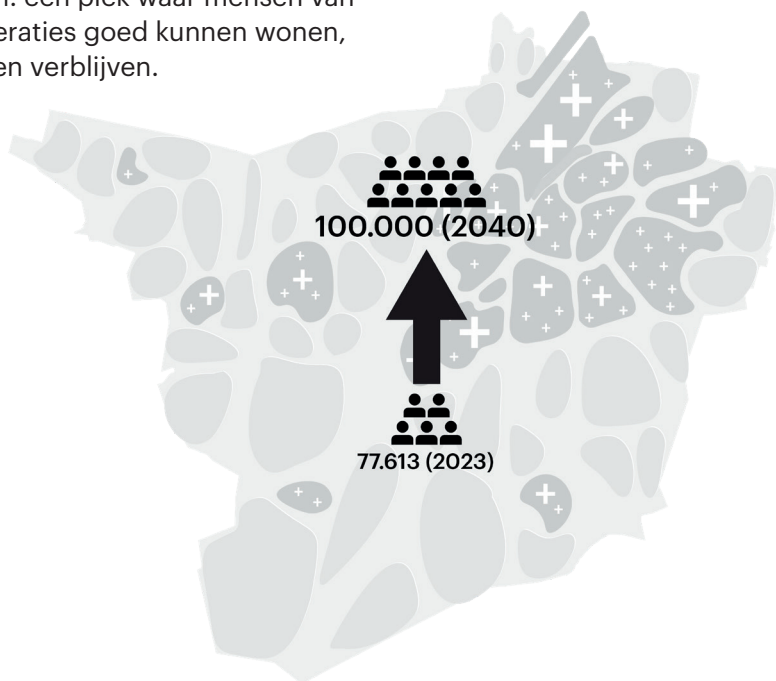
We nemen barrières weg waar mogelijk en zorgen ervoor dat de diverse stadsdelen, dorpen en mensen beter verbonden worden. Roosendaal wordt nog een sterker deel van de regio: een spin in het web tussen Randstad, Zeeland, Brabant en Antwerpen. We geven zo vorm aan Roosendaal 2040.

We zetten in op Roosendaal als een veelkleurig geheel van afwisselende gebieden. Door middel van projecten – groot en klein – smeden we de fragmenten van stad, de dorpen en het buitengebied samen tot een kleurrijk, samenhangend en toekomstbestendig mozaïek.

We bieden ruimte voor nieuwe inwoners

Uit de voorgaande boeken komt een helder beeld naar voren over de gewenste ontwikkeling van Roosendaal in de komende jaren. Zowel de analyse van de huidige situatie als de visie van de Roosendalers laten zien dat er volop kansen liggen om het mozaïek van Roosendaal te verrijken en te verbeteren. Daarmee geven we vorm en inhoud aan de kwaliteitssprong van onze gemeente: de groei naar zo'n 100.000 inwoners met alle kwaliteiten die daarbij horen. Een kwaliteitssprong is nodig om invulling te geven aan de regionale verstedelijkingsopgave als hefboom voor in de toekomst het niveau van diensten en voorzieningen op peil te houden. Dus de groei is geen doel op zich maar een middel om onze lokale samenleving toekomstbestendig te maken: een plek waar mensen van alle generaties goed kunnen wonen, werken en verblijven.

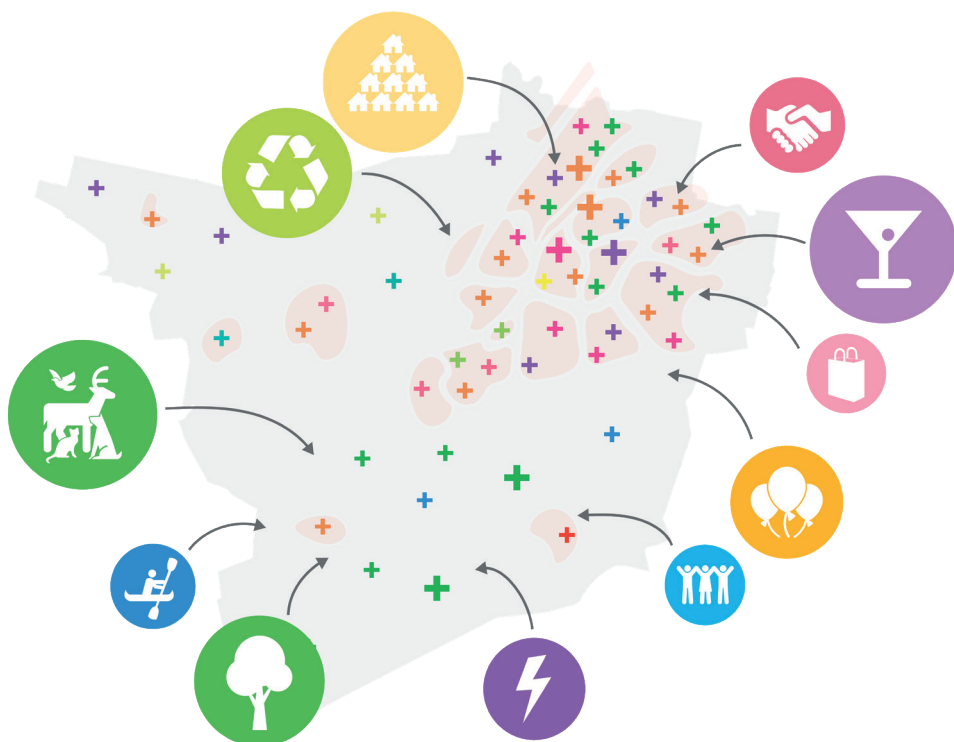
Het ruimtelijke ontwikkelkader geeft aan welke ingrepen daarbij van belang zijn en in dit vijfde boek zetten we deze op een rij, in de strategie voor de komende jaren. De groei van Roosendaal is mede kansrijk door haar ligging: de strategische positie ten opzichte van de Randstad, Zeeland, Brabant en Antwerpen. Binnen deze context kan Roosendaal uitgroeien tot een aantrekkelijke centrumgemeente in de regio met een gevarieerd woningaanbod en alle bijpassende voorzieningen. Ook voor bedrijven willen we aantrekkelijke vestigingsmogelijkheden blijven bieden. De groei in inwoneraantal geeft ons de mogelijkheid om de functies die we belangrijk vinden te verbeteren.



Een brede welvaart voor iedereen staat voorop in onze strategie

We willen de huidige en toekomstige generaties het perspectief bieden van een gezonde, gelukkige en waardevolle toekomst. Daarom gaat de groei nadrukkelijk niet alleen over woningen, maar ook over het versterken en uitbreiden van ons voorzieningenniveau. De kwaliteitssprong richt zich op een

verbetering van o.a. groen en water, cultuur, zorg, onderwijs, economie en mobiliteit. We geven hiermee een grote impuls aan de sociale en de fysieke kwaliteit van de bestaande buurten en wijken, de dorpen en het buitengebied. Zo profiteren alle Roosendalers mee.

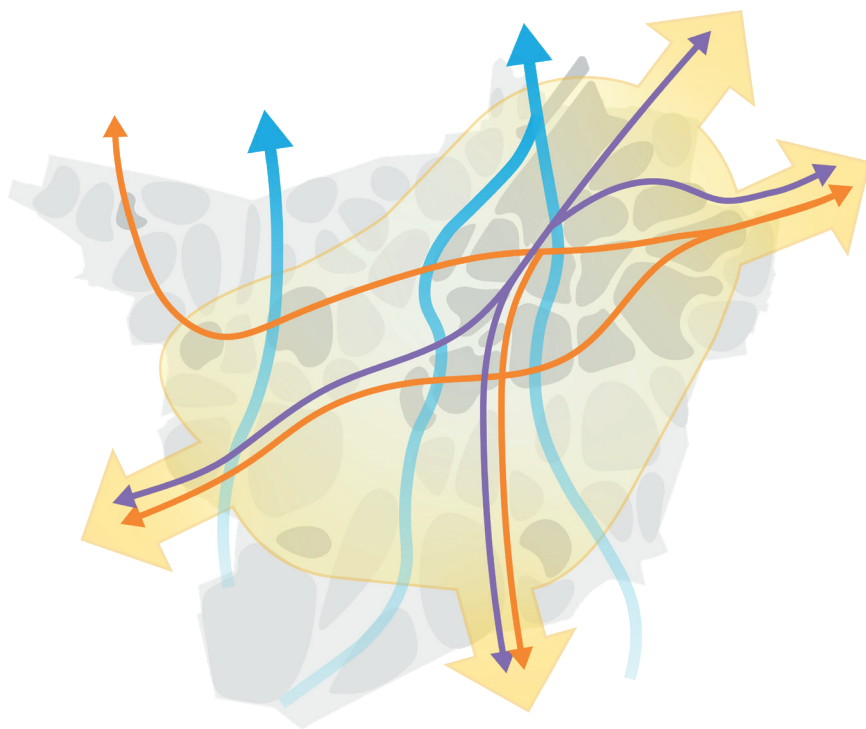


Van oudsher is Roosendaal nauw verbonden met de gebieden om haar heen

Daarom blijven we focussen op die verbindingen en de kwaliteit daarvan. Verbindingen tussen Roosendaal, de regio en de rest van Nederland, tussen de woon- en werkgebieden en de dorpen en tussen de verschillende wijken. Barrières in de stad worden zoveel mogelijk verwijderd. Betere bereikbaarheid brengt meer banen, onderwijs en voorzieningen binnen handbereik voor de Roosendalers en de nieuwe vestigers die we hier van harte welkom heten.

noord naar zuid en de oude linten van oost naar west. Aan deze structuren liggen de oude kloostertuinen en veel van de bestaande parken. Door deze structuren te beschermen, versterken en verbinden ontstaat er een netwerk dat ruimte biedt voor natuur, water en recreatie. De verbindingen vormen als het ware de 'voegen' in het mozaïek van Roosendaal.

Ook de landschappelijke structuren zijn erg belangrijk in het verbinden van Roosendaal. Zo lopen de beekdalen van



We nemen de bestaande kwaliteiten
en identiteit van de wijken en dorpen
als uitgangspunt

Voor deze kwaliteitssprong nemen we de bestaande kwaliteiten en identiteit van de wijken en dorpen als uitgangspunt. De grote verscheidenheid is de kracht van Roosendaal en daar voegen we heel gericht nieuwe mozaïeksteentjes aan toe, met een passende schaal

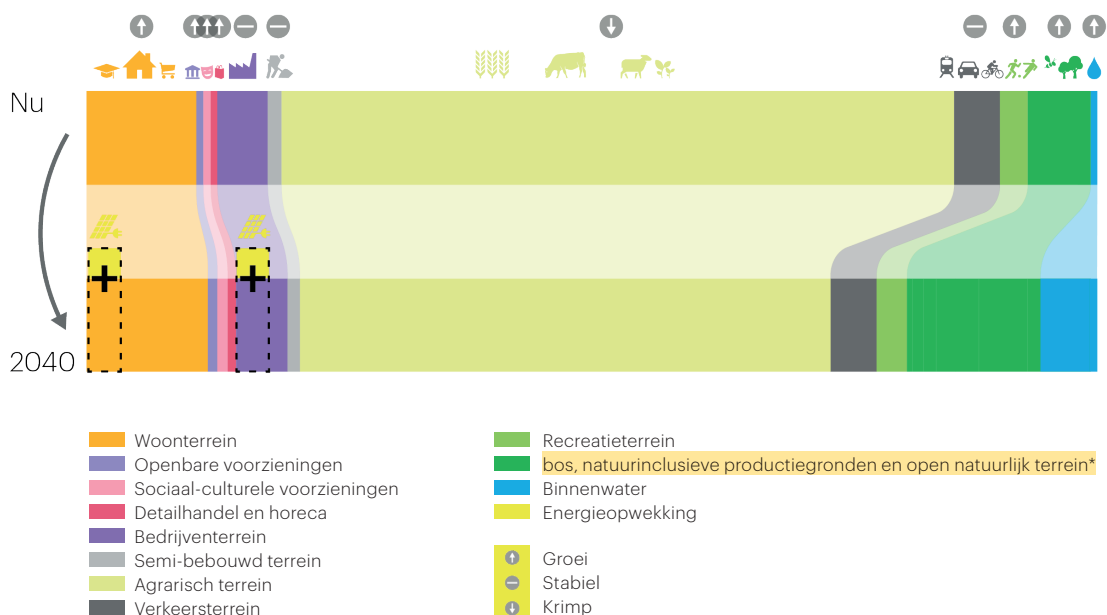
en benodigde invulling die past bij de specifieke plek en de wensen van de mensen die daar leven. De fysieke en non-fysieke ingrepen van de kwaliteits-sprong zorgen ervoor dat deze diversiteit en daarmee het unieke karakter van Roosendaal verder versterkt wordt.



Focus op natuur en recreatie, cultuur en onderwijs en meer compacte en gemengde wijken

Voor het ruimtelijk programma van Roosendaal in 2040 ligt de focus op natuur en recreatie, cultuur en onderwijs en meer compacte en gemengde wijken. We maken daarvoor gebruik van de 'barcode'-methode (zie ook Boek 3 De Opgave). Dit instrument laat in een oogopslag het grondgebruik

van Roosendaal zien, in kwantitatief opzicht. Het maakt het mogelijk om programmatisch breder dan alleen naar woningbouw te kijken. De code brengt alle ruimtelijke functies integraal in kaart waardoor ze direct meegewogen worden in de totale opgave voor de gemeente als geheel.



De bovenste barcode (nu) brengt schematisch in beeld welke functies nu een plek hebben in onze gemeente en hoe groot hun ruimtebeslag is binnen de totale oppervlakte van de gemeente. De ambitie van Roosendaal 2040 om extra ruimte. De gemeente blijft even groot en er komt geen ruimte bij, dus dit betekent groei, krimp of functiestapeling in het ruimtegebruik. De onderste barcode (de situatie in 2040) geeft een indicatief beeld van de toekomstige ruimteverdeling van de gemeente. De verdere toelichting vindt plaats onder alle zes bouwstenen in dit Boek.

* De barcode is gebaseerd op openbare CBS-data. Het CBS hanteert een striktere definitie van bos en open na-tuurlijk terrein dan we met deze visie RSD2040 beogen. Bij de verdere uitwerking hanteren we de ruimere omschrijving zoals hier vermeld. De CBS-data bieden evengoed een basis voor de barcode omdat dit de beweging die we willen maken naar "meer groen, betere natuurlijke bodem-, lucht- en waterkwaliteit, per saldo minder CO2-uitstoot" goed illustreert.

Op basis van de barcode vertalen we onze ambities vervolgens op gemeente en wijkniveau aan de hand van een programma en gebiedspaspoorten. Gezamenlijk brengen deze meer kwalitatieve elementen in beeld dit, mede hoe Roosendaal aankijkt tegen de ruimtelijke inrichting, gevoed door de inzichten van inwoners,

ondernemers en maatschappelijke organisaties. Niet als een absolute wijsheid, maar als een uitnodiging om met elkaar hierover in gesprek te gaan.

“Moderne stad met ook dorpse kenmerken maar wel ingericht op de toekomst. wonen, werken, winkelen en verblijven. Gezonder, levendiger, groener en duurzamer.”

Bron: Het Gesprek

Interview

Met Winy Maas (MVRDV)

Door Gabriel Jas

Architect, stedenbouwkundige en landschapsarchitect **Winy Maas** (Schijndel, 1959) richtte in 1993 samen met Jacob van Rijs en Nathalie de Vries architectenbureau MVRDV op. Maas verwierf internationale faam met een breed scala aan bouwtypologieën, verschillend in schaal en altijd innovatief, experimenteel en theoretisch goed onderbouwd.

De afgelopen 25 jaar was Maas verantwoordelijk voor iconische en veel-besproken projecten als de Markthal (2014), Crystal Houses (2016), Tainan Spring (2020), Depot Boijmans Van Beuningen (2021), Radio Hotel and Tower (2022) en Valley (2022). Voor onder meer Parijs, Bordeaux en Oslo ontwikkelde Maas masterplannen. Ook was Maas supervisor van Floriade 2022 en van 2017 tot 2022 van de binnenstad van Eindhoven.

Maas is een veelgevraagd gastspreker en gasthoogleraar aan verschillende universiteiten, daarnaast leidt hij The Why Factory, een denktank van de TU Delft die toekomstige steden onderzoekt en visualiseert.

Gabriel: Kun je ons iets vertellen over je visie en aanpak voor de stedelijke ontwikkeling van Roosendaal? Wat maakt jouw werk voor deze stad bijzonder?

Winy: Roosendaal is een gemeente die qua karakter tussen Schijndel en Rotterdam in zit. Voor mij heeft het een bepaalde eenvoud en bescheidenheid die ik waardeer, maar tegelijkertijd zie ik ook kansen om de identiteit en de kwaliteit van de leefomgeving naar een hoger niveau te tillen. Ons doel is geweest om het gevarieerde karakter van de stad te omarmen en te versterken. We zien Roosendaal als een verzameling unieke gebieden die elk hun eigen identiteit hebben, en die diversiteit willen we behouden en uitvergrooten. Het is een visie die opvalt door zowel trots als ambitie.

Gabriel: Je werkt over de hele wereld, van Shanghai tot Parijs. Wat inspireert je in deze steden, en hoe pas je die inspiratie toe in Roosendaal?

Winy: Elke stad heeft haar eigen uitdagingen en mogelijkheden. In Parijs bijvoorbeeld, werkten we aan het Grand Paris-project, waar de focus lag op het verbinden van de buitenwijken met het centrum. Die benadering pas ik ook toe in Roosendaal: het centrum versterken, maar zonder de dorpen en wijken te verwaarlozen. We willen dat inwoners trots zijn op Roosendaal, dat mensen niet alleen door het centrum, maar door de hele gemeente willen bewegen en nieuwe plekken willen ontdekken.

Gabriel: Je hebt het over trots en kwaliteit. Hoe bereik je dat in de praktijk?

Winy: Het is belangrijk dat we op meerdere plaatsen in Roosendaal zichtbare veranderingen laten zien. Dat betekent dat we zowel werken aan de grote ontwikkelingen, zoals de Spoorzone, als aan kleinere initiatieven in verschillende wijken en dorpen. Daarnaast speelt het concept van iconische gebouwen een rol; we willen gebouwen realiseren die uitstraling hebben en die echt bij Roosendaal passen. Dat kan een hoogbouwproject zijn of een ander markant gebouw op een prominente plek, zolang het maar iets unieks toevoegt aan de stad.

Gabriel: En welke rol spelen de bewoners van Roosendaal hierin?

Winy: De betrokkenheid van de inwoners is essentieel. We hebben in Roosendaal uitgebreide gesprekken gevoerd met zowel jonge als oudere bewoners. Mensen willen gehoord worden en betrokken zijn bij de toekomst van hun gemeente. Door goed te luisteren en ruimte te geven aan hun inbreng, ontstaat er een visie die echt gedragen wordt. Het project is niet alleen een papieren plan, maar moet iets zijn waar de gemeenschap zich verbonden mee voelt.

Gabriel: Dat klinkt als een balans tussen visie en realiteit. Zijn er nog specifieke uitdagingen?

Winy: Absoluut. Eén van de grootste uitdagingen is de snelheid van uitvoering. Er zijn altijd beperkingen, zoals budgetten en infrastructuur. Daarom

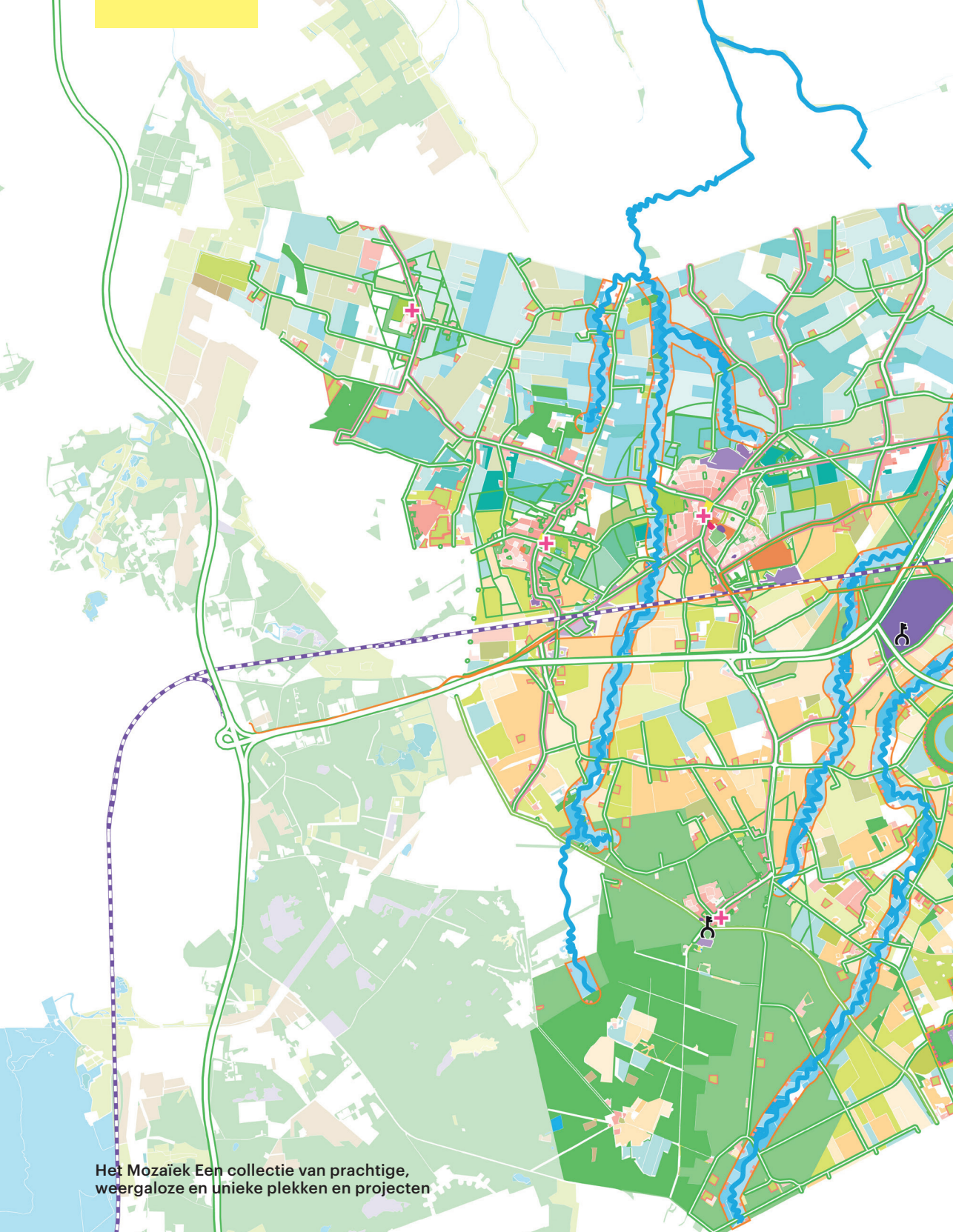
pleit ik voor een projectbureau dat de voortgang bewaakt en ons helpt om te schakelen tussen projecten. En soms moeten we keuzes maken: wat realiseren we eerst, en wat komt later? Die keuzes moeten ons echter niet weerhouden om ambitieus te blijven.

Gabriel: Wat zijn volgens jou de eerste stappen voor Roosendaal?

Winy: Allereerst moeten we zorgen voor een paar duidelijke speerpunten. De Spoorzone is één van de grote projecten die we willen doorzetten. Daarnaast moeten we iets bijzonders doen op het gebied van mobiliteit en hoogbouw, zoals iconische torens op strategische plekken. Deze projecten moeten een kwaliteitsimpuls geven en bijdragen aan een herkenbare identiteit voor de stad. Uiteindelijk draait het allemaal om het creëren van plekken waar mensen zich thuis en trots voelen.

Gabriel: Inspirerend om te horen hoe je met Roosendaal bezig bent! Zijn er nog laatste gedachten die je zou willen delen?

Winy: Het is mijn hoop dat we de visie voor Roosendaal blijven voeden met ambitie en trots, en dat we tegelijkertijd de unieke kwaliteiten van de gemeente en haar bewoners omarmen. Roosendaal heeft de potentie om een voorbeeld te worden van hoe een middelgrote gemeente zich kan ontwikkelen met een eigentijdse, toekomstgerichte identiteit.



Het Mozaïek Een collectie van prachtige,
weergaloze en unieke plekken en projecten



‘Maak een stad waar iedereen zich
welkom voelt en gezien wordt. Maak
geen stad van eenlingen. We moeten
weer trots op onze stad worden.’

Bron: Het Gesprek

5.2 De Bouwstenen

Voor een beter
Roosendaal



Als richtsnoer zijn zes bouwstenen (programma's) geïdentificeerd die bijdragen aan een beter en fijner Roosendaal. Samen geven zij richting en inhoud aan de ingrepen waarmee we de unieke identiteit van onze dorpen en wijken versterken.

1. Natuur & Water

Ruimte voor nieuwe natuur in stad, dorpen en buitengebied, Roosendaal wordt klimaatneutraal en klimaat-adaptief

2. Sociaal

Aandacht voor het sociale hart van de wijk, ontmoetingen tussen jong en oud

3. Economie & Onderwijs

Vergroten economische aantrekkingskracht voor nieuwe inwoners en bedrijven. Aantal banen en woningaanbod in goede balans. Sterke interactie tussen

werk en onderwijs, in de wijk en op campussen

4. Mobiliteit

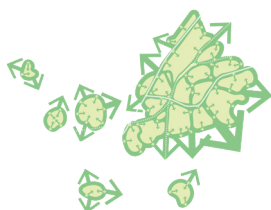
Infrastructuur als een van de voegen die het unieke mozaïek verbindt

5. Energie & Circulariteit

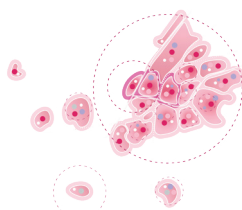
Roosendaal bouwt aan een circulaire en klimaat-neutrale stad en buitengebied

6. Wonen

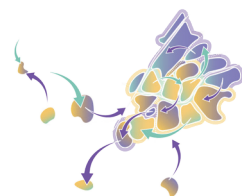
Beter passende woningen voor de Roosendalers en nieuwe woningen om groei mogelijk te maken



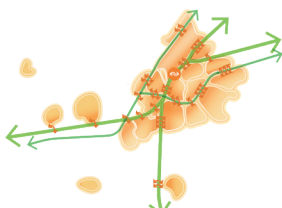
1. Natuur & Water



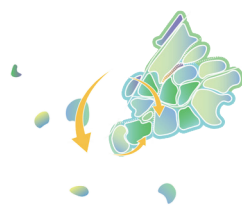
2. Sociaal



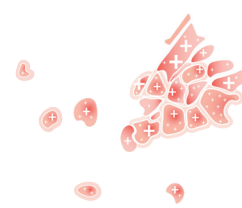
3. Economie & Onderwijs



4. Mobiliteit



5. Energie & Circulariteit



6. Wonen



5.2.1 Bouwsteen Natuur & Water

Ruimte voor
nieuwe natuur
in stad en
buitengebied,
Roosendaal



“Onze kinderen en kleinkinderen moeten in Roosendaal
ook kunnen genieten van het buitenleven.”

Bron: Het Gesprek

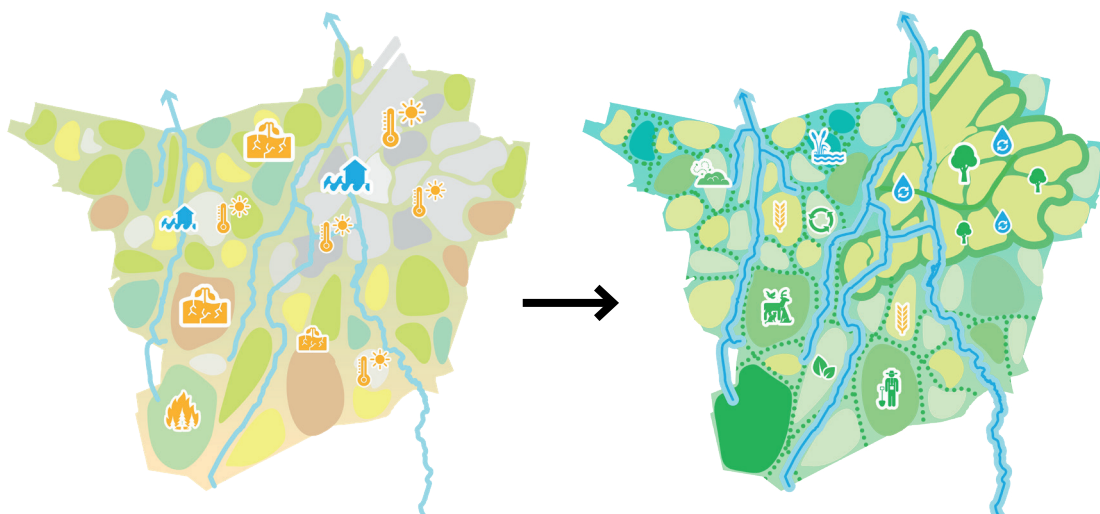
Het is onze ambitie dat Roosendaal in 2050 klimaatneutraal en klimaatadaptief is. Dit doen we door binnenstedelijk het openbaar gebied slim te (her)inrichten, goede ontwikkellocaties te kiezen en buiten de stad de natuur- en recreatiegebieden te vergroten en verbeteren en ze beter bereikbaar en toegankelijk te maken. Dat is goed voor de gezondheid en het welzijn van alle (huidige en toekomstige) Roosendalers.

Nederland heeft volgens het Klimaatakkoord van Parijs de verplichting om in 2050 klimaatneutraal te zijn. Om dit te bereiken richten we ons op het beperken van de CO₂-uitstoot (zie de bouwsteen Energie & Circulariteit) en het opvangen van CO₂. De meest voor de hand liggende manier om dit te doen is het planten van bossen, maar er zijn ook andere opties. Bossen hebben naast het opnemen van CO₂ ook andere belangrijke voordelen, zoals verkoeling en het vergroten van de biodiversiteit.

Daarnaast bieden ze ruimte voor sport, recreatie, stilte en rust, wat de fysieke en mentale van de (huidige en toekomstige) Roosendalers ten goede komt.

Naast onze bijdrage aan klimaatneutraliteit passen we ons aan de gevolgen van klimaatverandering aan.

Dit vraagt om een andere inrichting van de stad en het landschap, waarbij water en bodem sturend zijn. Dat is in het belang van de natuur, de landbouw en onze inwoners. Periodes van droogte en extreme regen zijn desastreus voor de oogst en daarmee de toekomstzekerheid van onder andere agrarische bedrijven. In de stad worden de gevolgen van de klimaatverandering nog eens versterkt door de hoeveelheid bebouwing en verharding: hitte blijft er langer hangen en veel regenwater leidt tot problemen. Ook dit vraagt letterlijk om sterk in te zetten op vergroening, door groener te (ver)bouwen, met bijvoorbeeld dak- en geveltuinen en in het openbaar gebied. In plaats van steen



Deze afbeelding laat de transitie zien van een traditioneel ingericht Roosendaal naar een toekomstgericht, klimaatneutraal en klimaatadaptief Roosendaal in 2040, waar natuur- en recreatiegebieden zijn vergroot en verbeterd. De hele gemeente is groener en weerbaarder gemaakt tegen klimaatverandering om het welzijn van huidige en toekomstige inwoners te waarborgen.

en beton zetten we in op houtbouw of andere klimaatadaptieve technieken. Om het welzijn van de Roosendalers in de toekomst op peil te houden is het voorkomen van stedelijk hitte effecten belangrijk. Ook de verdroging op de hoger gelegen zandgronden vraagt om een adequate waterhuishouding.

Dit bereiken we door meer groen en water(buffering) toe te voegen om zo koele plekken te maken die bereikbaar zijn voor iedereen.

Veranderingen in water aan- en afvoer, intensiveren van grondwatergebruik op droge locaties en vervuiling van oppervlaktewater hebben ook effect op de hoeveelheid en kwaliteit van het drinkwater, en mogelijk zelfs op de aansluitmogelijkheid van nieuwe woningen en bedrijven. Met medeoverheden en betrokken organisaties en bedrijven werken we aan kwantitatieve en kwalitatieve mogelijkheden om de waterhuishouding in het landelijk gebied te verbeteren, waarmee we tegelijk ook de landschappelijke kwaliteit van de beken, beekdalen, landbouw- en natuurgebieden versterken.

Klimaatverandering vereist tevens dat toekomstbestendigheid een belangrijke rol speelt in het kiezen van geschikte ontwikkellocaties. De bodemgesteldheid en de prognoses op het gebied van onder andere wateroverlast, hitte, droogte en biodiversiteit zijn hierbij cruciaal. Het doel is om locaties op een duurzame manier te ontwikkelen zodat we later geen spijt krijgen van onze keuzes.

Voor alle maatregelen die we nemen in stedelijk gebied met betrekking tot een groenere, gezondere en fijnere stad maken we gebruik van de 'Roosendaalse Maatlat'. Dit is de Roosendaalse vertaling van de 'Landelijke Maatlat voor een groene, klimaatadaptieve Gebouwde Omgeving'.

Met de Roosendaalse Maatlat is per buurt in beeld gebracht wat de klimaatopgaves zijn. Dit gaat over de thema's hitte, droogte, wateroverlast, biodiversiteit en overstroming.

“Roosendalers willen echt geen groenere wijken. probeer maar eens geveltuintjes aan te leggen. Of kijk eens naar de voortuintjes. Minimaal de helft is tegel of grind. Ze willen groen als ze er zelf maar niets aan hoeven doen en zeker niet de auto weg.”

Bron: Het Gesprek

Uitgangspunten en keuzes

We hanteren de volgende uitgangspunten en keuzes bij deze bouwsteen:

1. Meer natuur

Toevoegen van nieuwe bossen en natuur. Roosendaal heeft hierin een opgave van 650 hectare, zoals volgt uit regionale programma's, de omgevingsvisie en het college-akkoord. We werken dit nader uit in een programma "Mooi Roosendaal". Natuurwaarden voegen we toe waar dit de meeste toegevoegde waarde heeft. Ook maken we hierbij de afweging welke plekken zich (op basis van de bodem) minder goed lenen voor landbouw en meer voor natuur.

2. Groene voegen

Groenblauwe structuren verbinden het groen in onze buurten en dorpen met het buitengebied en daarbinnen. Een netwerk van groene structuren kan een slimme en efficiënte manier zijn om de ecologische waarde en biodiversiteit van een gebied te verhogen. We koppelen dit mede aan recreatieve fiets- en wandelroutes.

3. Sponslandschap

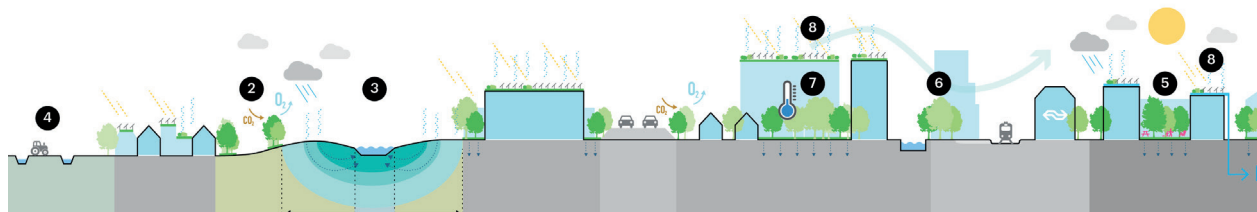
Klimaatverandering vraagt om een andere inrichting van het landschap. Dit is niet alleen in het belang van de natuur maar zeker ook van de landbouw en de inwoners. We gaan de verdroging op zandgrond tegen met meer opvangen, opslaan en hergebruiken van water, en stimuleren van teelten die minder (grond)water vergen. Ook geven we de beekdalen meer ruimte en realiseren daarmee meer natte natuur.

4. Landbouwtransitie

Omschakeling naar extensieve en circulaire landbouw op vooral de zandgronden. Hiervoor zijn hierop toegesneden vormen van toegepaste innovatie, onderzoek en onderwijs noodzakelijk - veelal samen met het bedrijfsleven via campussen en fieldslabs.

5. Roosendaalse parken en (klooster-)tuinen

Dit is een unieke kwaliteit van Roosendaal. De parken kunnen, nog meer dan



Dit diagram toont een abstracte weergave van de gemeente Roosendaal en illustreert hoe de hierboven beschreven uitgangspunten en keuzes ruimtelijk landen.

nu, een visitekaartje worden voor de stad. Dit is vastgelegd in de Parkenvisie, hiermee zorgen we voor een kwaliteits- impuls voor de 14 bestaande parken in Roosendaal. Door de parken met elkaar te verbinden dragen ze meer bij aan de vergroting van biodiversiteit, klimaatadaptatie, gezondheid, bewegen en ontmoeten. Ook werken we aan de verbetering van de kloostertuinen.

6. Nieuwe stadsparken

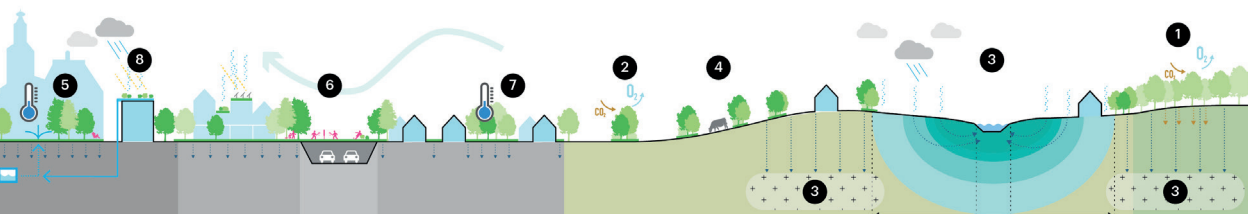
In relatie tot onze gemeente die groeit, voegen we ook nieuwe parken toe, voor ontmoeting, gezondheid, buiten zijn en om meer lucht te creëren in onze gebouwde omgeving. Groen krijgt een belangrijke rol in de nieuwe ontwikkellocaties van de stad, voor verblijven, recreëren en klimaatadaptatie. Door in grote nieuwe ontwikkelingen zoals de Spoorzone en de A58, parken of een groene dooradering op te nemen, maken we deze ook aantrekkelijk voor bewoners van omliggende wijken en voor allerlei flora en fauna.

7. Kwaliteitsslag buurtgroen

We willen dat het groen in de buurten meer toegevoegde waarde heeft voor de bewoners. Het is nu vooral kijkgroen en minder functioneel als gebruiksgroen. Daarnaast willen we de waarde voor stadsnatuur vergroten door het buurtgroen met elkaar te koppelen, meer waterbuffering toe te passen, lokale landschapstypen te introduceren en inheemse soorten te planten.

8. Daken benutzen

Sommige wijken in Roosendaal zijn dichtbebouwd. Dit geldt bijvoorbeeld voor het centrum, maar ook voor de grote bedrijventerreinen. Dit maakt het lastiger om hier voldoende groen te realiseren op maaiveldniveau. Maar we kunnen ook de lucht in, door gevels en platte daken te benutten. Door deze te vergroenen gaan we hittestress tegen en hebben we minder last van extreme weersomstandigheden. Dit komt de leefbaarheid ten goede. Afhankelijk van de locatie kunnen we bijvoorbeeld de daktuinen combineren met energie-opwekking of een publiek toegankelijk dakterras.

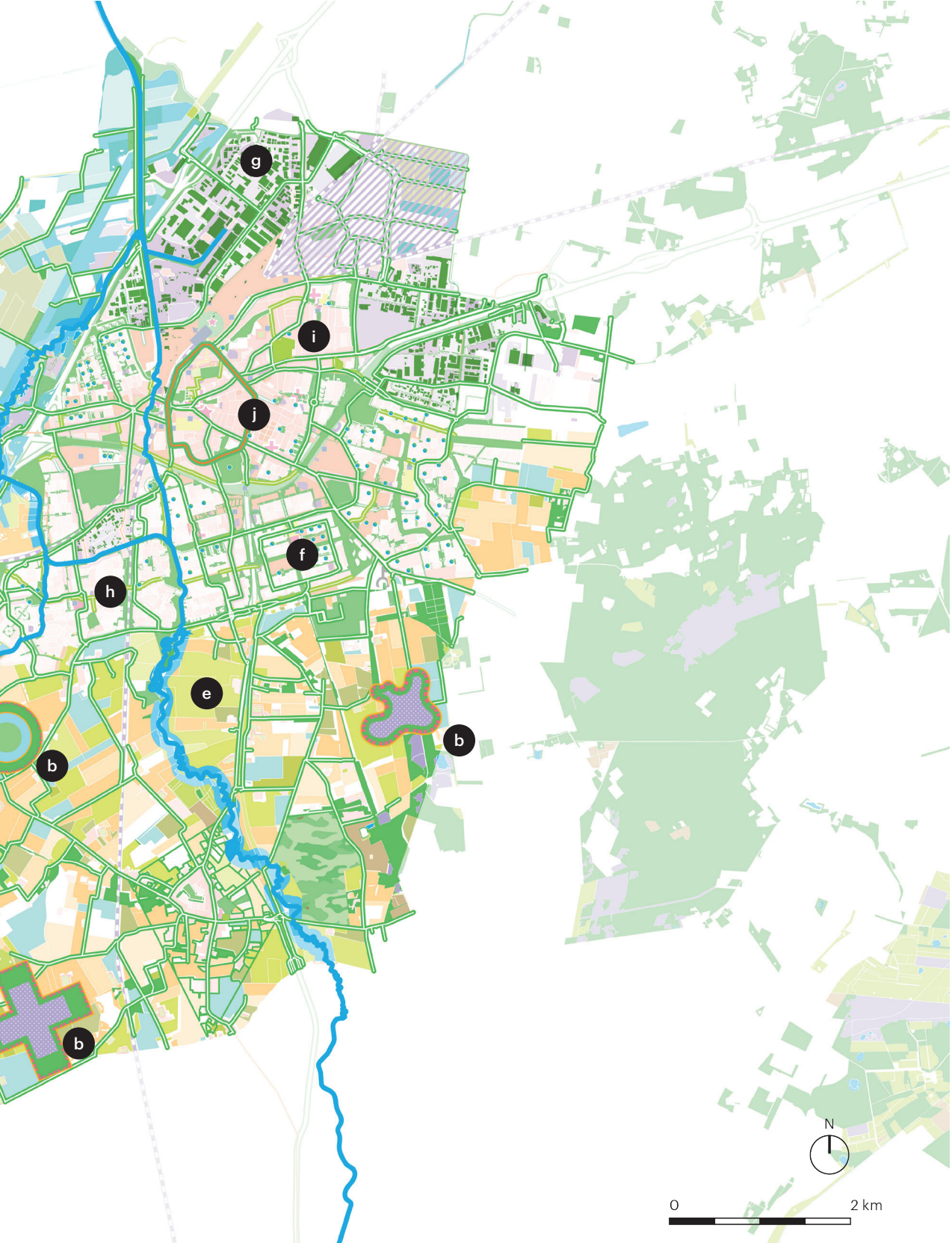


Projecten

Hoe komt dit tot uiting in het mozaïek van Roosendaal?

De belangrijkste projecten voor de bouwsteen Natuur & Water zijn:

-  a. De beekdalen
-  b. De nieuwe landgoederen
-  c. De nieuwe bossen
-  d. Het coulisselandschap
-  e. De geëxtensiveerde en circulaire landbouw
-  f. Het natuurlijke buurtgroen
-  g. De groene daken
-  h. Het netwerk van stadsparken en kloostertuinen
-  i. Het kerkhovenplan
-  j. De centrumboulevard





De toegankelijke
kloostertuin?

Het nieuwe Mariadal met de omsloten kloostertuin

‘Het park van Mariadal moet een rustige prachtige groene long in Roosendaal blijven voor de mensen die er omheen wonen! Ik zou er zelfs een jaarlijks bedrag voor willen betalen!’

Bron: Het Gesprek

De kloostertuin
‘muurwoningen’?

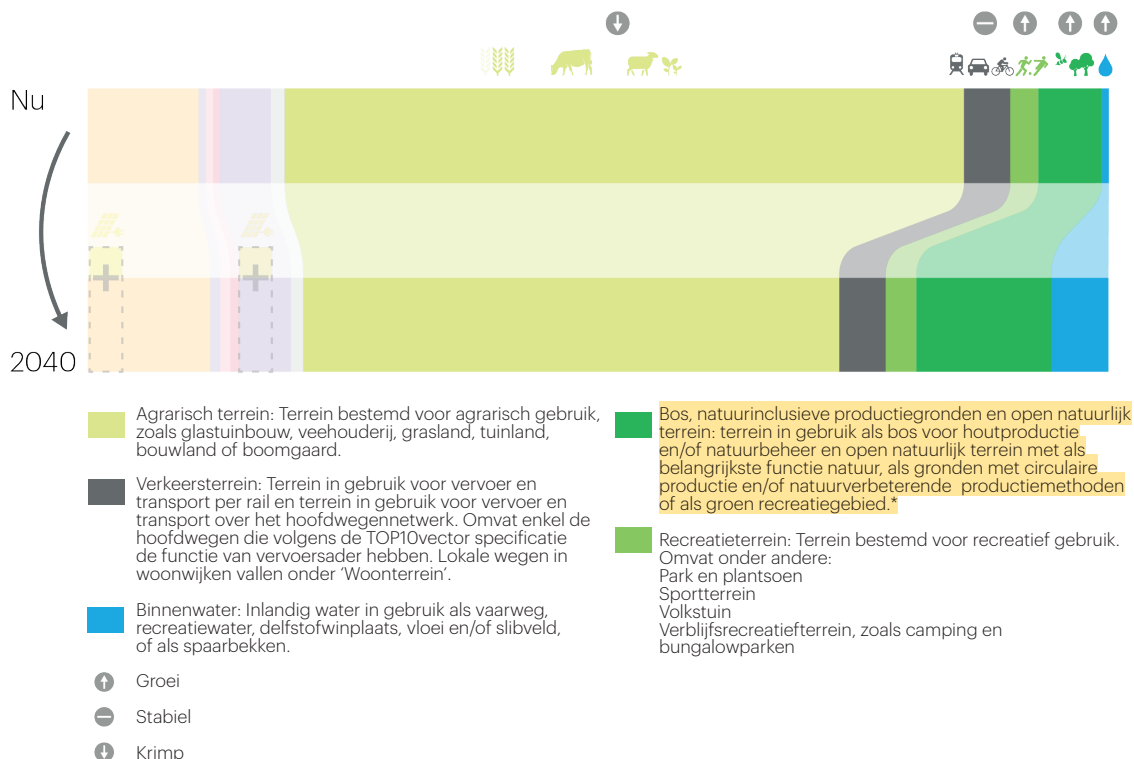


De Barcode

Wat betekent dit voor de verandering in ruimtegebruik 2040?

Het natuur- en bosareaal in Roosendaal maakt momenteel 6 procent uit van het gemeentelijk oppervlak. In Nederland is dat 11 procent en in de provincie Noord-Brabant 15 procent. Roosendaal wil ook fors vergroenen, met als eerste stap 650 ha extra groen die we tot 2040 willen toevoegen. Om richting het nationaal gemiddelde te bewegen willen we op langere termijn zelfs in

totaal circa 1.260 ha extra groen realiseren. Dit is een belangrijke stap naar het klimaatneutraal maken van onze gemeente. Roosendaal draagt hiermee substantieel bij aan de Bossenstrategie van de provincie Noord-Brabant die 13.000 ha bos wil realiseren. Het grootste deel van dit nieuwe groen komt in het buitengebied. Hier maken we ruimte voor de beekdalen en landgoederen, en zorgen we dat grote nieuwe projecten zoals een nieuwe kazerne voor



De bovenste barcode (nu) brengt schematisch in beeld welke functies nu een plek hebben in onze gemeente en hoe groot hun ruimtebeslag is. De ambitie van Roosendaal 2040 vraagt om extra ruimte. De gemeente blijft even groot en er komt geen ruimte bij, dus dit betekend groei, krimp of functiestapelning in het ruimtegebruik. De onderste barcode (de situatie in 2040) geeft een indicatief beeld van de toekomstige ruimteverdeling van de gemeente.

* De barcode is gebaseerd op openbare CBS-data. Het CBS hanteert een striktere definitie van bos en open natuurlijk terrein dan we met deze visie RSD2040 beogen. Bij de verdere uitwerking hanteren we de ruimere omschrijving zoals hier vermeld. De CBS-data bieden evengoed een basis voor de barcode omdat dit de beweging die we willen maken naar 'meer groen, betere natuurlijke bodem-, lucht- en waterkwaliteit, per saldo minder CO2-uitstoot' goed illustreert.

de landmacht worden gecombineerd met de ontwikkeling van meer groen. Verder willen we in samenwerking met betrokken partijen onderzoeken op welke wijze innovatieve productiemethoden en -teelten kunnen bijdragen aan de vergroeningsopgave en op welke andere wijze basiskwaliteit natuur kan worden toegevoegd aan gebieden waar natuur niet de primaire functie is. Maar ook in de buurten en wijken voegen we groen toe. De oppervlaktes in het stedelijk gebied zijn weliswaar kleiner maar niet minder belangrijk. Dit groen verzacht de effecten van de klimaatverandering (zoals hittestress en

wateroverlast) en verbetert de fysieke en mentale gezondheid van de Roosendalers. Naast nieuwe natuur onderzoeken we de aanleg van nieuwe duurzame productie- en recreatiebossen. Dit gaat om onder andere houtproductie, voedselbossen of verblijfsgroen al dan niet in combinatie met nieuwe woningen. Ook deze bossen leveren een bijdrage aan het klimaatneutraal maken van Roosendaal.

Dit is vergelijkbaar met:

650 ha groen is vergelijkbaar met 900 voetbalvelden.

*De aantallen potentieel extra groen zijn onder andere gebaseerd op vergelijkend onderzoek tussen Roosendaal en steden van vergelijkbare grote, 100.000 steden en het Nederlands gemiddelde. Hierbij is gebruik gemaakt van de door de gemeente Roosendaal ontwikkelde Barcode-tool, die gebruik maakt van openbare CBS-data. De Barcode-vergelijkingen staan in Bijlage II van boek 3 De Opgave. De aantallen zijn daarnaast gebaseerd op capaciteitsstudies in GIS.



5.2.2 Bouwsteen Sociaal

Aandacht voor
het sociale hart
van de wijk,
ontmoeting tussen
jong en oud



“Een inloop plek voor Centrum bewoners voor ontmoetingen en sociale vaardigheden en contacten.”

Bron: Het Gesprek

We willen een sociaal veerkrachtige, gezellige en zorgzame stad zijn. Met meer kansengelijkheid voor alle inwoners dan nu het geval is. Met gezonde, vitale inwoners. Een gemeente met inwoners die in staat zijn om te gaan met veranderingen, die zich kunnen aanpassen en herstellen als de situatie daarom vraagt. Veerkrachtige inwoners.

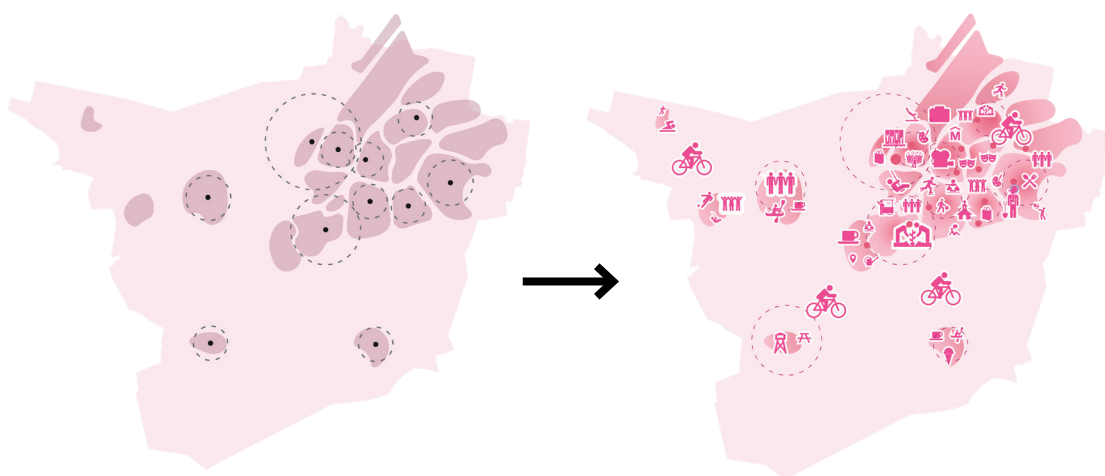
Zo zijn we klaar voor de toekomst en bieden we antwoord op de vragen die dubbele vergrijzing, toenemende zorgvraag en opgaven rond bestaanszekerheid stellen.

Onze uitgangspunten voor een stadsbreed en integraal programma zijn:

- De jeugd heeft de toekomst. We werken aan goede opleidingen en sterke netwerken. Bij ongelijke omstandigheden richten we onze middelen overeenkomstig in.
- We koesteren een sterk verenigingsleven, in traditionele en in moderne vorm. Dus via clubs en buurthuizen,

maar ook door een combinatie van "kortdurende, losse inzet" aan "verbondenheid met de eigen en ander-mans bubbel/omgeving" te ondersteunen.

- We richten buurten zo in dat ze uitnodigen tot samenleven, zorg voor elkaar mogelijk maken en dementievriendelijke omgeving bieden. Daarnaast nodigt de inrichting van de stad, de dorpen en de buurten tot een gezonde leefstijl met meer beweging.
- We werken aan goede en betaalbare zorg. Door het gebruik van innovaties, domotica, AI en robotisering spelen we de noodzakelijke arbeidskracht vrij voor menselijke zorg met aandacht.
- We koppelen opleidingen aan werk en eigen inkomen. Dit maakt mensen zelfstandiger en minder afhankelijk. We koppelen o.a. de zorgcampus aan netwerken van huisartsen, thuis- en mantelzorg in de wijken.



Deze afbeelding laat de transitie zien van een stad met uitdagingen op het gebied van fysieke gezondheid en sociale eenzaamheid naar een sociaal veerkrachtige gemeente door een aanpak gericht op bestaanszekerheid, zelfredzaamheid, ontmoeting en positieve gezondheid.

- We maken Roosendaal aantrekkelijk voor zorg- en welzijnsmedewerkers. We zetten in op passende huisvesting en werklocaties voor huisartsen; opleidingsplekken met werkgarantie en studentenhuisvesting voor studenten en aantrekkelijke stages; We willen koploper zijn op innovaties in zorg/welzijn, daar banen en opleidingen aan verbinden en nadrukkelijk communiceren hoe interessant en leuk dit het maakt om hier te werken.

Er wordt in Roosendaal uiteraard al gewerkt aan de meest urgente maatschappelijke vraagstukken langs programma's en projecten, samen met de maatschappelijke partners in de stad. Met een alliantie werken we de komende twintig jaar aan de uitvoering van 'Nationaal Programma Roosendaal'. Zo ontstaat een samenhangend pakket aan interventies die elkaar versterken.

Uitgangspunten en keuzes

We hanteren de volgende uitgangspunten en keuzes bij deze bouwsteen:

1. Bewegen

We zetten zowel fysiek als sociaal in op meer bewegen. Meer bewegen draagt bij aan de fysieke en mentale gezondheid van mensen. Hierbij kan gedacht worden aan het uitrollen van concepten als de 15-minuten stad, breng sportfaciliteiten terug de wijk in en plaats daar waar mogelijk auto's aan de randen van de wijk.

2. Mee (kunnen) doen

Meedoen is belangrijk, voor iedereen. Mee kunnen doen gaat over leren, wonen en werken en het creëren van gelijke kansen. We kiezen voor de school als centrale locatie in de wijk, een plek waar ook na schooltijd mensen elkaar kunnen ontmoeten. We houden rekening met de groei van het

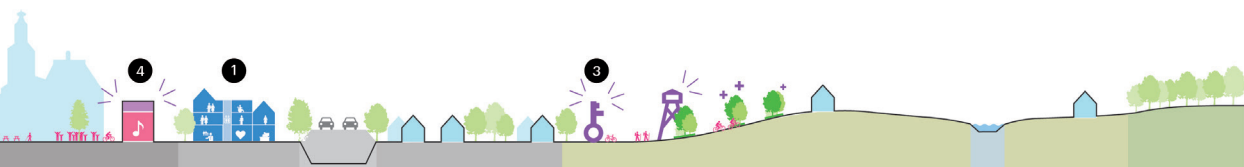
aantal ouderen door de buitenruimte zo te ontwerpen dat deze bijdraagt aan sociale en fysieke veiligheid, ontmoeting en bewegen. Door nieuwe, betaalbare en aantrekkelijke woonvormen voor empty- nesters en ouderen te ontwikkelen komt doorstroming op gang. We gaan voor voorzieningen dichtbij als 'podia' voor actieve sociale betrokkenheid. We stimuleren ook dat ouderen ook zorg aan elkaar verlenen voor zover ze dat willen en kunnen (bijvoorbeeld door het realiseren van gestapelde hofjes). Daarnaast kan gedacht worden aan het mogelijk maken van efficiëntere professionele zorg, door het gebruik van domotica en de concentratie van zorgbehoevenden (gezamenlijke woonvormen voor ouderen). Ook voor jonge mensen is het ontwikkelen van kleine wooneenheden belangrijk. Jonge mensen willen meer delen, minder bezit.



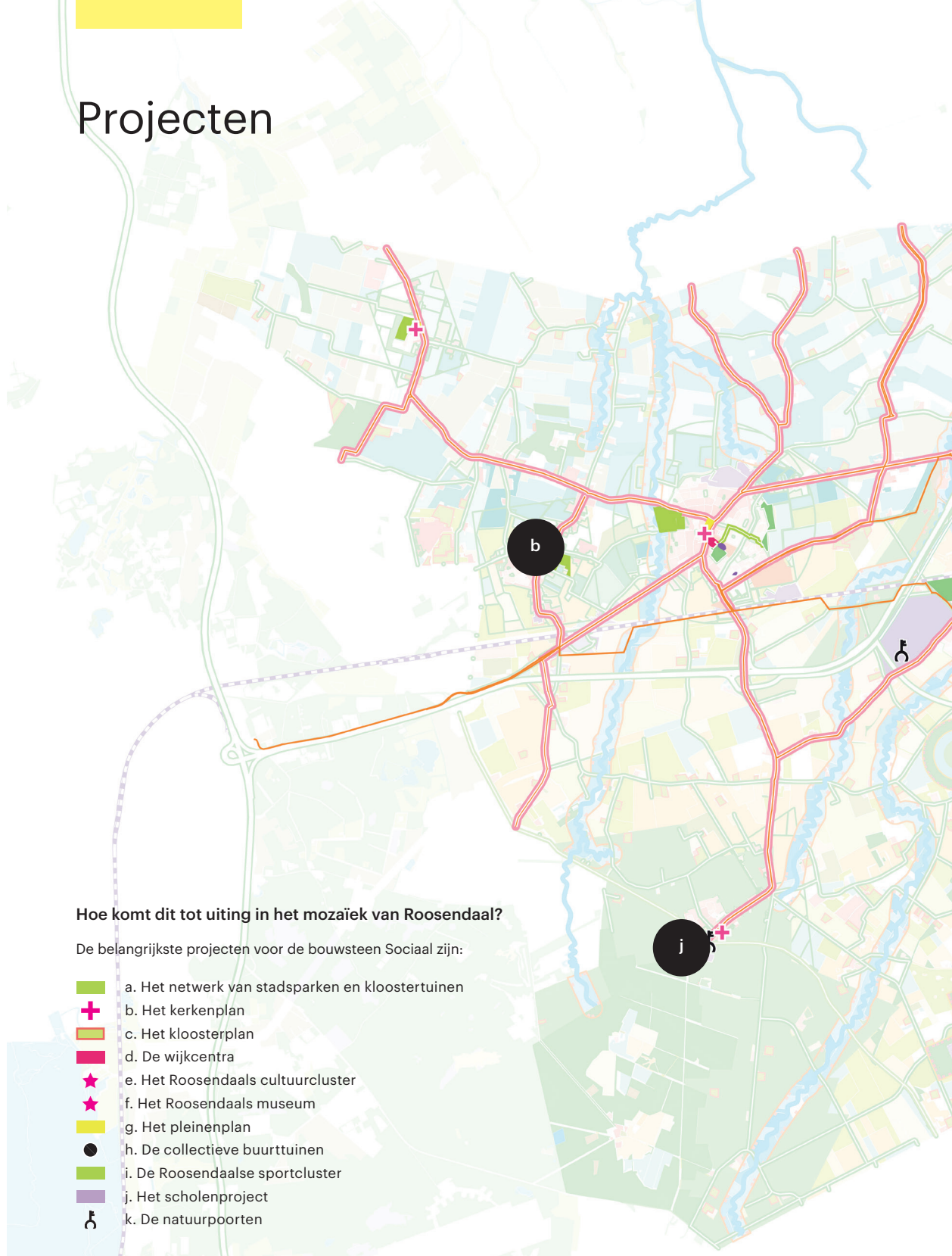
Dit diagram toont een abstracte weergave van de gemeente Roosendaal en illustreert hoe de hierboven beschreven uitgangspunten en keuzes ruimtelijk landen.

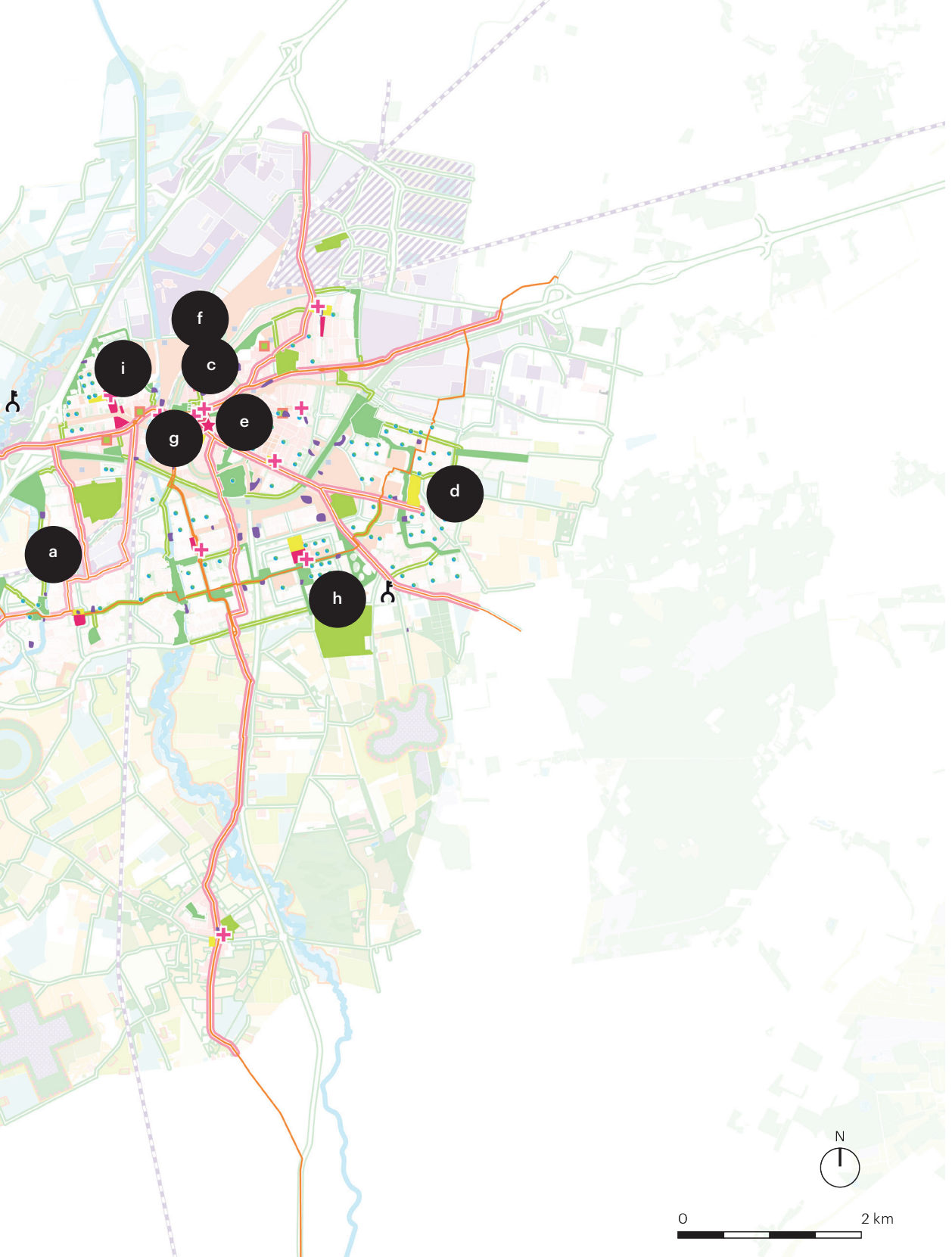
3. Ontmoeten

We maken op allerlei plekken mogelijk dat mensen elkaar meer ontmoeten en organiseer plekken in de stad waar men binnen en buiten het eigen sociale netwerk anderen ontmoet. Ontmoeting in het hart van de wijk, op locaties en manieren die passen bij de bevolkingssamenstelling van de wijk. Vitale ouderen kunnen van betekenis zijn in de wijk en daarmee de eenzaamheid verkleinen. Ontmoeting vindt plaats niet op plekken die we als gemeente logisch vinden, maar die nu al logisch zijn (sportkantine met een bredere functie). Roosendaal heeft een rijk verenigingsleven. Een plek die mensen verbindt en waar men de sociale netwerken kan behouden en benutten. Het wordt beter mogelijk van betekenis voor elkaar te zijn.



Projecten







De 'verdikte' kerk met woningen in de rand?

De vernieuwde Sint Gertrudiskerk met woningen en voorzieningen

An architectural rendering of a vibrant public square. The ground is paved with red bricks. Several large, mature green trees are scattered throughout the space. In the foreground, a large, low, circular concrete platform serves as a seating area, with several people sitting on it. Other people are walking, cycling, and sitting on smaller concrete blocks throughout the square. A modern building with a glass facade is visible on the left, and a street with a red-paved path runs along the right. The sky is blue with a few birds flying. A semi-transparent grey box with white text is positioned in the middle-left of the image.

Buurtvoorzieningen in het
oude kerkgebouw?

‘Het wijgevoel oppakken dat we allemaal
Roosendaler zijn saamhorigheid in de
maatschappij oppakken.’

Bron: Het Gesprek

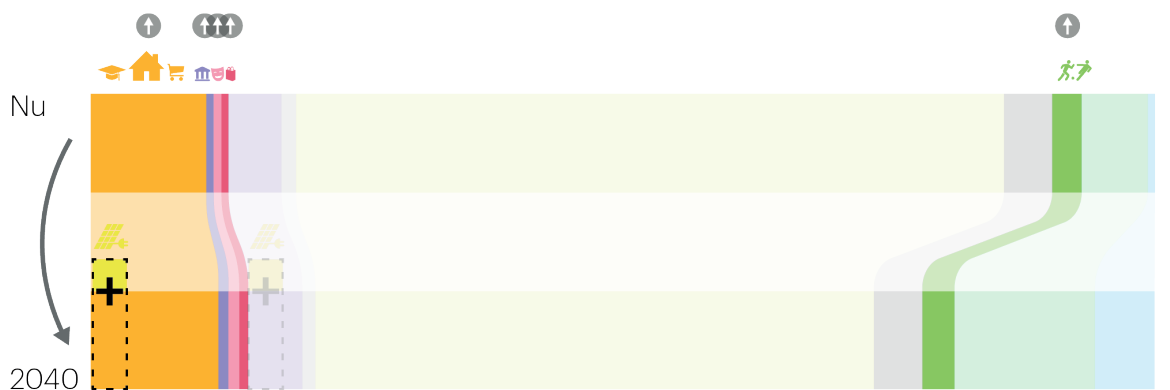
De Barcode

Wat betekent dit voor de verandering in ruimtegebruik 2040?

Voor de doelstelling van een sociaal veerkrachtige stad met gezonde inwoners zijn allerlei functies belangrijk, zoals detailhandel, kunst en cultuur, horeca en sport. Kijkend naar het huidige ruimtegebruik valt op dat Roosendaal hier een achterstand

heeft in te halen, ten opzichte van de rest van Nederland. Voor de huidige bevolking zijn deze voorzieningen al te krap bemeten.

Met de beoogde bevolkingsgroei in 2040 zetten we in op zo'n 30.000m² extra kunst & cultuur* en 70.000m² extra horeca*. Detailhandel en sport bevinden zich momenteel op peil maar ook dit groeit mee met de bevolking.



Woonterrein: terrein dat voornamelijk voor het wonen bestemd is, inclusief primaire woonvoorzieningen. Omvat onder andere: terrein met bestemming wonen; primaire voorzieningen als (buurt)winkels, scholen voor kleuter- en basisonderwijs; groenvoorziening kleiner dan 1 hectare; straten en parkeerplaatsen; erven, tuinen

Sociaal-culturele voorzieningen: terrein in gebruik voor sociale en culturele voorzieningen. Omvat onder andere: schouwburg, bioscoop, concert- en congresgebouw; cultureel centrum; sociale werkplaats; gezondheidscentrum; kerken en kloosters; wijkgebouw, verenigingsgebouw, jeugdsociëteit.

Detailhandel en horeca: terrein in gebruik voor geconcentreerde detailhandel en horeca-activiteiten. Omvat onder andere: winkelcentrum; terrein met bedrijven in de horecasector.

Recreatierrein: Terrein bestemd voor recreatief gebruik. Omvat onder andere: Park en plantsoen; Sportterrein; Volkstuin

Openbare voorzieningen: terrein in gebruik voor het algemeen nut. Omvat onder andere: overheidsgebouwen

↑ Groei

→ Stabiel

↓ Krimp

De bovenste barcode (nu) brengt schematisch in beeld welke functies nu een plek hebben in onze gemeente en hoe groot hun ruimtebeslag is. De ambitie van Roosendaal 2040 vraagt om extra ruimte. De gemeente blijft even groot en er komt geen ruimte bij, dus dit betekent groei, krimp of functiestapeling in het ruimtegebruik. De onderste barcode (de situatie in 2040) geeft een indicatief beeld van de toekomstige ruimteverdeling van de gemeente.

We gaan daarom uit van 5.000m² extra detailhandel* en 290.000m² extra voor sport*.

Dit is vergelijkbaar met:

- 5.000m² detailhandel is 200m winkelstraat of een kwart “Designer Outlet Roosendaal”.
- 290.000m² sport staat gelijk aan zo’n 40 voetbalvelden.

‘Roosendaal is een logistieke hub. Mooi als we kunnen investeren in een vergroening van deze bedrijven en hierin een vooruitstrevende gemeente zijn. Daarnaast investeren in verduurzaming van woningen en utiliteitsgebouwen.’

Bron: Het Gesprek

*De aantallen potentieel extra kunst & cultuur, horeca, detailhandel en sport zijn onder andere gebaseerd op vergelijkend onderzoek tussen Roosendaal en steden van vergelijkbare grote, 100.000 steden en het Nederlands gemiddelde. Hierbij is gebruik gemaakt van de door de gemeente Roosendaal ontwikkelde Barcode-tool, die gebruik maakt van openbare CBS-data. De Barcode-vergelijkingen staan in Bijlage II van Boek 3 De Opgave.



5.2.3 Bouwsteen Economie & Onderwijs

Vergroten economische aantrekkingskracht voor nieuwe inwoners en bedrijven. Banen en woningaanbod in goede balans. Sterke interactie tussen werk en onderwijs.



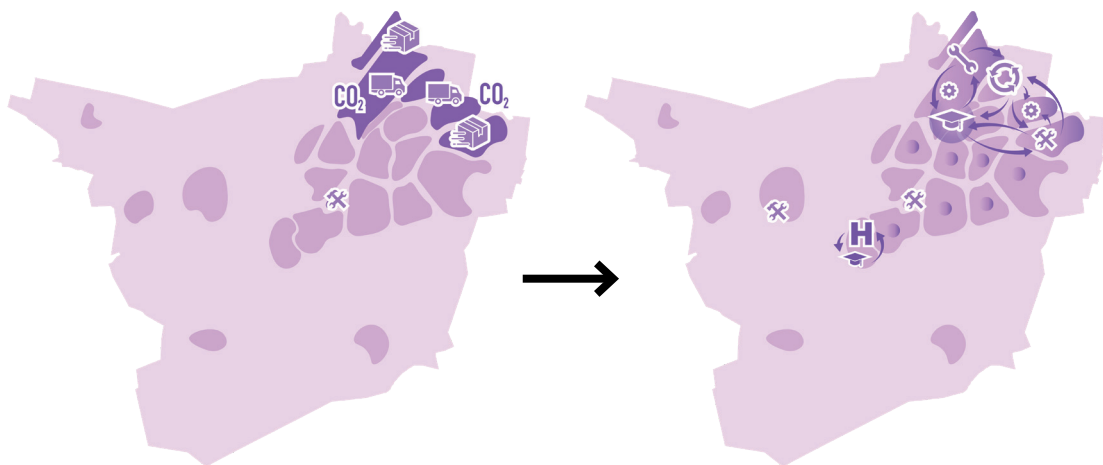
Een sterke economie is de motor voor de kwaliteitssprong. Meer en betere banen maken de stad aantrekkelijk om je hier te vestigen, zowel voor inwoners als bedrijven, zowel voor werkenden als studenten. Een sterke regionale economie is de belangrijkste trekker voor verhuizers die buiten de Randstad, maar op goed bereikbare afstand, leefruimte, fijne woningen, goede voorzieningen en werk vinden.

De Roosendaalse economie bruist in 2040. In Roosendaal maken slimme doeners de toekomst. Hier worden nieuwe ideeën in praktijk gebracht. En daar profiteert iedereen in Roosendaal van. Bedrijfsleven, onderwijsinstellingen en overheid (de 'triple helix') helpen elkaar bij het slimmer maken van de zorg, een duurzame voedselproductie, het verbeteren van het arbeidsmarkt-perspectief en het circulair maken van productieketens.

Bij het maken van keuzes hanteren we drie principes die richting geven: van lineair naar circulair, slim meervoudig ruimte-gebruik en een leven lang leren.

We bekijken Roosendaal vanuit een breder regionaal perspectief. De gemeente vormt met Bergen op Zoom, Etten-Leur, Breda en Oosterhout een sterke stedelijke as in West-Brabant en is strategisch gelegen tussen Zeeland en de metropolen Rotterdam, Antwerpen en Brainport Eindhoven.

Roosendaalse bedrijven zijn onlosmakelijk verbonden met de sterke regionaal-economische netwerken: innovatieve agrofood, energie- en logistieke bedrijven, defensie-industrie. Op verschillende plekken in de regio zijn hiervoor sterke ruimtelijke clusters aanwezig, die we ook verder willen ontwikkelen.



Deze afbeelding laat de transitie zien van een lineaire economie naar een circulaire economie in Roosendaal, waar slimme keuzes en samenwerking tussen bedrijfsleven, onderwijs en overheid leiden tot een sterk, herkenbaar economisch profiel met aantrekkingskracht voor bedrijven en talent in de regio.



Binnen de regio specialiseert Roosendaal zich op de speerpuntsectoren verduurzamings-techniek incl. moderne maakindustrie, zorg & welzijn en vrijetijdseconomie.

In Roosendaal is nieuwe ruimte voor bedrijven schaars. De ruimte die er is, inclusief de zogenaamde zoeklocaties zetten we in voor bedrijfsuitbreidingen of verplaatsing die de gewenste ontwikkelingen elders in de gemeente mogelijk maken en voor nieuwe bedrijven die zorgen voor veel toegevoegde waarde en hoogwaardige werkgelegenheid.

We maken werk van Roosendaal als studentenstad. Dat doen we onder andere door onze goede spoor/OV-bereikbaarheid nog beter te benutten, studenten- en jongerenwoningen te bouwen en door ons beroepsonderwijs te concentreren in de Spoorzone. Hier ontstaat een inspirerende, levendige omgeving met passende voorzieningen om te wonen, werken, leren en recreëren. We leggen voor het beroepsonderwijs (Mbo/Mbo+) de focus op zorg en verduurzamingstechniek en nieuwe maakindustrie. We streven in triple helix-verband naar een sterke verbinding, samenwerking en afstemming tussen onderwijs, bedrijfsleven en overheid. Hierbij staan innoveren, leren van en met elkaar in de praktijk en een leven lang ontwikkelen centraal.

Uitgangspunten en keuzes

We hanteren de volgende uitgangspunten en keuzes bij deze bouwsteen:

1. Roosendaal maakstad

Zet de verduurzamingstechniek in als aanjager voor de transitie naar de nieuwe economie. Deze transitie vraagt naast kennis, innovatie en samenwerking tussen onderwijs en bedrijfsleven ook om voldoende praktisch geschoolde arbeidskrachten. Daarnaast is er met name op de bedrijventerreinen en in het buitengebied ruimte nodig, onder meer voor de vormgeving en inrichting van een (technische) circulaire economie in Roosendaal en de regio.

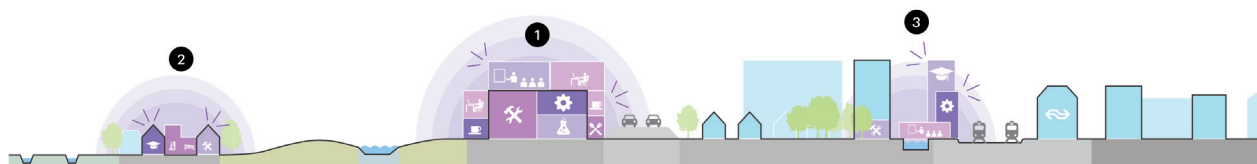
2. Roosendaal Zorgstad

Investeer in de gezondheids- en welzijnszorg, waar de vergrijzing de komende jaren voor de nodige extra banen vraagt. Het nieuwe Bravis ziekenhuis kan het vliegwiel op gang brengen voor een cluster voor toegepaste innovaties in de zorg.

Onderwijs, bedrijfsleven en de zorg- en welzijnssector geven samen op praktische wijze vorm aan de zorg van morgen.

3. Roosendaal Leisurestad

Breng de vrijetijdssector verder, met concepten en formules als het



Dit diagram toont een abstracte weergave van de gemeente Roosendaal en illustreert hoe de hierboven beschreven uitgangspunten en keuzes ruimtelijk landen.

Leisurepark Roosendaal, het Designer Outlet Center (intensief) en recreatie in de natuur (extensief) in de Roosendaalse buitengebieden. In de binnenstad is plek voor hoogwaardige detailhandel, cultuur en horeca. De vrijetijdseconomie heeft, naast een heldere visie, voldoende ruimte nodig op locaties die passen bij het diverse aanbod dat Roosendaal heeft. Ook de aanwezigheid van een passend onderwijsaanbod van MBO- en Associate Degree-opleidingen is van groot belang, inclusief een slimme koppeling met HBO/WO-opleidingen.

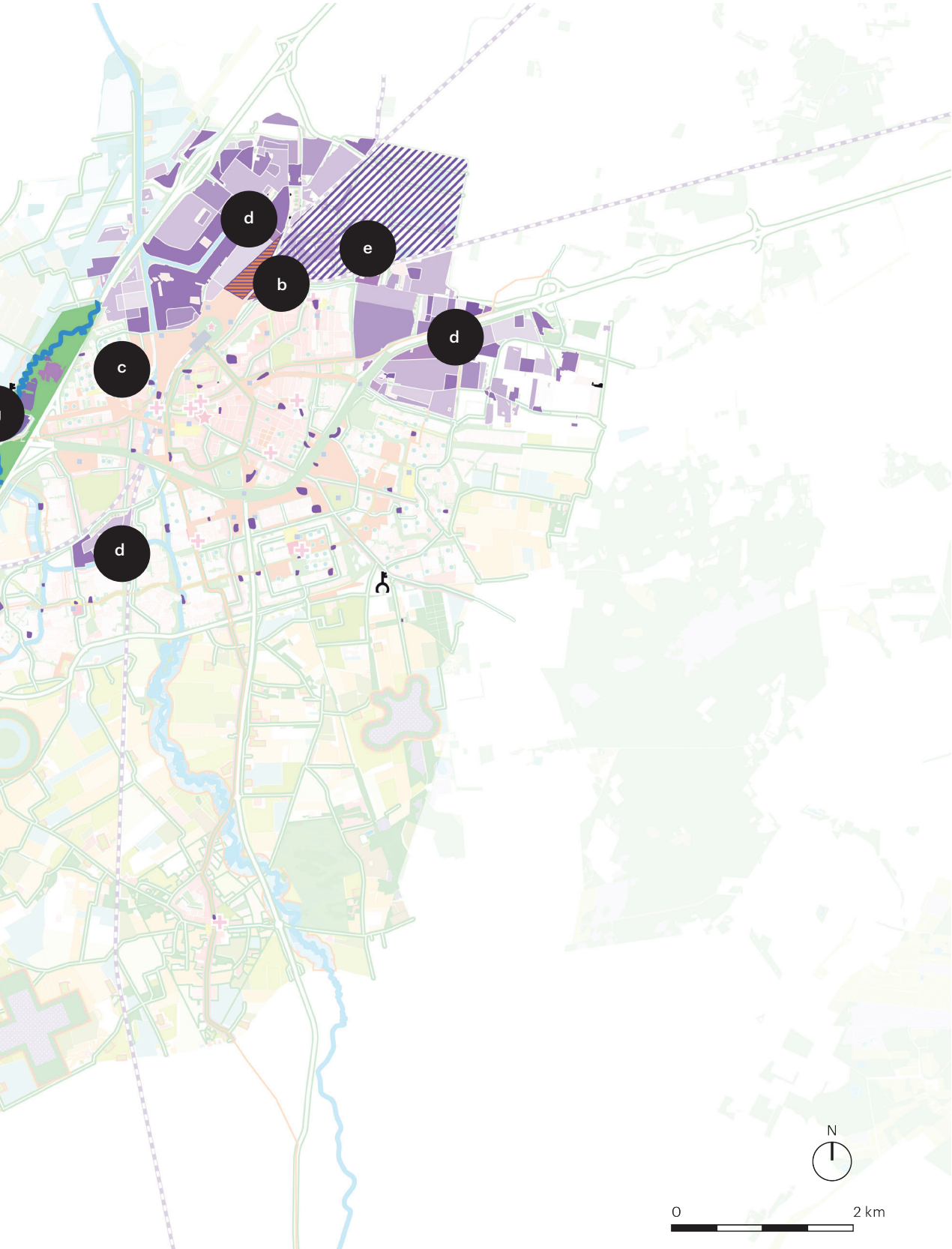


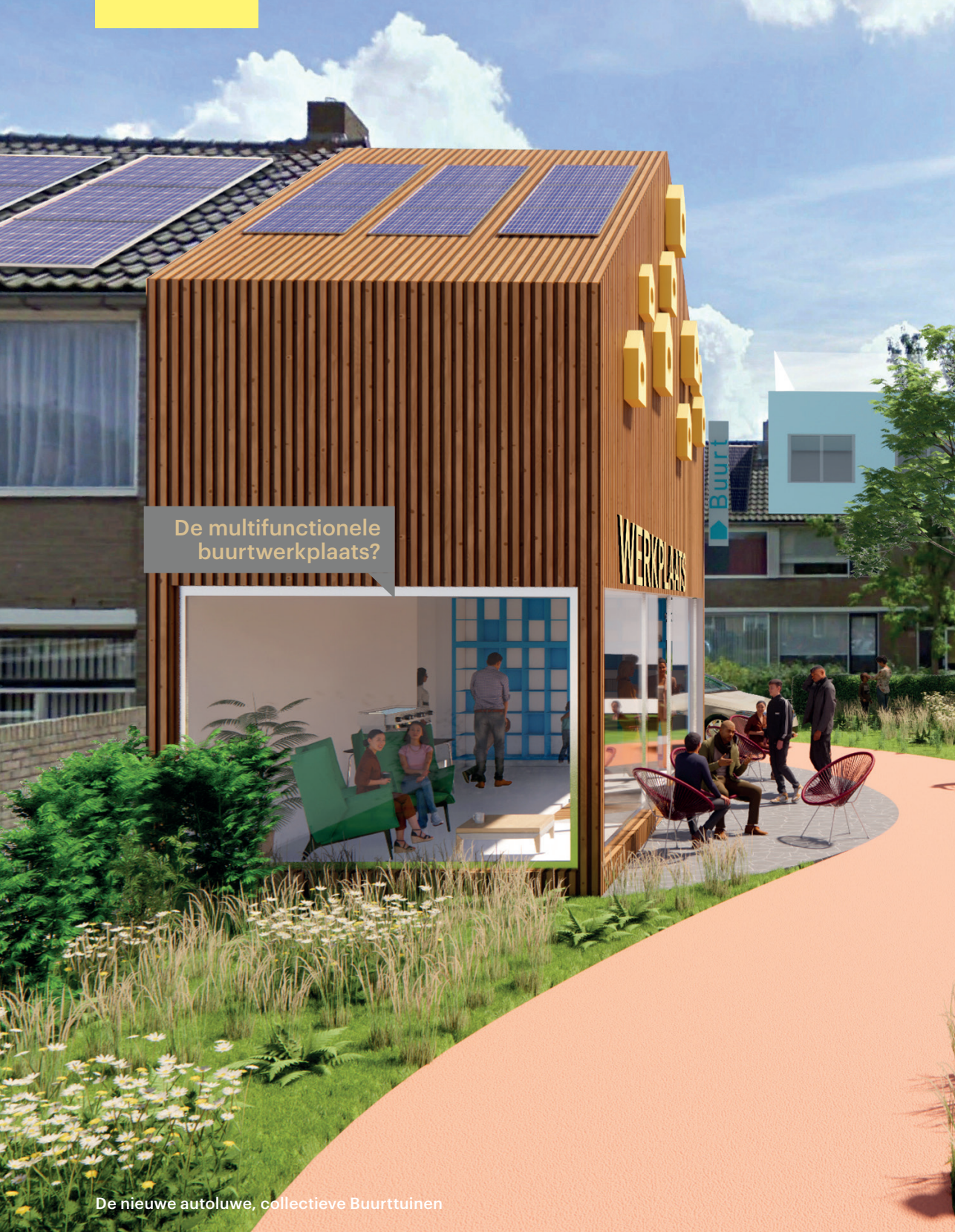
Projecten

Hoe komt dit tot uiting in het mozaïek van Roosendaal?

De belangrijkste projecten voor de bouwsteen Economie & Onderwijs zijn:

-  a. Zorglandschap de Bulkenaar
-  b. De maakcampus
-  c. Het scholenproject
-  d. De stads- en wijkwerkplaatsen
-  e. De materialenhub
-  f. De natuurpoorten
-  g. Het verbrede Leisure Park (de Stok 2.0)





De multifunctionele
buurtwerkplaats?

De nieuwe autoluwe, collectieve Buurttuinen

'Laten we trachten betere ontmoetingsplekken te creëren met natuur om te onthaasten en elkaar te horen. Keer je zelf niet naar binnen, maar sta open voor de bewoners uit de wijk!'

Bron: Het Gesprek



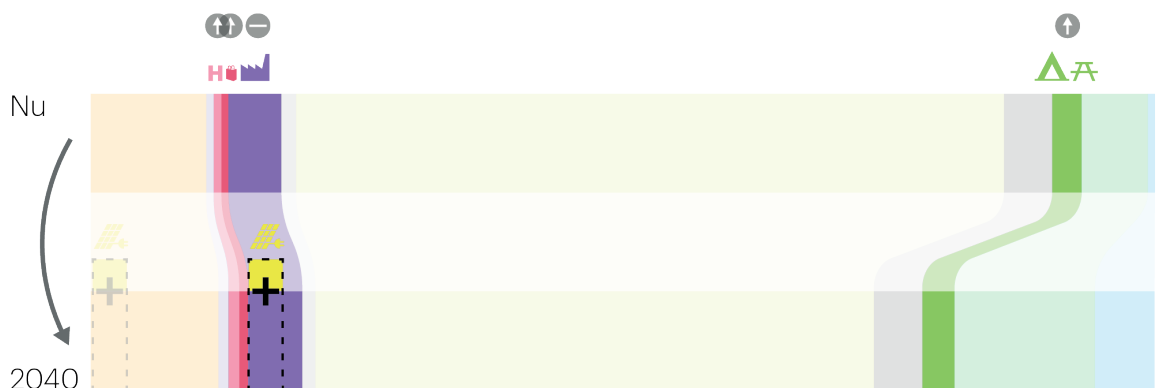
De Barcode

Wat betekent dit voor de verandering in ruimtegebruik 2040?

In een gemeente die wil groeien naar 100.000 inwoners in 2040 moet ook het onderwijs mee groeien. Rekenend met het landelijk gemiddelde per persoon komt dit uit op een toevoeging van circa 65.000 m² onderwijs*. Voor de nieuwe inwoners zijn er meer basisscholen en middelbare scholen

nodig. Daarnaast willen we de positie van Roosendaal als Maakstad versterken door meer MBO/MBO+ onderwijs aan te bieden.

Roosendaal heeft als centrumgemeente in de regio een relatief groot oppervlak aan bedrijventerreinen. Vanwege de gunstige ligging nemen met name distributiebedrijven hier een groot deel



Sociaal-culturele voorzieningen: terrein in gebruik voor sociale en culturele voorzieningen. Omvat onder andere ziekenhuizen.

Detailhandel en horeca: terrein in gebruik voor geconcentreerde detailhandel en horeca-activiteiten. Omvat onder andere: winkelcentrum; terrein met bedrijven in de horecasector.

Bedrijventerrein: terrein in gebruik voor nijverheid, handel en zakelijke dienstverlening.

Recreatieterrein: Terrein bestemd voor recreatief gebruik. Omvat onder andere: verblijfsrecreatieterrein, zoals camping en bungalowparken.

- ↑ Groei
- Stabiel
- ↓ Krimp

De bovenste barcode (nu) brengt schematisch in beeld welke functies nu een plek hebben in onze gemeente en hoe groot hun ruimtebeslag is. De ambitie van Roosendaal 2040 vraagt om extra ruimte. De gemeente blijft even groot en er komt geen ruimte bij, dus dit betekent groei, krimp of functiestapeling in het ruimtegebruik. De onderste barcode (de situatie in 2040) geeft een indicatief beeld van de toekomstige ruimteverdeling van de gemeente.

van dit oppervlak in. Tot 2040 laten we de bedrijventerreinen in omvang niet verder groeien. In plaats daarvan maken we slimmer gebruik van de bestaande ruimte door bedrijventerreinen te intensiveren, meervoudig ruimtegebruik en bedrijvigheid met meer arbeidsplaatsen te stimuleren.

Dit is vergelijkbaar met:

- 65.000m² onderwijs is vergelijkbaar met ongeveer 5x het Curio MBO gebouw aan de Oostelijke Havendijk.

*De aantallen potentieel extra onderwijs en werklocaties zijn onder andere gebaseerd op vergelijkend onderzoek tussen Roosendaal en steden van vergelijkbare grote, 100.000 steden en het Nederlands gemiddelde. Hierbij is gebruik gemaakt van de door de gemeente Roosendaal ontwikkelde Barcode-tool, die gebruik maakt van openbare CBS-data. De Barcode-vergelijkingen staan in Bijlage II van boek 3 De Opgave.

5.2.4 Bouwsteen Mobiliteit

Verplaatsings-
mogelijkheden
als de voegen
die het mozaïek
samen (ver)binden



“Meer bomen en smallere straten; nog liever: alle straten worden fietspaden, waarop auto’s rustig moeten rijden.”

Bron: Het Gesprek

Roosendaal is opgespannen binnen de landelijk en internationaal netwerken. Hierbij zijn met name weg, spoor en buisleidingen van groot belang en in minder mate het waternetwerk. Dit betekent dat we onze bereikbaarheid en ontsluiting hier naadloos op willen laten aansluiten en we hieraan gelieerde transportvormen faciliteren op duurzame wijze.

De ambities zijn dan ook om invloed te blijven uitoefenen op een knelpunt-vrij autosnelwegen-netwerk. Hierbij is knooppunt de Stok prioritair (A17/A58) en overbelasting van wegvakken moet worden voorkomen. Dit moet mede worden afgestemd op de wens om het stedelijke hoofdwegenet hier goed op te laten aansluiten als we sluipt- en doorgaand verkeer dwars door de stad willen gaan voorkomen. Ook de toegangspoorten tot de stad moeten daarop ingericht worden om eventueel ook bestemmingsverkeer aan de randen van de stad en/of wijken of verblijfsgebieden op te vangen.

Dat we ten aanzien van het spoorvervoer inzetten op het beter faciliteren van personenvervoer. Behoud van de IC-functie in 4 windrichtingen, verbeteringen in de dienstregeling en realisatie van de IC Roosendaal-Antwerpen. We willen de impact van het goederenvervoer verminderen. We willen enerzijds de logistieke functie niet vergroten, maar juist verduurzamen en meerwaarde willen toevoegen. Anderzijds gaan we voor onze ambitie om onnodig (inter) nationaal goederenvervoer per spoor verminderen door de VeZA-boog en 3RX-route aangelegd te krijgen en dit transport dwars door de stad te voorkomen. Daarnaast moet de milieu-impact qua geluid, trilling en exter-

ne veiligheid sterk verbeteren. Dat we het emplacement gefaseerd uitplaatsen ten faveure van onze verstedelijkingsopgave en de stadsdelen beter met elkaar kunnen verbinden

We willen onze economie verduurzamen en dat we doen onder meer door gebruik van groene grondstoffen. Hiervoor kunnen we onze buisleidingenstraat beter benutten voor onze grote industrieterreinen en de zoeklocaties.

Het mobiliteitsnetwerk kunnen we zien als de bloedsomloop van Roosendaal: het bindt de verschillende buurten, wijken en dorpen, aan elkaar.

Om de groei van de stad grotendeels binnen bestaand stedelijk gebied mogelijk te maken is het essentieel dat we mobiliteit en verkeersruimte anders gaan inrichten. Daar liggen grote kansen bij mobiliteit om veel meer nadruk te leggen op actieve vormen van verplaatsen die vele voordelen bieden. Zoals minder ruimtebeslag, goedkoop (en daarmee inclusief) en duurzaam. Niks doen is geen optie, want zonder maatregelen neemt het autoverkeer richting 2040 overal in de gemeente verder toe. Hierdoor staan bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid serieus onder druk. Naast de (boven) regionale bereikbaarheid en ontsluiting, biedt het bereikbaar houden van bestaande wijken en nieuwe ontwikkellocaties ook veel kansen om met deze verandering de leefbaarheid van de stad en dorpen te vergroten.

Door de omvang van Roosendaal is de fiets het ideale vervoermiddel om je te verplaatsen. Vanaf het centrum zijn alle wijken in potentie binnen 15 minuten fietsen te bereiken. En met een elektrische fiets zijn nog grotere afstanden

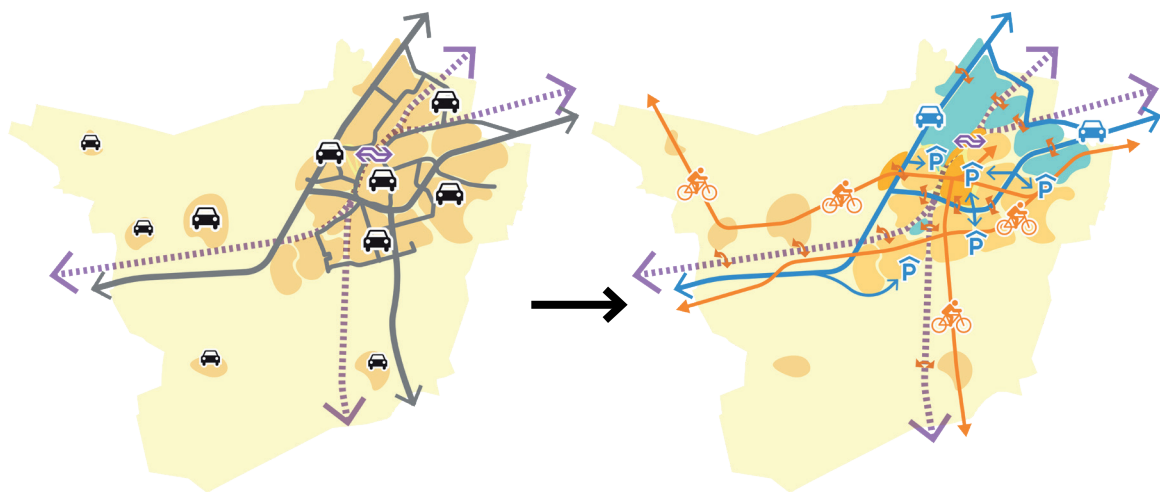
overbrugbaar en/of ben je sneller op de plek van bestemming. Dit willen we extra stimuleren door ruim baan te maken voor de fietser en verbindingen te verbeteren of nieuwe, slimmere verbindingen te maken. Op de korte afstanden zien we enorme potentie om de fiets te gebruiken. Nu worden nog veel korten ritten met de auto gemaakt. Aangevuld met een goed openbaar vervoer en aanvullende vormen van gedeelde mobiliteit. Voor de auto leggen we de nadruk op het gericht bereiken van bestemmingen en niet op rondjes rijden door de stad. In de toekomst willen we dat autoverkeer gebruik gaat maken van een duidelijke hoofdwegenstructuur (snelwegen en regionale wegen) rondom leefbaarheid te vergroten en de gezondheid van alle Roosendalers te bevorderen. Dit is ook een van de rede-

nen om de A58 te omarmen en dicht bij de stad te houden, zodat dit een snelle schakel blijft van en naar de stad en de bedrijventerreinen.

Het omleggen van de A58 zou tot veel meer verkeer leiden in de stad.

We maken het aantrekkelijk en gemakkelijk om de auto te parkeren aan de randen van verblijfsgebieden in geclusterde voorzieningen en de laatste meters te voet, te fiets, met openbaar vervoer of met deelmobiliteit af te leggen. Voor de binnenstad en extern gelegen economische bestemmingen (de Stok, Oostpoort, bedrijventerreinen) moet gezorgd worden voor goede bereikbaarheid en parkeervoorzieningen. Maar we verleiden bezoekers en werknemers om vaker alternatieve vervoersopties te gebruiken.

De Kwaliteitssprong van Roosendaal



Deze afbeelding laat de transitie zien van een door de auto gedomineerd mobiliteitsnetwerk naar een duurzaam mobiliteitssysteem in Roosendaal, met een hoofdrol voor fietsers en voetgangers. Een belangrijk onderdeel hiervan is het slechten van de barrièrewerking van de A58 en het spoor.

maakt het mogelijk om het toekomstig mobiliteitsnetwerk fundamenteel te verbeteren. Die ambitie werken we hieronder verder uit. In bijlage I en II worden de keuzes nader toegelicht en uitgewerkt, met name ook ten aanzien van de overkluizing van de A58.

“De fiets en voetganger
centraal stellen:
oversteekplaatsen met
voorrang. Autovervoer
binnen Roosendaal minder
aantrekkelijk maken.”

Bron: Het Gesprek

Uitgangspunten en keuzes

We hanteren de volgende uitgangspunten en keuzes bij deze bouwsteen:

1. ABCD-zonering

Voor het nieuwe mobiliteitssysteem maken we onderscheid in vier zones binnen de gemeente. Om zo de unieke eigenschappen van de gebieden een plek te geven en voor elke zone mobiliteitsprincipes op maat te geven. Elke zone heeft andere prioriteiten en principes. De zonering bestaat uit:

- A. Het centraal stedelijk gebied en de wijkcentra: de binnenstad, nieuwe ontwikkelingen zoals o.a. Spoorzone, Spoor C en Stationskwartier en de centra van de wijken en de kernen.
- B. Laagstedelijke woonmilieus: de woonwijken van Roosendaal buiten het centrum.
- C. De kernen en het buitengebied: alle kernen binnen de gemeentegrenzen.
- D. De bedrijventerreinen: Borchwerf, Majoppeveld en Vijfhuizenberg.

2. Nabijheid

We bouwen het merendeel van de woningen op plaatsen die goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer, met voorzieningen in de buurt.

We zorgen er zo voor dat mensen een groot deel van hun dagelijkse activiteiten te voet of met de fiets kunnen bereiken binnen 15 minuten van hun woning. Dit principe noemen we nabijheid. Vanuit dit oogpunt zetten we ook sterk in op verstedelijking rondom het NS-station met directe verbindingen naar Zeeland, Randstad, Brabant en Antwerpen.

Daarnaast zorgt het openbaar bus- en deelvervoer voor de bereikbaarheid van de wijken met elkaar en richting NS-station Roosendaal.

3. Barrières slechten

Bestaande infrastructurele barrières willen we wegnemen of verminderen: denk aan het spoor, de A58, de Antwerpseweg en de centrumring. Voor sommige locaties creëren we nieuwe verbindingen voor actieve vervoerwijzen, zoals slimme en snellere verbindingen met tunnels voor voetgangers en fietsers. Denk aan verbindingen over/onder het spoor in de Spoorzone. Maar ook op locaties waar nu gelijkvloerse spoorwegovergangen zijn. Daar kijken we of nieuwe verbindingen elders mogelijk zijn of om de bestaande verbindingen ongelijkvloers aan te leggen. We hebben de ambitie



Dit diagram toont een abstracte weergave van de gemeente Roosendaal en illustreert hoe de hierboven beschreven uitgangspunten en keuzes ruimtelijk landen.

om de A58 gedeeltelijk of zelfs volledig te overkluizen, waardoor wijken aan weerszijden naadloos op elkaar aansluiten (zie boek 6 De Projecten).

4. Slimmer ruimtegebruik

Door mobiliteit op een andere manier te organiseren kunnen we slimmer omgaan met de ruimte in de stad. Bijvoorbeeld door vooral in te zetten op modaliteiten met een laag ruimtegebruik zoals lopen, fietsen en openbaar vervoer. Daardoor ontstaan kansen om in straten meer ruimte te maken voor groen, lopen, fietsen en verblijven. Dit doen we ook door op geschikte locaties parkeren te clusteren in hubs in plaats van verspreid in de straten en door de wijken. Dit geeft ruimte voor groen en klimaatadaptieve maatregelen in woonstraten. Tevens zetten we in op het verschonen van het wagenpark zowel qua goederen- als personenvervoer.

5. Multimodaal bereikbare werk- en woongebieden

In het nieuwe mobiliteitssysteem van Roosendaal zijn waar mogelijk alle werk- en woongebieden te bereiken met alle vervoersmodaliteiten. De totale bereikbaarheid neemt toe. De nadruk

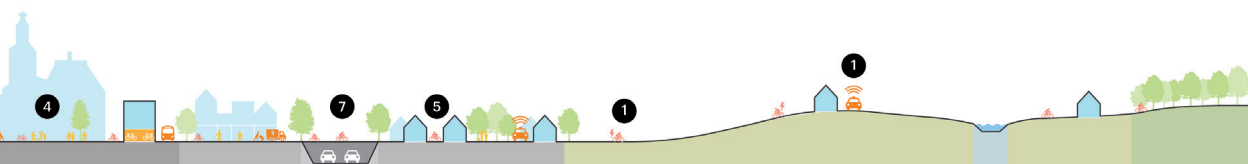
komt te liggen op het maximaal faciliteren en verleiden van lopen, fietsen en openbaar-/bedrijfs- en deelvervoer door aantrekkelijke verbindingen en faciliteiten. Niet langer de auto op 1, maar door in te zetten op nabijheid en het STOMP-principe: ideaal voor lopen (S) en fietsen (T), openbaar vervoer (O) en deelmobiliteit (M). Gebieden blijven welbereikbaar met de auto (P), maar we stimuleren om andere genoemde vervoerwijzen te gebruiken.

6. Voetganger op één

Iedereen is voetganger, aan het begin of aan het eind van de reis, of de hele reis lang. De voetganger staat centraal in de binnenstad en stationsgebied (A zone) en de wijkcentra. We maken aantrekkelijke en veilige looproutes naar omliggende gebieden, voor alle doelgroepen. Ook bushaltes, mobiliteits-hubs en stallingen worden optimaal bereikbaar voor voetgangers.

7. Roosendaal fietsstad

We verbeteren het fietsnetwerk met comfortabele en aantrekkelijke routes. Zowel voor de verbinding tussen de wijken, het station, de werkgebieden, dorpskernen en het buitengebied. Zo is straks een groot deel van Roosendaal in



15 minuten per fiets bereikbaar. We versterken het netwerk van snel-fietsroutes vanuit de stad naar de dorpskernen, in alle windrichtingen. De oude lintstructuren (fietslinten) maken een belangrijk onderdeel uit van dit comfortabele fietsnetwerk. Grotere afstanden worden op deze manier ook per (elektrische) fiets overbrugbaar en op die manier concurrerend ten opzichte van het autogebruik. Rondom het centrum komen publieke stallingen: om vanuit alle richtingen fietsenstallingen aan te bieden en werken we aan stallingsvoorzieningen op maat. Extra aandacht gaat uit naar waar het fietsnetwerk kruist met hoofdwegen van de autonetwerken. Dat kan gaan om nieuwe verbindingen waar mogelijk en om een uitwerking op maat bij specifieke bestaande kruisingen. Bijvoorbeeld waar een snelfietsroute kruist met de stedelijke ontsluitingsweg naar de binnenstad.

Vanuit beide modaliteiten is uitwerking op maat gewenst. Dit kan gaan om een ongelijkvloerse verbinding, voorrang voor fietsers etc. Verder nemen we mens- en gedragsgerichte maatregelen met stimulering, promotie en werkgeversaankpak. We doen dus meer dan alleen goede infrastructuur aanleggen

en dat is nodig om de mobiliteits-transitie echt tot stand te brengen.

8. Openbaar vervoer

Het huidige NS-station Roosendaal wordt van twee kanten bereikbaar om zo de potentie van het station te verbeteren. Roosendaal blijft haar IC-status en internationale koppeling versterken voor reizigersvervoer.

De IC-verbinding Roosendaal- Antwerpen wordt gerealiseerd. Verder verkennen we of een nieuw openbaar vervoerknooppunt c.q. station in Roosendaal zuidwest kansrijk is. Om de bereikbaarheid van het nieuwe Bravis, Tolberg en Wouw en zelfs Rosada te verbeteren. De emplacementfunctie wordt gefaseerd uitgeplaatst. Voor busvervoer zetten we in op goede verbindingen tussen met name het NS-station, De Stok, nieuwe Bravis, binnenstad en woon- en werkgebieden. En aansluitend op regionale verbindingen. OV moet plaatsvinden daar waar we dikke reizigersstromen kunnen realiseren. Deelvervoersystemen kunnen worden ingezet op de overige bestemmingen als collectief vervoerssysteem of als feeder voor het OV.



Dit diagram toont een abstracte weergave van de gemeente Roosendaal en illustreert hoe de hierboven beschreven uitgangspunten en keuzes ruimtelijk landen.

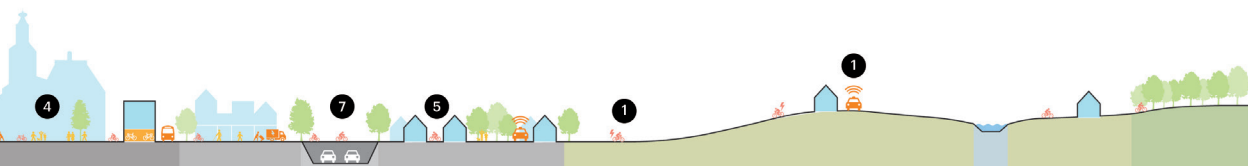
9. Autoverkeer: van rondjes door de stad naar gericht bereiken van voorzieningen

Bestaande uit een duidelijke hoofd-wegenstructuur met stedelijke ontsluitingswegen. Deze wegen zijn de toegangspoorten naar alle woon- en werkgebieden én de binnenstad van Roosendaal. Aan een aantal toegangspoorten komen geclusterde parkeervoorzieningen om autoverkeer aan de randen van de stad en wijken af te vangen. We verleiden onder andere bezoekers en werknemers deze te gebruiken tegen aantrekkelijke voorwaarden. Deze geclusterde parkeervoorzieningen kunnen samenhangen met nieuwe stedelijke ontwikkelingen. Vanaf de toegangspoorten zijn de woon- en werkgebieden bereikbaar via de ontsluitende wegen. Bezoekers van de binnenstad worden geholpen om op de hoofdwegen al een keuze te maken om bij de bestemming te komen. Ze kunnen aan de rand van de stad voordeliger parkeren bij een P+R, waar ze via een ander (duurzamer/actiever) vervoermiddel verder reizen naar de binnenstad. Of ze volgen de duidelijke routes naar de parkeergarages in de binnenstad. De duidelijke hoofdwegenstructuur zorgt voor vermindering van het doorgaande

autoverkeer dat geen herkomst of bestemming heeft in de binnenstad. Verder blijven we zoeken naar haalbare mogelijkheden voor betere OV/trein- en auto- ontsluitingen, bijvoorbeeld in de omgeving van Bulkenaar/Weihoek en de ontsluiting van de zuidelijke woonwijken van Roosendaal.

10. Mobiliteitshubs

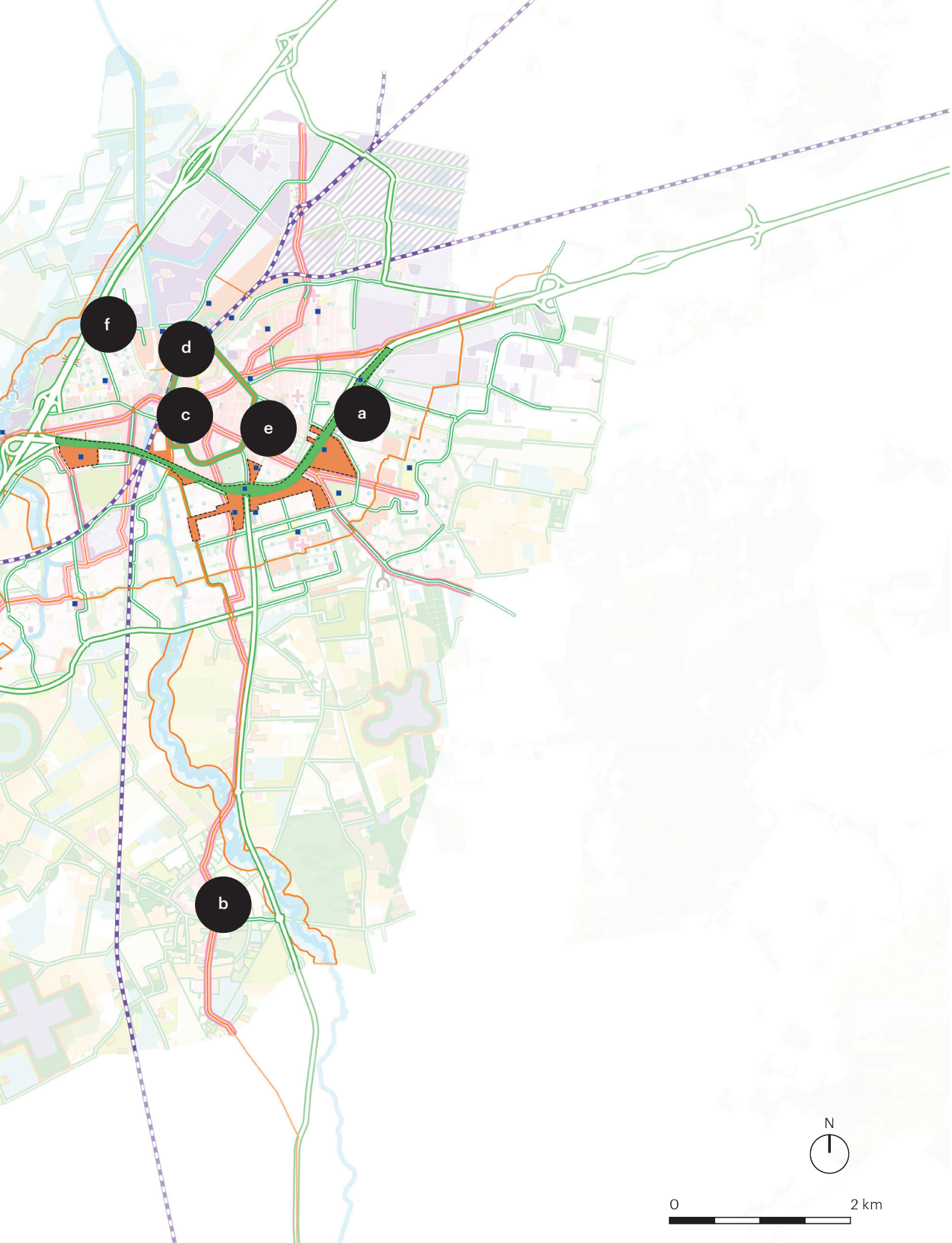
Mobiliteitshubs zijn voorzieningen voor geclusterd parkeren van auto's en tweewielers. Een aanbod van deelmobiliteit (deeltweewielers, deelauto's) én OV-systemen of collectieve voorzieningen (denk aan een pakketpunt en/of kleine winkels). De locaties van de mobiliteitshubs zijn zoveel mogelijk gekoppeld aan de hoofdnetwerken fiets, openbaar vervoer en auto. En vallen samen met stedelijke ontwikkelgebieden, wijkcentra en de zoekgebieden voor P+R-hubs aan de randen van de stad. Het voorzieningenniveau en de grootte verschilt per hub en is afhankelijk van de ligging en functie voor de omgeving.



Projecten

Hoe komt dit tot uiting in het mozaïek van Roosendaal?

-  a. De (deels) overkluisde A58
-  b. De fietslinten
-  c. De mobiliteitshubs
-  d. Het nieuwe, tweezijdige station
-  e. De centrumboulevard
-  f. De stadsring





De stationsoverkapping
van zonnecellen?

Het groene, levendige
stationsplein?

Het nieuwe groene stationsplein met glooiend landschap en Techniekmuseum

‘Als je een mooi daklandschap aanlegt kan dat publiek trekken en ontspanning geven aan bewoners. Kunst als attractie kan het beste bij elkaar, zodat het echt een attractie wordt, niet overal een klein beetje.’

Bron: Het Gesprek

Het toegankelijke
heuvellandschap?

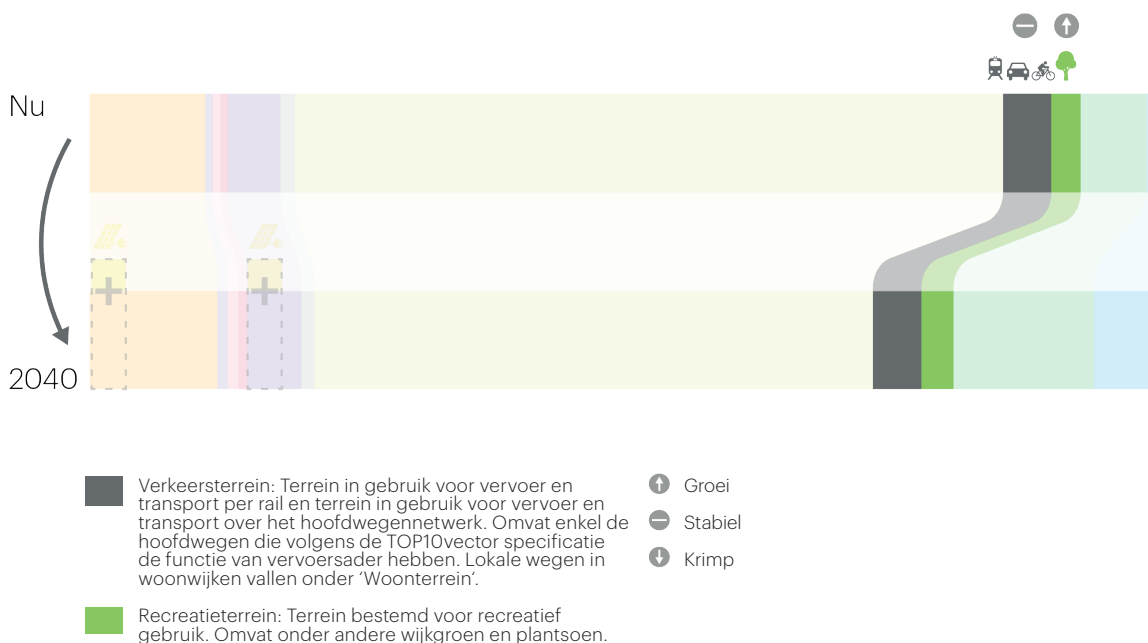


De Barcode

Wat betekent dit voor de verandering in ruimtegebruik 2040?

Door slimmer gebruik te maken van de ruimte voor mobiliteit hebben we hier in 2040 ongeveer evenveel ruimte voor nodig als nu het geval is*. De mobiliteitstransitie zorgt wel voor een andere en meer duurzame balans, die de lokale leefbaarheid ten goede komt:

er wordt steeds meer ruimte voor fiets en voetganger gemaakt. Het openbaar vervoer houdt een prominente plaats en waar mogelijk is de auto te gast. Er wordt zo min mogelijk extra verharding toegevoegd. De bestaande verharding krijgt een herverdeling en wordt waar mogelijk zelfs verminderd ten faveure van groen, klimaat en recreatie.



De bovenste barcode (nu) brengt schematisch in beeld welke functies nu een plek hebben in onze gemeente en hoe groot hun ruimtebeslag is. De ambitie van Roosendaal 2040 vraagt om extra ruimte. De gemeente blijft even groot en er komt geen ruimte bij, dus dit betekend groei, krimp of functiestapeling in het ruimtegebruik. De onderste barcode (de situatie in 2040) geeft een indicatief beeld van de toekomstige ruimteverdeling van de gemeente.

*De benodigde ruimte voor mobiliteit is onder andere gebaseerd op vergelijkend onderzoek tussen Roosendaal en steden van vergelijkbare grote, 100.000 steden en het Nederlands gemiddelde. Hierbij is gebruik gemaakt van de door de gemeente Roosendaal ontwikkelde Barcode-tool, die gebruik maakt van openbare CBS-data. De Barcode-vergelijkingen staan in Bijlage II van boek 3 De Opgave.



5.2.5 Bouwsteen Energie & Circulariteit

Roosendaal bouwt
aan een circulaire
en klimaat
neutrale stad en
buitengebied



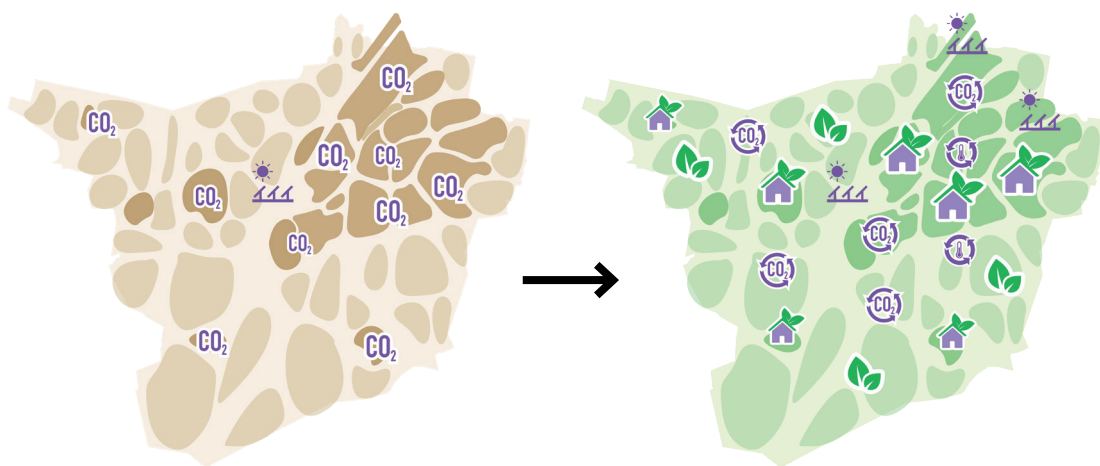
Onze ambitie voor Roosendaal is gericht op een circulaire en klimaatneutrale gemeente in 2050. Met de kwaliteitssprong zetten we de koers uit om dit doel te bereiken. Ons belangrijkste aanknopingspunt is de CO₂-impact van de gebouwde omgeving. Hier hebben we als gemeente de meeste invloed op. De uitstoot van bijvoorbeeld industrie en voertuigen rekenen we hier dus niet mee. De CO₂-uitstoot van de gebouwde omgeving bestaat uit twee hoofdonderdelen.

Ten eerste gaat het om de energie die vereist is voor het bouwen zelf: de CO₂-uitstoot die vrijkomt bij de werkzaamheden en het produceren van bouwmaterialen. Deze productie vindt tot nu niet vaak plaats binnen de gemeente. Met een transitie van onder meer de landbouw kan dit wel toeneemen omdat we meer bouwmaterialen lokaal willen verbouwen. Hierbij is het cruciaal dat de biobased productiepro-

cessen zo duurzaam mogelijk worden ingericht en de afstand tussen productie en toepassing zo klein mogelijk wordt gemaakt.

Ten tweede gaat het om het energieverbruik van woningen en bedrijfsgebouwen. Hierbij heeft het verbranden van aardgas voor verwarming de grootste CO₂ impact. Door het isoleren en verduurzamen van bestaande gebouwen wordt deze uitstoot verkleind. Dit is ook een middel om energiearmoede aan te pakken, omdat alle bewoners profiteren van energiezuinigere gebouwen – en niet alleen de huishoudens met een hoger inkomen.

We focussen op het opwekken van 100 procent – en wellicht meer – schone energie. Door op de daken van de stad zonnecellen - in combinatie met groen - te plaatsen, worden onze huishoudens meer zelfvoorzienend. In combinatie met een individuele warmtepomp of



Deze afbeelding laat de transitie zien van een traditionele, op fossiele brandstoffen gebaseerde gemeente naar een circulaire en klimaatneutrale gemeente in 2050, waarbij de focus ligt op het minimaliseren van CO₂-uitstoot door duurzame bouwmaterialen, energiezuinige gebouwen en de lokale opwekking van schone energie.



collectieve warmteoplossing kan de uitstoot van een gebouw zelfs worden teruggebracht naar nul. Dit geldt ook voor de (distributie)bedrijven. Door hun daken en gevels te benutten maken we dubbel gebruik van de ruimte en wordt de stad een 'energiecentrale' die veel van haar eigen stroom opwekt. Om tot een compleet duurzaam energiesysteem te komen, zetten we ook in op opslag (individueel en collectief) en andere manieren om elektriciteit en warmte te produceren en slim te verdelen. Hierbij houden we ons aan de gemaakte afspraken in de regio (Regionale Energie Strategie) en bereiden we ons voor op de toekomstige afspraken (RES2.0). Daarbij speelt de regionale opgave Powerport Moerdijk ook een rol. Het kan betekenen dat we als grootste gemeente van de stedelijke regio West-Brabant West daar wellicht ook nog een positie in krijgen om bepaalde energieopgaves in te vullen.

‘Er is heel veel industrie die moet vergroenen, de gemeente moet actiever communiceren over subsidiemogelijkheden voor vergroening van woningen, afval scheiden? Zorg dat alle inwoners snappen hoe dat werkt. Ook diegenen die geen Nederlands begrijpen.’

Bron: Het Gesprek

Uitgangspunten en keuzes

We hanteren de volgende uitgangspunten en keuzes bij deze bouwsteen:

1. Nieuwbouw energieneutraal en Paris-Proof

Grondgebonden woningen worden Nul-op-de-Meter (hoogste niveau). We hebben de ambitie voor nieuwe ontwikkelingen 'het nieuwe normaal' toe te passen waarmee we aanvullende duurzaamheidseisen willen stellen aan gebiedsontwikkelingen. Hiermee leggen we de lat hoger dan het Besluit Bouwwerken Leefomgeving (BBL).

2. Bestaande bouw energiezuinig

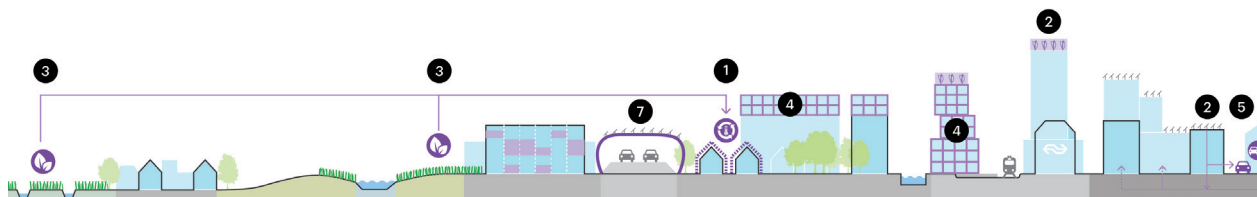
Bestaande woningen worden indien nodig geïsoleerd volgens norm 'De Standaard'. Dit is afhankelijk van onder andere het bouwjaar en energielabel. De Standaard is bedoeld om de CO₂-uitstoot te beperken en zo inwoners te beschermen tegen hoge energielasten. In het Klimaatakkoord zijn afspraken gemaakt over deze Standaard.

3. Bestaande bouw aardgasvrij

In 2040 is minimaal 40 procent van de bestaande woningen in Roosendaal aardgasvrij. We zetten hiervoor in op twee strategieën, waarbij de keuze per wijk verschilt: een collectieve oplossing zoals een warmtenet, of individuele oplossingen zoals all-electric. Het warmtenet van het Duurzaam Energiebedrijf Roosendaal wordt uitgebreid in wijken en bedrijventerreinen (bv Leisurpark Roosendaal) waar dit maatschappelijk en voor de bewoners en ondernemers een goede oplossing blijkt. Het overige deel – ongeveer 80 procent van bestaande bouw – wordt all-electric.

4. Opwekking hernieuwbare energie

Met de energietransitie komen uitdagingen naar voren zoals het balanceren van aanbod en vraag naar energie, de opslag en het vergroten van de capaciteit van het netwerk. Daarom is het belangrijk om duurzame energie zoveel mogelijk lokaal op te wekken en het aanbod te diversifiëren, dit ligt in lijn



Dit diagram toont een abstracte weergave van de gemeente Roosendaal en illustreert hoe de hierboven beschreven uitgangspunten en keuzes ruimtelijk landen.

met de RES2.0. We vermijden zon op land en maken meervoudig gebruik van ruimte door vooral in te zetten op zon op dak en gevels. Windenergie en energiehubs zijn essentieel om het aanbod en de vraag meer op elkaar aan te laten sluiten.

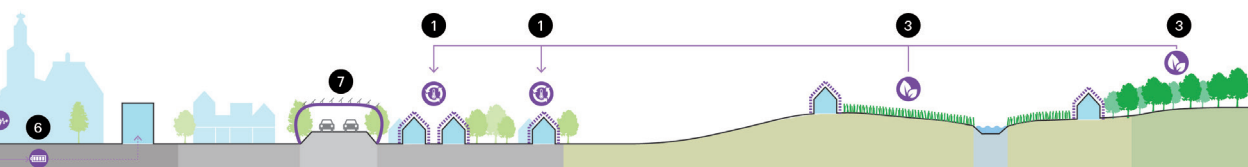
5. Niet slopen maar aanpassen

Een deel van de nieuwe woningen hoeven we niet nieuw te bouwen. Door in plaats van nieuwbouw zoveel mogelijk bestaande gebouwen te transformeren, splitsen, renoveren of optoppen kunnen we slim meer woningen toevoegen en besparen we veel CO₂. En dit is ook nog eens circulair verantwoord omdat we bouwmaterialen sparen.

6. Bio-based en secundaire materialen

We zetten in op het maximaliseren het aandeel bio-based en secundaire (gerecyclede en hergebruikte) bouwmaterialen voor nieuwbouw, transformatie en renovatie. Naast de regionale ontwikkelingen gaan we deels ook bio-based/

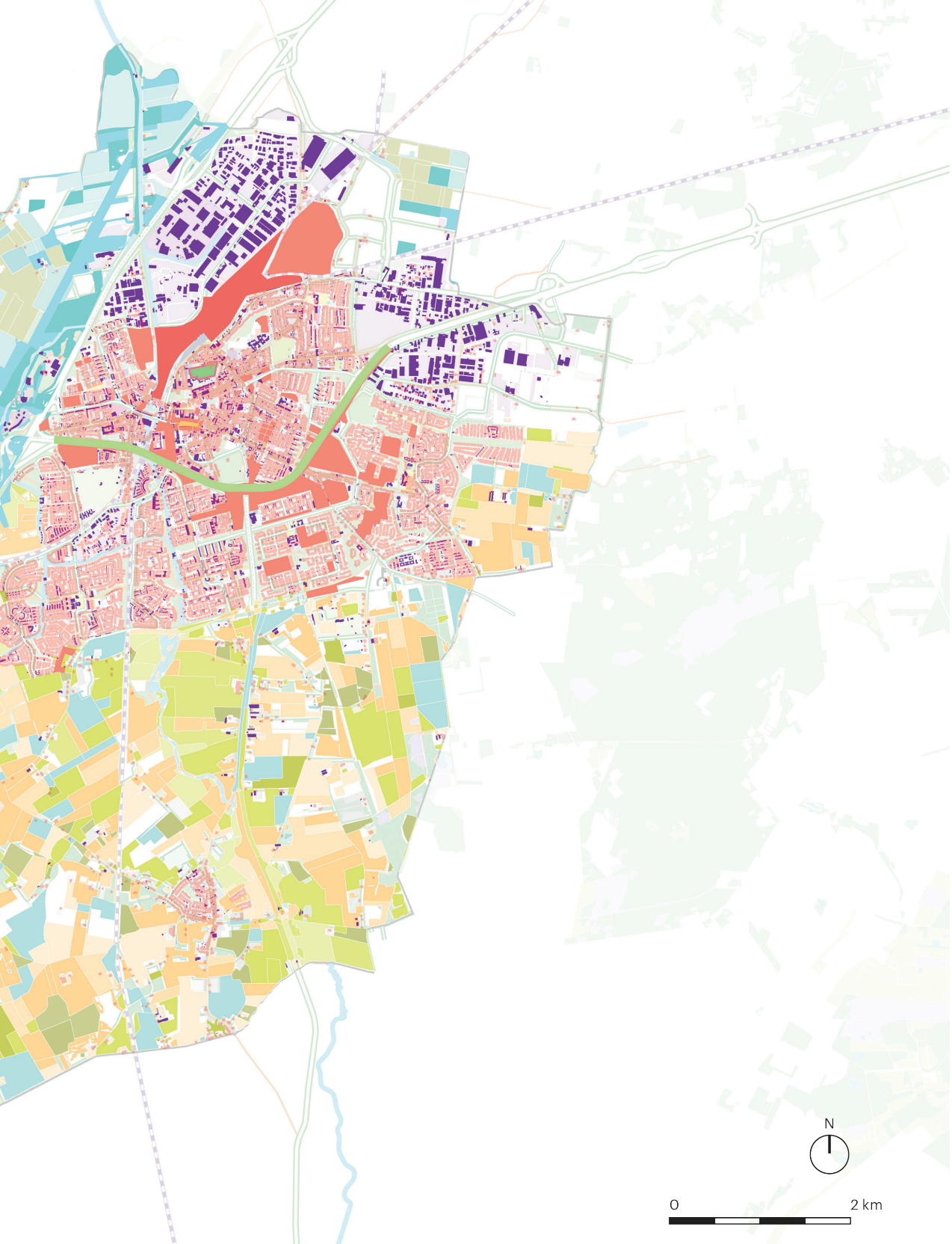
plant-based materialen produceren in Roosendaal (bijvoorbeeld hout, vlas, hennep en miscanthus). De ambitie is om in elk geval alle bio-based isolatiematerialen lokaal verbouwen. Daarnaast wordt er zoveel mogelijk natuurinclusief gebouwd en heeft houtbouw de voorkeur.



Projecten

Hoe komt dit tot uiting in het mozaïek van Roosendaal?

-  a. De Energiedaken
-  b. De transformatie van de bestaande voorraad
-  c. Paris-Proof nieuwbouw
-  d. De geëxtensiveerde en circulaire landbouw





De gerenoveerde Moeder
Godskerk met zonnedak?

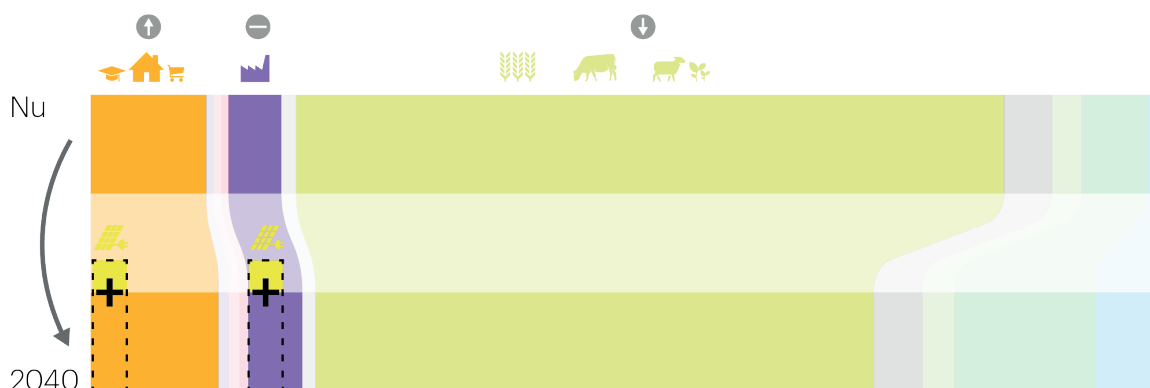


De Barcode

Wat betekent dit voor de verandering in ruimtegebruik 2040?

Voor de duurzame energieopwekking van Roosendaal in 2040 zetten we in op meervoudig ruimtegebruik. We hebben in Roosendaal maar liefst een oppervlakte van 6.700.000 m² aan daken*. Voor de energievoorziening van de Roosendaalse woningen is totaal

1.281.000 m² aan zonnepanelen nodig*. Dat betekent dat we op minimaal een vijfde van alle daken zonnepanelen willen realiseren. Om de netcongestie te verzachten, wordt ingezet op het diversifiëren van de opwek van stroom te. Hierbij kunnen windenergie en de opslag van elektriciteit (als mogelijk onderdeel van de regionale opgave



Woonterrein: terrein dat voornamelijk voor het wonen bestemd is, inclusief primaire woonvoorzieningen. Omvat onder andere: terrein met bestemming wonen;

Bedrijventerrein: terrein in gebruik voor nijverheid, handel en zakelijke dienstverlening. Omvat onder andere: materialenhubs;

Agrarisch terrein: terrein bestemd voor agrarisch gebruik, zoals glastuinbouw, veehouderij, grasland, tuinland, bouwland of boomgaard.

Energieopwekking en infrastructuur: terrein bestemd voor energieproductie (zonnedaken en -velden) en infrastructuur van collectieve voorzieningen (elektriciteitsnet en warmtenet)

↑ Groei

→ Stabiel

↓ Krimp

De bovenste barcode (nu) brengt schematisch in beeld welke functies nu een plek hebben in onze gemeente en hoe groot hun ruimtebeslag is. De ambitie van Roosendaal 2040 vraagt om extra ruimte. De gemeente blijft even groot en er komt geen ruimte bij, dus dit betekent groei, krimp of functiestapeling in het ruimtegebruik. De onderste barcode (de situatie in 2040) geeft een indicatief beeld van de toekomstige ruimteverdeling van de gemeente.

Powerport Moerdijk) een rol spelen. De infrastructuur van collectieve voorzieningen (zoals het uitbreiden van het elektriciteitsnet en warmtenet) zal ook ruimte in beslag nemen.

Daarnaast hebben we de ambitie om een deel van de grondstoffen voor biobased materialen voor de bouw

en isolatie van bestaande en nieuwe woningen lokaal te verbouwen. Hoeveel ruimte hiervoor nodig is en waar de meeste vraag naar is en de meeste potentie ligt, is iets dat we in een vervolgtraject verder willen onderzoeken.

‘Huishoudens echt helpen met verduurzamen: ik wil best van het gas af - graag - maar investering is voor mij te hoog en lening niet interessant.’

Bron: Het Gesprek

*De aantallen potentieel energieproductie zijn onder andere gebaseerd op vergelijkend onderzoek tussen Roosendaal en steden van vergelijkbare grote, 100.000 steden en het Nederlands gemiddelde. Hierbij is gebruik gemaakt van de door de gemeente Roosendaal ontwikkelde Barcode-tool, die gebruik maakt van openbare CBS-data. De Barcode-vergelijkingen staan in de Bijlage van Boek 3 De Opgave. De aantallen zijn daarnaast gebaseerd op capaciteitsstudies in GIS.

5.2.6Bouwsteen Wonen

Passende
woningen voor de
Roosendalers en
nieuwe woningen
om groei mogelijk
te maken



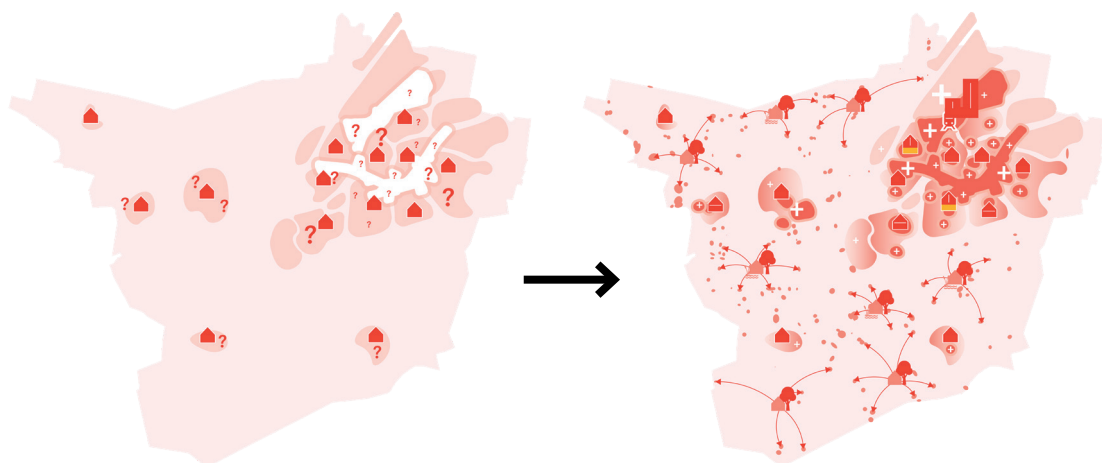
“Ik zou het heel fijn vinden wanneer er voldoende woningen komen, met kinderen in de twintig merk je hoe ingewikkeld het is om in Roosendaal de volgende stap naar zelfstandigheid te kunnen zetten.”

Bron: Het Gesprek

We hebben niet alleen de opgave om meer woningen te bouwen, in het kader van de landelijk/provinciale verstedelijkingsstrategie, maar willen goed passende woningen voor de Roosendalers – van jong tot oud.

Daarnaast bouwen we nieuwe woningen om de groei van onze gemeente mogelijk te maken. Op dit moment is het woningaanbod in Roosendaal eenzijdig; er zijn naar verhouding te veel eengezinswoningen en te weinig appartementen. Uit de nulmeting blijkt dat bijvoorbeeld ouderen in Roosendaal vaak blijven wonen in een woning die niet bij ze past (te groot, te hoog energieverbruik, te veel onderhoud). Ook jongeren vinden het moeilijk om een woning te vinden, zowel in de buurten en wijken als in de dorpen. Daarom willen we meer diversiteit in het woningaanbod aanbrengen. Deels door nieuwbouw te realiseren en deels door het bestaand woningbezit van corporaties hiervoor geschikt te maken.

Naast een breder aanbod moeten er ook substantieel meer woningen bij komen voor nieuwe inwoners. De groei helpt ons om het voorzieningenniveau naar een hoger niveau te tillen. Er zijn veel locaties onderzocht, om daarop voldoende bouwcapaciteit te ontwikkelen. Dit geeft flexibiliteit in de komende jaren waarbij kan worden gekozen tussen de verschillende locaties. Een afgewogen verdeling is noodzakelijk. Zo streven we naar verdichting van het wonen rondom de spoorknop maar willen we ook in de andere stadsdelen woonruimte toevoegen, zodat bewoners in hun eigen buurt kunnen blijven wonen. De timing ervan is nog niet geheel voorspelbaar. Wel weten we dat het om een mix aan locaties en projecten zal gaan. Het louter bouwen van woningen in het buitengebied is te kwetsbaar vanwege de eisen vanuit natuurontwikkeling en waterbuffering en de belangen van agrarische ondernemers. Dit nog los van eventuele bereik-



Deze afbeelding laat de transitie zien naar een toekomst waarin stedelijke verdichting alsmede kleinschalige woonvormen in het buitengebied bijdragen aan beter passende woningen voor huidige en nieuwe inwoners.



baarheidsbeperkingen. Tegelijkertijd is het niet reëel om alle woningen in de bestaande binnenstad te situeren. Dit betekent dat er een mix van verdichting moet plaatsvinden tussen het oude centrum en de verschillende woonwijken, hetgeen wel betekent dat we te maken krijgen met mogelijk complexe planologische procedures.

Het gevarieerde woonprogramma dat wij voorstellen versterkt het mozaïek van plannen in de hele gemeente. En dit maakt een doorlopende planning mogelijk, ook na 2040.

Ten slotte biedt het bouwen van nieuwe woningen ons de kans om de dorpen, buurten en wijken te verfraaien, meer differentiatie te realiseren en hun identiteit te versterken. Zo kunnen we lege en onaantrekkelijke plekken integraal onderdeel maken van het mozaïek van Roosendaal en ongebruikte en vervallen gebouwen transformeren tot unieke iconen die onze stad op de kaart zetten.

Uitgangspunten en keuzes

We hanteren de volgende uitgangspunten en keuzes bij deze bouwsteen:

1. We geven vorm en inhoud aan een ambitieuzere woningbouwopgave

In het kader van de regionale verstedelijkingsopgave mede ook een inhaal-slag voor Roosendalers zelf om een zekere wooncarrière te kunnen maken. We ontwikkelen nieuwe woningen voor Roosendalers die nu moeilijk een (geschikte) woning kunnen vinden, zoals jongeren, starters en ouderen. Daarom voegen we meer appartementen toe dan eengezinswoningen, waar er al veel van zijn in Rosendaal. Door de doorstroming komen er grondgebonden woningen beschikbaar voor bijvoorbeeld gezinnen.

2. Woningen voor nieuwe inwoners

Deze groei betekent dat we voor nu zo'n 10.000 woningen bouwen tot 2040. Hiermee draagt Rosendaal bij aan de landelijke woningopgave en wordt de positie van de stad in de regio versterkt.

3. Verdichten in de stad

De nieuwe woningen bouwen we voornamelijk in de bestaande stad door verdichting op verschillende niveaus. Dat betekent ook dat we op veel plekken meer hoogbouw toevoegen. De grootste concentraties komen op locaties die uitstekend bereikbaar zijn met trein, openbaar vervoer, fiets en lopend (en auto). Verdichting en verbeteren van de leefkwaliteit zetten we ook in als hefboom voor de verbete-



Dit diagram toont een abstracte weergave van de gemeente Rosendaal en illustreert hoe de hierboven beschreven uitgangspunten en keuzes ruimtelijk landen.

ring van de voorzieningen en kwaliteit ervan. Daarnaast wordt zodoende ook het draagvlak voor deze voorzieningen verbeterd en profiteren hiervan zowel de inwoners van de gemeente als de regio.

4. Eventuele bijzondere woonvormen in het buitengebied

Ook in het landschap kan er straks meer gewoond worden, met bijzondere extensieve woonvormen. Dit doen we zeker niet zomaar overal, maar we zetten dit strategisch in als middel om bijvoorbeeld nieuwe natuur te creëren, de omschakeling naar circulaire landbouw, het bevorderen van recreatief gebruik en om het draagvlak voor de voorzieningen in het buitengebied op peil te houden.

5. Renoveren, transformeren, optoppen

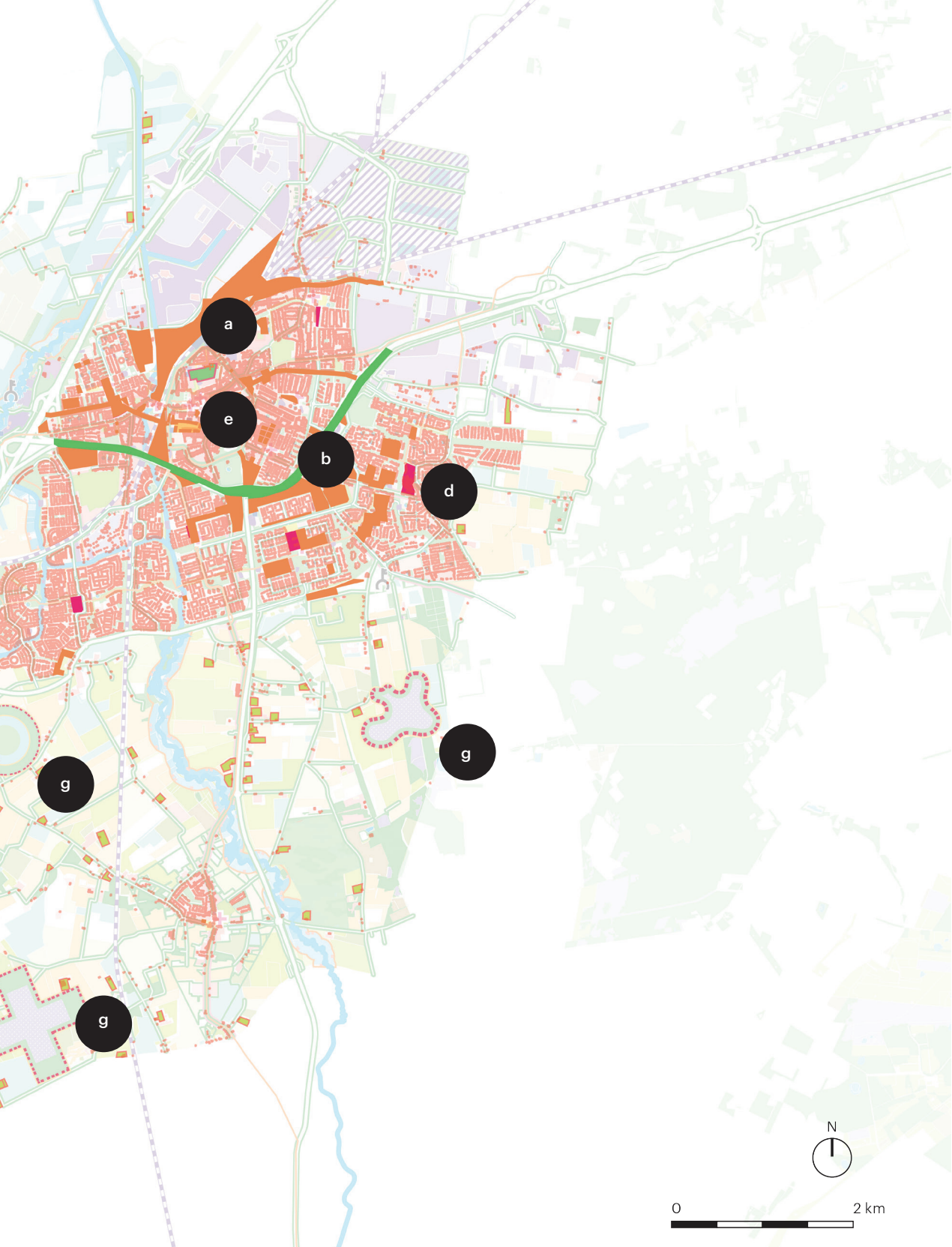
Naast het bouwen van nieuwe woningen richten we ons ook op de aanpassing, verbetering en verduurzaming van de bestaande woningvoorraad. Slim meer woningen toevoegen op dezelfde ruimte leidt tot meer diversiteit in woningtypes en meer draagvlak voor de voorzieningen; in de directe omgeving en Roosendaal als geheel.



Projecten

Hoe komt dit tot uiting in het mozaïek van Roosendaal?

-  a. De spoorzone
-  b. De (deels) overkluisde A58
-  c. De grote ontwikkellocaties
-  d. De wijkcentra
-  e. De transformatie van bestaande voorraad
-  f. De collectieve erven
-  g. De nieuwe landgoederen



Nieuwe woningen en bewoners voor
meer levendigheid en reuring?



De nieuwe, Nieuwe Markt

‘Bouwen is zeker noodzakelijk. Belangrijk om te kijken naar inbreiding ipv uitbreiding. Waar zijn gaten in de wijk of kan oude bestaande bouw effectiever worden ingedeeld. Groen buitengebied blijft belangrijk evenals speelmogelijkheid in de wijk.’

Bron: Het Gesprek



Verdichting en vergroening
gaan hand in hand?

De Barcode

Wat betekent dit voor de verandering in ruimtegebruik 2040?

Voor de kwaliteitssprong naar circa 100.000 inwoners in 2040 voegen we zo'n 10.000 tot 15.000 nieuwe woningen* toe. Op basis van het landelijk gemiddelde per persoon betekent dit een extra ruimtegebruik van ruim 1200 ha* (dit zijn de delen van de stad waar gewoond wordt, inclusief de private buitenruimte en woonstraten).

De hiervoor benodigde ruimte vinden we in de bestaande stad en aan de randen, waardoor de kwaliteit van het open buitengebied wordt behouden. Voorbeelden zijn de Spoorzone, het KCT-terrein en het oude Bravis ziekenhuis. Hier wordt gebouwd in een grotere dichtheid dan in de gemiddelde Roosendaalse woonwijk.

Op die manier maken we slimmer gebruik van de ruimte en creëren we



De bovenste barcode (nu) brengt schematisch in beeld welke functies nu een plek hebben in onze gemeente en hoe groot hun ruimtebeslag is. De ambitie van Roosendaal 2040 vraagt om extra ruimte. De gemeente blijft even groot en er komt geen ruimte bij, dus dit betekent groei, krimp of functiestapeling in het ruimtegebruik. De onderste barcode (de situatie in 2040) geeft een indicatief beeld van de toekomstige ruimteverdeling van de gemeente.

ook nieuwe, stedelijke woonmilieus die passen bij de wensen van een- en tweepersoonshuishoudens maar ook van stedelijk georiënteerde gezinnen. Door de mobiliteitsnetwerken slimmer in te richten, maken we waar mogelijk ruimte voor extra woningen. Bijvoorbeeld door overmaatse wegprofielen te versmallen en het parkeren te clusteren in mobiliteitshubs.

Voor een deel van de woningen hebben we helemaal geen nieuwe ruimte nodig. Bijvoorbeeld door bestaande gebouwen op te toppen of door grote woningen te splitsen in kleinere appartementen.

Dit is vergelijkbaar met:

- Ruim 120 ha. woonterrein is vergelijkbaar met ongeveer 1,5x het centrum van Roosendaal.

*De aantallen potentieel extra woningen zijn onder andere gebaseerd op het gemeentelijk woningbouwprogramma en op vergelijkend onderzoek tussen Roosendaal en steden van vergelijkbare grote, 100.000 steden en het Nederlands gemiddelde. Hierbij is gebruik gemaakt van, de door de gemeente Roosendaal ontwikkelde Barcode-tool, die gebruik maakt van openbare CBS-data. De Barcode-vergelijkingen staan in Bijlage II van boek 3 De Opgave.



Bijlage I

Mobiliteit is
een belangrijk
onderdeel en
middel om
de ambities van
Roosendaal 2040
te realiseren



Zonder maatregelen neemt het autoverkeer richting 2040 nagenoeg overal toe. Hierdoor komen de bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid en gezondheid onder druk te staan.

Allereerst is het zaak dat Multimodale. Een verandering in het huidige mobiliteitsgebruik is essentieel om de ambities van de Roosendaalse kwaliteitssprong te halen. Er is als het ware een transitie in mobiliteit nodig. Dit gebeurt door:

- In te zetten op meer actieve vervoerswijzen. Om meer bewegen te stimuleren en bij te dragen aan minder uitstoot van schadelijke gassen en geluid.
- De verkeersveiligheid voor alle inwoners van Roosendaal te vergroten
- Het grote ruimtegebruik van autoverkeer, bewegend en stilstaand, te verminderen. Door vooral in te zetten op efficiënter ruimtegebruik, namelijk lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelvervoer.

Niks doen is geen optie

Zonder maatregelen neemt het autoverkeer richting 2040 nagenoeg overal in de gemeente verder toe waardoor bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid onder druk komen te staan. Met name de binnenring en de toegangswegen van Roosendaal vanaf de snelweg komen vast te staan. De

bereikbaarheid voor autoverkeer, en de CO₂-uitstoot nemen daardoor toe, het wordt lastiger oversteken op de wegen in en nabij de binnenstad en voetgangers en fietsers verliezen positie en ruimte.

Daarom is het nodig om naar een andere verdeling van mobiliteit te gaan, oftewel: de mobiliteitstransitie. De nadruk komt te liggen op het maximaal faciliteren en verleiden van lopen, fietsen en openbaar vervoer. Niet langer de auto op 1, maar door in te zetten op nabijheid en het STOMP-principe: Ideaal voor lopen (S) en fietsen (T), Openbaar vervoer (O) en deelmobiliteit (M). Randvoorwaarde is dat alle woon- en werkgebieden en de binnenstad bereikbaar blijven met de auto (P).

Waarom doen we dat?

- Om de leefkwaliteit in de verblijfsgebieden te verbeteren
- Om de verkeersveiligheid voor alle modaliteiten te verbeteren
- Meer ruimte te maken voor toevoegen van groen en water
- Meer ruimte en kansen voor fietsers en voetgangers

Hoofdwegenstructuur in de kwaliteits-sprong en Integrale Mobiliteitsvisie

In dit Roosendaal 2040 maken we geen definitieve keuzes voor de hoofdwegenstructuur in Roosendaal.

We geven de richting aan en werken dat in de Mobiliteitsvisie nader uit.

In de Mobiliteitsvisie geven we meer inzicht door in verschillende scenario's te kijken naar de toekomstige mobiliteit van Roosendaal. Uit die scenario's blijkt onder andere dat het (vanouds) faciliteren van autoverkeer negatieve effecten geeft. Zo worden alle toegangswegen van en naar de snelweg en de centrumring drukker. Wat negatieve gevolgen heeft voor de leefkwaliteit, de verkeersveiligheid en de algehele bereikbaarheid van Roosendaal.

De rol van de huidige infrastructuur in het hoofdwegennet

De principes in de kwaliteitssprong zijn onder andere gericht op het vermindere van het doorgaande autoverkeer uit leefgebieden, waaronder het centrum. Het kan zijn dat voor de hoofdwegen nadere aanpassingen en investeringen nodig zijn. Op het gebied van verkeers-

management en/of aanpassing van infrastructuur. Daar zal de Mobiliteitsvisie een eerste aanzet voor geven. Verdere uitwerking daarvan vindt plaats na vaststelling van de Mobiliteitsvisie; deels in de vertaling naar ruimtelijke en deels in aparte Mobiliteitsprojecten. Ook mogelijke ingrepen om doorgaand autoverkeer uit het centrum te weren werken we hierbij uit.

Toegangspoorten en onderliggende autowegenstructuur

Wat voor de hoofdstructuur geldt, is ook van toepassing voor de toegangspoorten van de woon- en werkgebieden en de binnenstad. De uitwerking hiervan vindt plaats na vaststelling van de Integrale Mobiliteitsvisie. Verder noemen we de verkenning naar mogelijke extra ontsluitingswegen, onder andere bij Weihoek en de zuidelijke woonwijken van Roosendaal.

De principes voor het autonetwerk bieden flexibiliteit in de uitwerking. Met name voor de stedelijke ontsluitingswegen/toegangspoorten. De invulling en verdere uitwerking

vindt plaats in de Mobiliteitsvisie en de daaruit voortkomende projecten. De verschillende opties voor de stadsontsluitingswegen zijn:

- Het 'doorlussen' van de stadsontsluitingswegen. Een logische combinatie van hoofdwegen maakt dat meerdere opties zijn voor ontsluiting. Dit kan wel zorgen voor meer ongewenst doorgaand autoverkeer.
- Herinrichting van straten: door de straten niet af te sluiten maar anders vorm te geven om een lagere snelheid te krijgen. Onder andere door aanpassingen in breedte, materialisering en type functies langs de weg.
- Op termijn autobeperkende maatregelen op wegen om doorgaand autoverkeer onmogelijk te maken. De wegen blijven wel toegankelijk voor openbaar vervoer, nood- en hulpdiensten, fietsers en voetgangers.

Afvangen autoverkeer

Op logische locaties kijken we naar zoekgebieden voor geclusterde (auto) parkeervoorzieningen. De meeste

potentie ligt bij locaties nabij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

Daar komen bijvoorbeeld ook kansen voor dubbelgebruik van parkeervoorzieningen. Denk bijvoorbeeld aan de ontwikkelingen bij de Stok, Oostpoort, in Westrand en Spoorzone.

In de Mobiliteitsvisie doen we meer uitspraken over de autobereikbaarheid van het centrum in relatie tot de functie van de huidige Centrum- en Parkeer-ring. Bijvoorbeeld door een nieuwe westelijke entree van parkeergarage de Nieuwe Markt.



Bijlage II

Eén van de doelen
van Roosendaal
2040 is het
slechten van
de barrière van
de A58



De A58 is te belangrijk voor zowel de stedelijke als doorgaande verkeersverbindingen om deze uit te plaatsen. De weg biedt - in overkluisde vorm - juist kansen voor de mobiliteitstransitie.

Roosendaal wil groeien naar mogelijk zo'n 100.000 inwoners en de vraag naar woningen combineren met een verbetering van de stad qua wonen en voorzieningen op alle fronten. Dit betreft onder meer kwaliteitsimpulsen op het gebied van groen, cultuur, infrastructuur en mobiliteit, sociale woningen, duurzaamheid en werkgelegenheid. Maar ook de ruimtelijke kwaliteit heeft hierbij expliciet aandacht met bijvoorbeeld meer ruimte voor groen en openbare ruimte. In de kwaliteits-sprong is dit vertaald middels een samenhangend geheel van voorstellen, die de bestaande structuur versterkt en uitbreidt.

Op het gebied van mobiliteit wordt in Roosendaal 2040 de nadruk gelegd op het bevorderen van langzaam verkeer. Ook het herinrichten van verkeersruimten om barrières te verminderen en de toegankelijkheid voor iedereen, met name kwetsbare groepen, te verbeteren. Om dit te bereiken wordt onder meer gepleit om de hoofdwegenstructuur van de stad hiervoor aan te passen, waarbij doorgaand verkeer zoveel mogelijk om de stad wordt geleid en waar mogelijk barrières worden opgeheven.

Eén van deze barrières betreft de A58, die het centrum en de zuidoostelijke zijde van Roosendaal van elkaar scheidt. Dit bemoeilijkt verplaatsingen tussen beide gebieden. In de kwaliteitssprong wordt ten doel gesteld om deze barrière te slechten. Dat kan ofwel door de barrière te verwijderen (lees: de A58 uit de stad te halen/te verplaatsen) ofwel door de barrièrewerking van de A58 door de stad te verminderen. Dit laatste gaat uit van behoud van de A58 op de huidige locatie met bijbehorende aansluitingen op het lokale wegennet, maar bijvoorbeeld (deels) overkluist en/of verdiept zodat veilige, directe en snelle verbindingen voor actieve mobiliteit en openbaar vervoer mogelijk zijn.

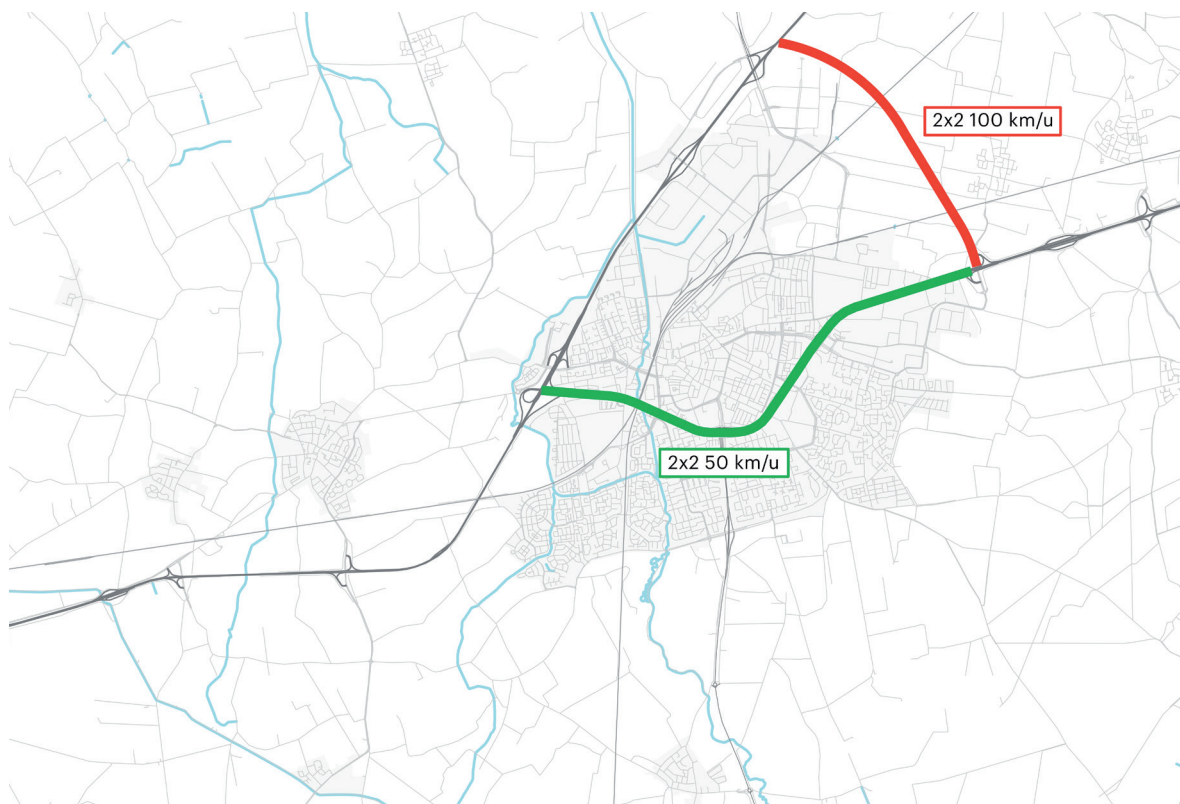
Aangezien de A58 een belangrijke landelijke verkeersader is voor zowel de regio als de stad Roosendaal zelf, heeft het eventueel uitplaatsen van de A58 grote impact op de vervoersstromen, bereikbaarheid en het functioneren van Roosendaal. Verkeer uit heel Roosendaal verzamelt zich via een van de drie op- en afritten op de A58. Het volledig uitplaatsen van de A58 lijkt op het oog weliswaar een aantrekkelijk beeld waarbij de barrièrewerking wordt opgelost,

echter is het verkeerskundig effect hiervan ongewenst. Het overgrote deel van het Roosendaalse netwerk is immers gericht op ontsluiting richting de huidige A58.

In zowel Roosendaal 2040 als de Mobiliteitsvisie wordt bovendien ten doel gesteld om doorgaand verkeer zoveel mogelijk buiten de stad om te leiden en de autoritten dwars door de stad tegen te gaan. De A58 geldt als belangrijke auto-as om dit mogelijk te maken. Dit is ook een van de redenen om de A58

niet om te leggen en daarmee dicht bij de stad te houden, zodat dit een snelle schakel blijft van en naar de stad en de bedrijventerreinen.

Wanneer de A58 totaal verdwijnt resulteert dit in nieuwe routes voor autoverkeer in en door de gehele stad. Niet alleen dient er dus een alternatief buiten de stad te zijn voor doorgaand verkeer (nieuwe snelweg), ook zal een weg met stedelijke verzamel functie op het huidige kom tracé benodigd blijven



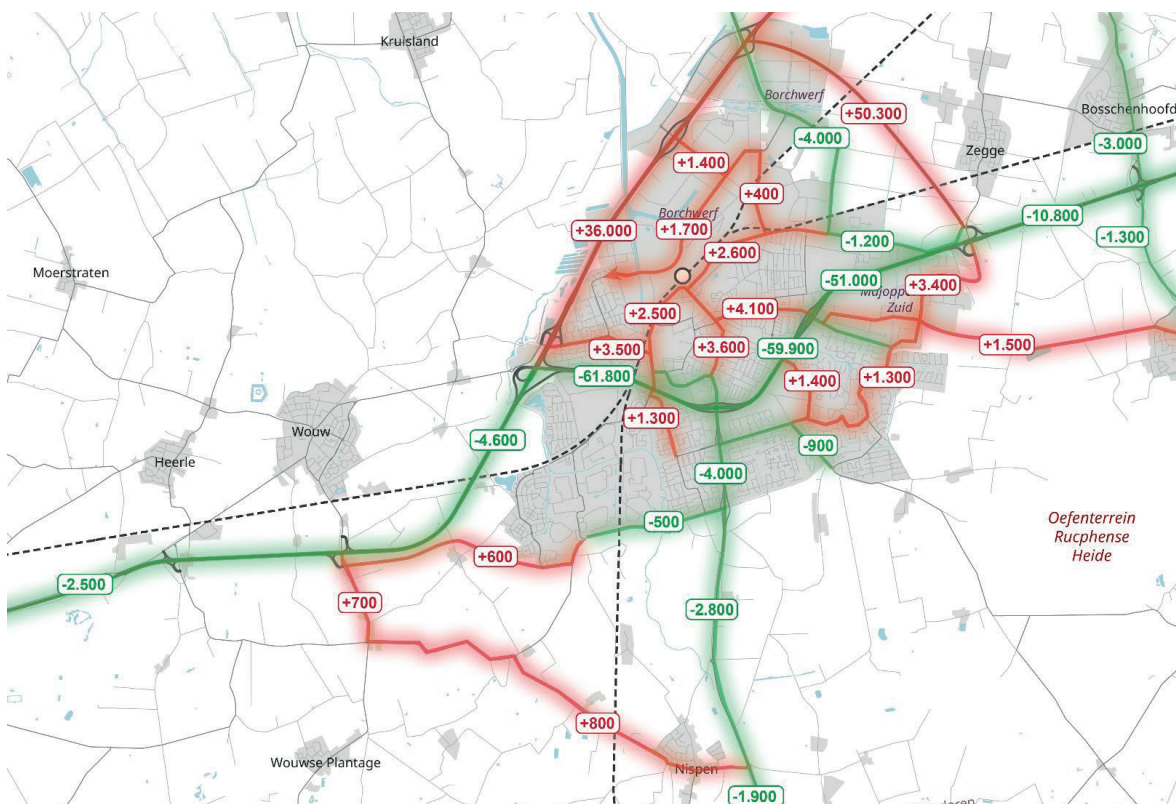
om ongewenste verkeerstromen door woonwijken te voorkomen.

Ter ondersteuning hiervan is een verkeersmodelberekening uitgevoerd. Hierin is de huidige A58 afgewaardeerd naar een gebiedsontsluitingsweg met 50km/u regime (GOW50) en is de A58 uitgeplaatst ten noorden van de stad Roosendaal. Als alternatief is een verbinding doorgerekend, tussen afrit Zegge (A58) en afrit Oud Gastel – Borchwerf, met een maximumsnelheid

van 100 km/u. Onderstaande afbeelding vat deze twee ingrepen schematisch samen.

Het resultaat van de verkeersmodelberekening is op de kaart hieronder weergegeven.

Het uitplaatsen van de A58 naar het tracé ten noorden van de stad resulteert in grootschalige verkeersverschuivingen. Hiermee wordt de A58 tussen Eindhoven-Vlissingen een steeds meer indirecte verbinding. Op hoofdlijnen



betreft dit de volgende verkeersverschuivingen:

- Op de afgewaardeerde A58 is een afname van circa 60.000 en resteren bijna zo'n 25.000 motorvoertuigen/etmaal (mvt/etm) zichtbaar!
- Op de afgewaardeerde A58 is een afname van circa 60.000 en resteren nog bijna zo'n 25.000 mvt/etm! motorvoertuigen/etmaal zichtbaar. Het westelijk deel bevat de grootste afname (circa 62.000 mvt/etm); het oostelijk deel kent met circa 51.000 mvt/etm een iets lichtere afname van verkeer. Het merendeel van dit verkeer kiest voor de uitgeplaatste route bovenlangs (de nieuwe A58). Deze noordelijke route tussen afrit Borchwerf en afrit Zegge trekt circa 50.000 ritten per etmaal.
- Binnen de kern Roosendaal ontstaan meerdere (sluip)routes. Er rijdt minder verkeer over de Antwerpseweg (N262) en toeleidende routes. Verkeer sluipt binnendoor over onder meer de Binnenring, Burg. Freijterslaan, Bergsebaan door Nispen en de President Kennedylaan.
- Op grotere schaal zijn omslagen in de routekeuzes voor langer afstandsverkeer zichtbaar. Zo neemt op de doorgaande as A58 het verkeer af (ca. -10.000 mvt/etm ter hoogte van Etten-Leur; ca. -3.000 mvt/etm ter hoogte van Wouwse Plantage). Dit verkeer verplaatst naar alternatieve routes over enerzijds de A17 (+10.700 mvt/etm) en anderzijds de A4 (+1.000- 2.000 mvt/etm). Ook sluipt

verkeer 'binnendoor' in het achterland van Roosendaal onder andere via de N268.

- Ook is een omslag van verkeer uit onder andere Rucphen en omgeving en Breda zichtbaar. Verkeer uit Rucphen reist als gevolg van de uitgeplaatste A58 binnendoor over onder meer de Rucphensebaan en Van Beethovenlaan; verkeer uit de regio Breda kiest eerder voor de route over de Randweg Etten-Leur naar de A17.

Het uitplaatsen van de A58 ten noorden van de stad leidt op de locatie van de huidige A58 tot een forse verlichting van de verkeersdruk. Weliswaar neemt de verkeersintensiteit met ca. 60.000 mvt/etm af (ruim 70 procent), maar toch blijft op deze weg circa 24.000 mvt/etm rijden. Daarmee blijft het tracé van de huidige A58 een stedelijke ontsluitingsroute met een **aanzienlijke**

- De toename van al het extra verkeer (+36.000 mvt/etm) op de A17 gaat sowieso leiden tot forse verkeersproblemen op de diverse afslagen voor o.a. Borchwerf 1 en 2, maar zeker nabij knooppunt de Stok en Leisurepark de Stok. Dit leidt tot onacceptabele verkeerstremmingen en files in met name de ochtend- en avondspits, met alle gevolgen van dien.

Ter vergelijking: op de Zuidelijke Randweg in Breda, voorheen eveneens onderdeel van de A58, rijden vandaag de dag dagelijks 32.000 mvt/etm. Daarmee is de stedelijke route door

Roosendaal die overblijft op de locatie van de huidige A58, al dan niet in licht afgeslankte vorm, redelijk vergelijkbaar met de situatie in Breda. In Breda wordt de Zuidelijke Randweg momenteel als barrière ervaren voor doorgaand verkeer. Zodoende leidt het uitplaatsen van de A58 uit Roosendaal naar verwachting niet direct tot een verbeterde oversteekbaarheid voor actief verkeer.

Al met al kan worden geconcludeerd dat het uitplaatsen van de A58 uit de stad Roosendaal verkeerskundig niet opweegt tegen de verkeershinder elders, extra kosten en inspanningen die dit kost, onder andere ten aanzien van omgevingseffecten van een omgelegde A58 ten noorden van Roosendaal. Het huidige tracé kan mogelijk wel worden afgewaardeerd naar een 50 km/u inrichting wat leidt tot een forse verlaging van de verkeersintensiteiten. Voor verkeer richting Bergen op Zoom en stedelijk verkeer van en naar Roosendaal blijft het tracé van de huidige A58, zelfs met een snelheidslimiet van 50 km/u, de snelste route. Dit maakt dat het huidige tracé van de A58 ook bij uitplaatsing een stedelijke verbindingsweg blijft met ruim 24.000 ritten per dag. Daarmee blijft de weg een barrière tussen het centrum van Roosendaal en het zuidoostelijk deel van de stad. Bovendien leidt dit tot een groei van ruim 30.000 mvt/etm op het zuidelijk deel van de A17. Dit zet de doorstroming op dit wegvak verder onder druk. De implementatie van een omlegging

van de A58 heeft bovendien de nodige voeten in de aarde, onder meer ten aanzien van natuur, (juridische) haalbaarheid, financiën en negatieve verkeerseffecten. De haalbaarheid wordt daarbij ook bemoeilijkt door het gebrek aan noodzaak vanuit het Rijk voor een omlegging van de A58. In Roosendaal 2040 en de Mobiliteitsvisie Roosendaal 2040 wordt daarom niet ingezet op het uitplaatsen van de A58. De A58 is te belangrijk voor zowel de stedelijke als doorgaande verkeersverbindingen en biedt kansen voor de mobiliteitstransitie door het sturen van verkeer buitenom over de hoofdstructuur, verder onderzoek en uitwerking is noodzakelijk. Dit maakt juist meer ruimte voor groen en actieve mobiliteit mogelijk in de woonwijken en de centra mogelijk. Het uitplaatsen van de A58 leidt juist tot meer binnenstedelijk verkeer, onder meer dwars door woongebieden, en is daarmee contraproductief en zeer ongewenst ten aanzien van deze doelen.



Bijlage III

Roosendaal in
de wijde regio:
tussen Randstad,
Zeeland, Brabant
en Antwerpen



Roosendaal heeft een historie van sterke regionale verbondenheid, we kijken vanouds over de grenzen van gemeenten en landen.

Door de ligging aan zowel spoor- als snelwegen vormt Roosendaal een ideale uitvalsbasis, zowel in de richting van Zeeland, Randstad, Brabant en Antwerpen. Deze gebouwde infrastructuur is een absolute kracht, maar dat geldt ook voor de landschappelijke kwaliteiten in het buitengebied.

Hier staat de komende jaren veel te gebeuren, met de klimaatverandering, landbouwtransitie en natuurontwikkeling. Op deze thema's sluiten we aan op regionale en nationale perspectieven en programma's en werken we samen met partners zoals onze collega-overheden, landbouworganisaties en waterschappen.

In dit hoofdstuk lichten we de regionale positionering van Roosendaal toe aan de hand van de zes bouwstenen van de visie voor Roosendaal 2040:

- Natuur & Water
- Sociaal
- Economie & Onderwijs
- Mobiliteit
- Energie & Circulariteit
- Wonen

Natuur & Water

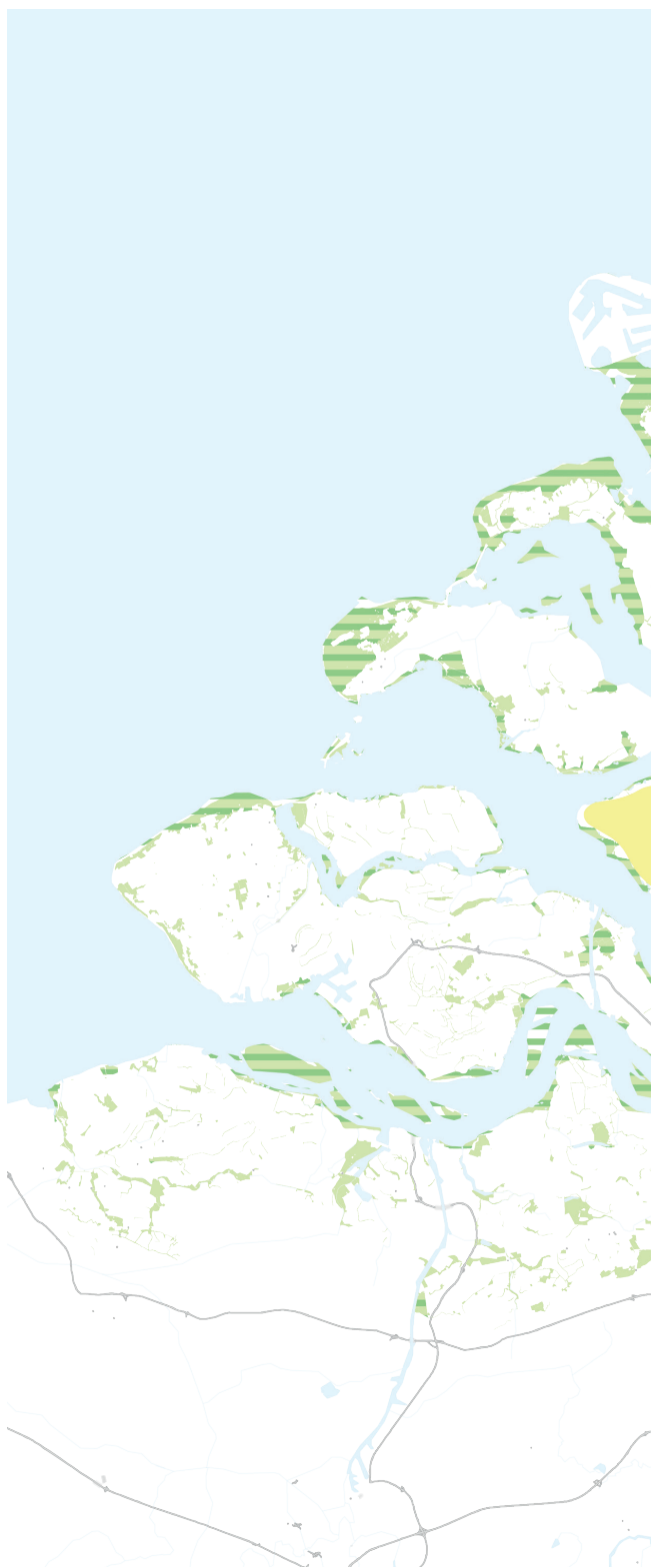
Poort naar het 'Brabants' landschap; nieuwe natuur en transitie landbouw

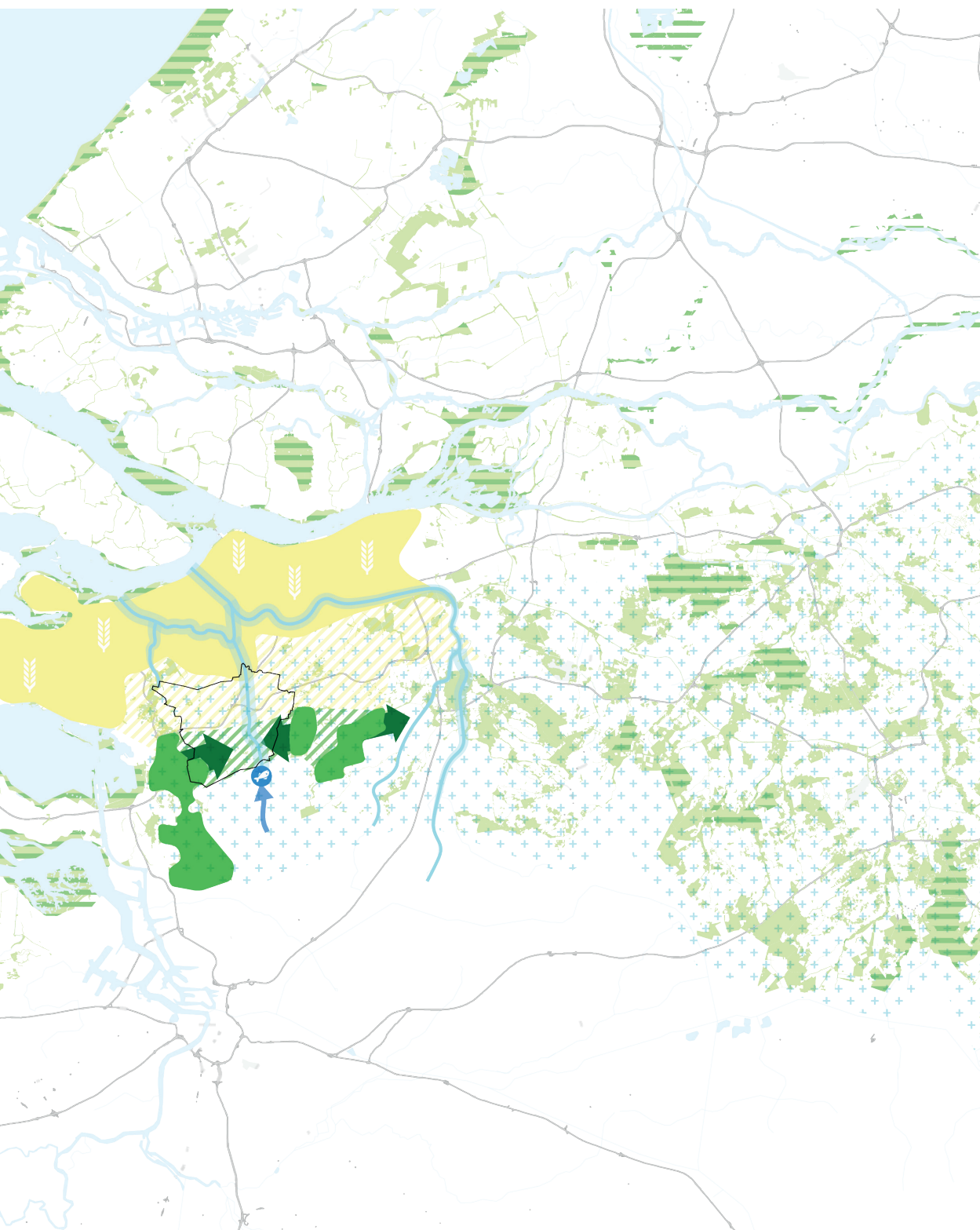
De ontwikkeling van natuur en landschap groeit mee met groei van woningbouw en economie. Daarom versterken we de reeds bestaande omliggende landschappen (o.a. Brabant Wal en Rucphense bossen) en realiseren we nieuwe zones die de verbinding leggen tussen bestaande landschappen.

Waar mogelijk wordt dit gecombineerd met interventies in het kader van klimaatadaptatie (o.a. goede waterbalans en hittestress voorkomen), natuurversterking (o.a. buffer stikstofdepositie) en natuurinclusieve landbouw.

Met dit alles versterken we het karakter van Roosendaal als groene long tussen Rotterdam en Antwerpen, en werken aan een contramal voor de zich verdichtende en drukker wordende dorpen en steden.

-  a. Intensieve productie op klei
-  b. Geëxtensiverde natuurinclusieve landbouw op zand
-  c. Versterken omliggende bestaande natuur
-  d. Realiseren nieuwe zones die de verbinding leggen tussen bestaande landschappen en de woon- en werkgebieden
-  e. Klimaatadaptatie op de droge zandgronden (onder andere een goede waterbalans)





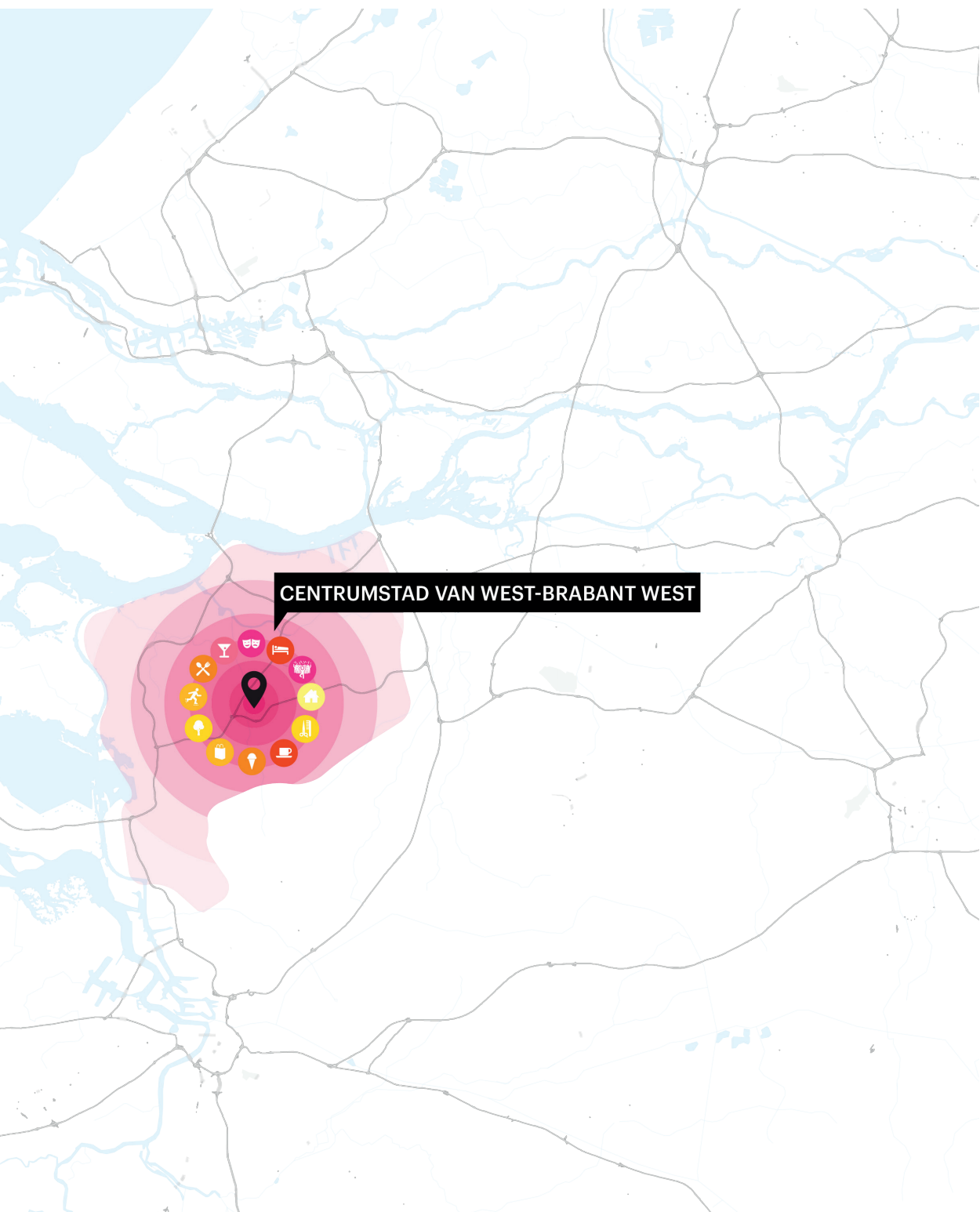
Bron: Op basis van Verstedelijkingsstrategie Brabant 2040 en Regionale strategie West-Brabant West (RIA)

Sociaal

Centrumstad West-Brabant West; versterken stedelijk programma (cultuur & leisure)

Roosendaal heeft de ambitie om te blijven fungeren als centrumstad in West-Brabant West. Om die reden willen we het voorzieningen programma versterken, met onder andere meer ruimte voor onderwijs, cultuur en leisure.





Bron: Op basis van Verstedelijkingsstrategie Brabant 2040 en Regionale strategie West-Brabant West (RIA)

Economie & Onderwijs

Draaischijf in de Eurodelta-Metropool; interactie onderwijs en innovatieve economie

Roosendaals grootste concurrerende kracht is de centrale ligging in de grensoverschrijdende Eurodelta-Metropool: een wereldwijde draaischijf voor goederen, diensten en kennis. Belangrijk voor deze regio is de specialisatie van de bestaande economische clusters. Dit betekent dat de bestaande topsector bedrijfslocaties verder uitgebouwd worden:

- Green Chemistry en Powerport in Moerdijk
- Logistiek in Moerdijk, Roosendaal en Bergen op Zoom
- Aircraft Maintenance in Woensdrecht
- Agrifood/ Green Chemistry / Biobased Materials in Bergen op Zoom
- Outlet /Leisure / Biobased Materials in Roosendaal
- Agrifood in Steenbergen

Bedrijventerreinen met bijzondere knoopwaarde worden doorontwikkeld. Specialisatie in het onderwijs moet nauw aansluiten bij behoeften in het regionale bedrijfsleven.

a. Bestaande werklocaties

b. Specialisatie van de bestaande economische clusters



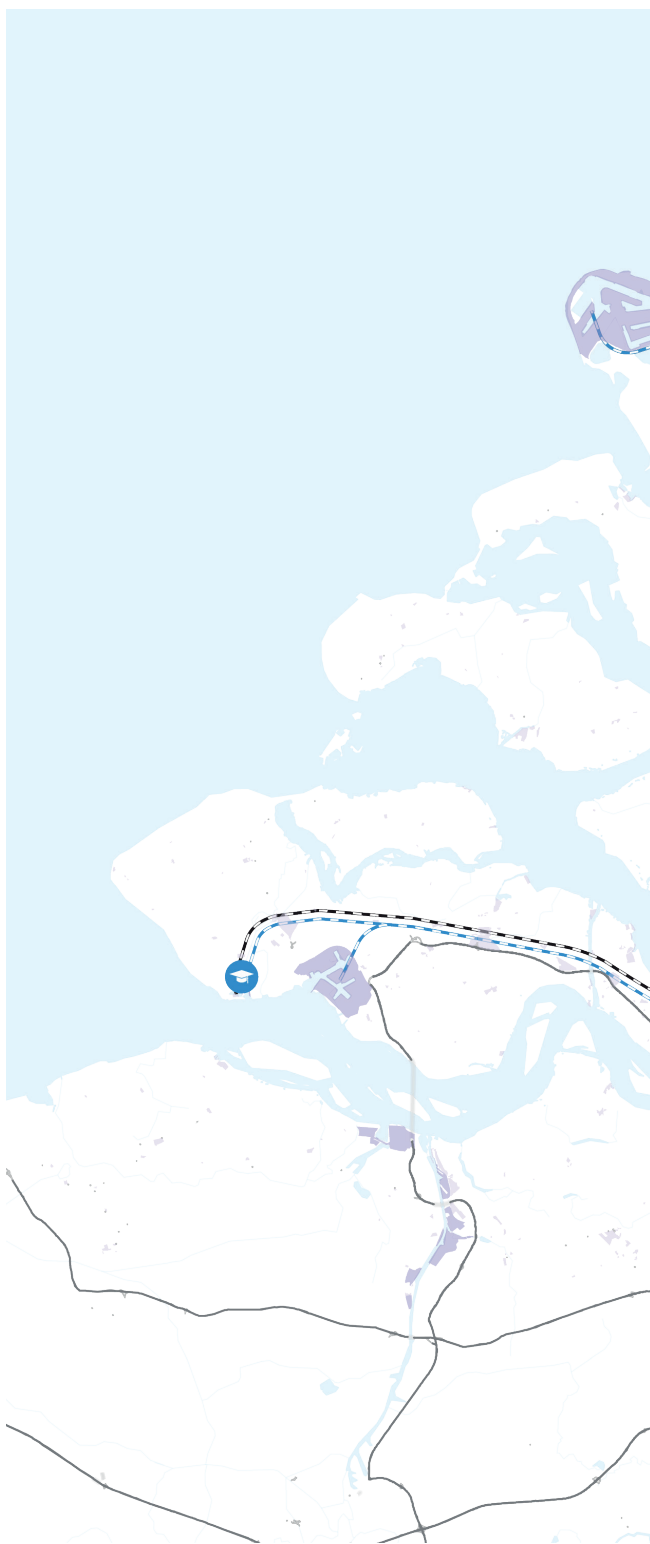
c. Specialisatie in het onderwijs moet nauw aansluiten bij behoeften in het regionale bedrijfsleven

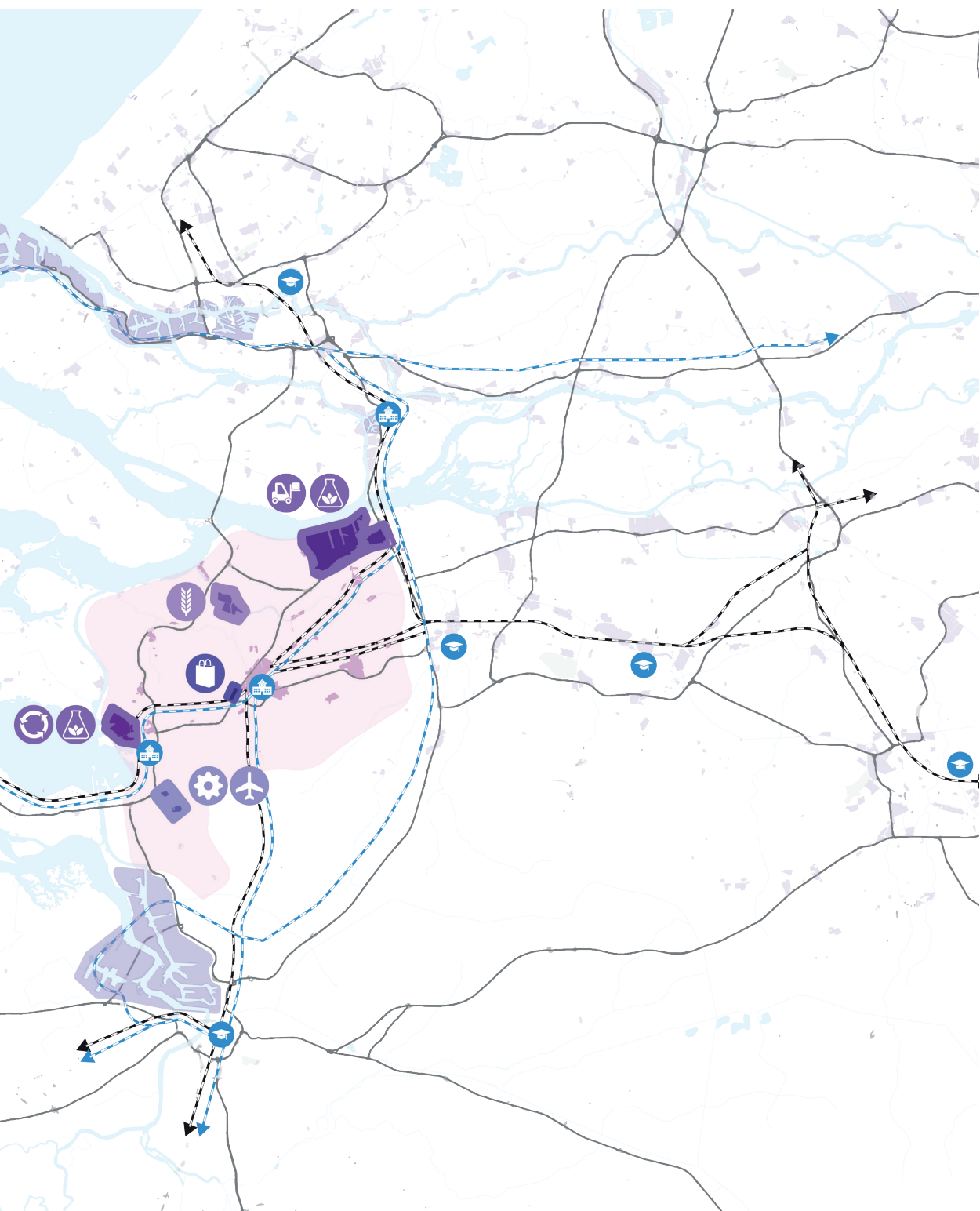


d. Bedrijventerrein met bijzondere knoopwaarde doorontwikkelen



e. TENT-corridor





Bron: Op basis van Verstedelijkingsstrategie Brabant 2040 en Regionale strategie West-Brabant West (RIA)

Mobiliteit

Mobiliteitsknooppunt in de regio; mobiliteits-transitie lopen, fietsen, (deel)mobiliteit en openbaar vervoer

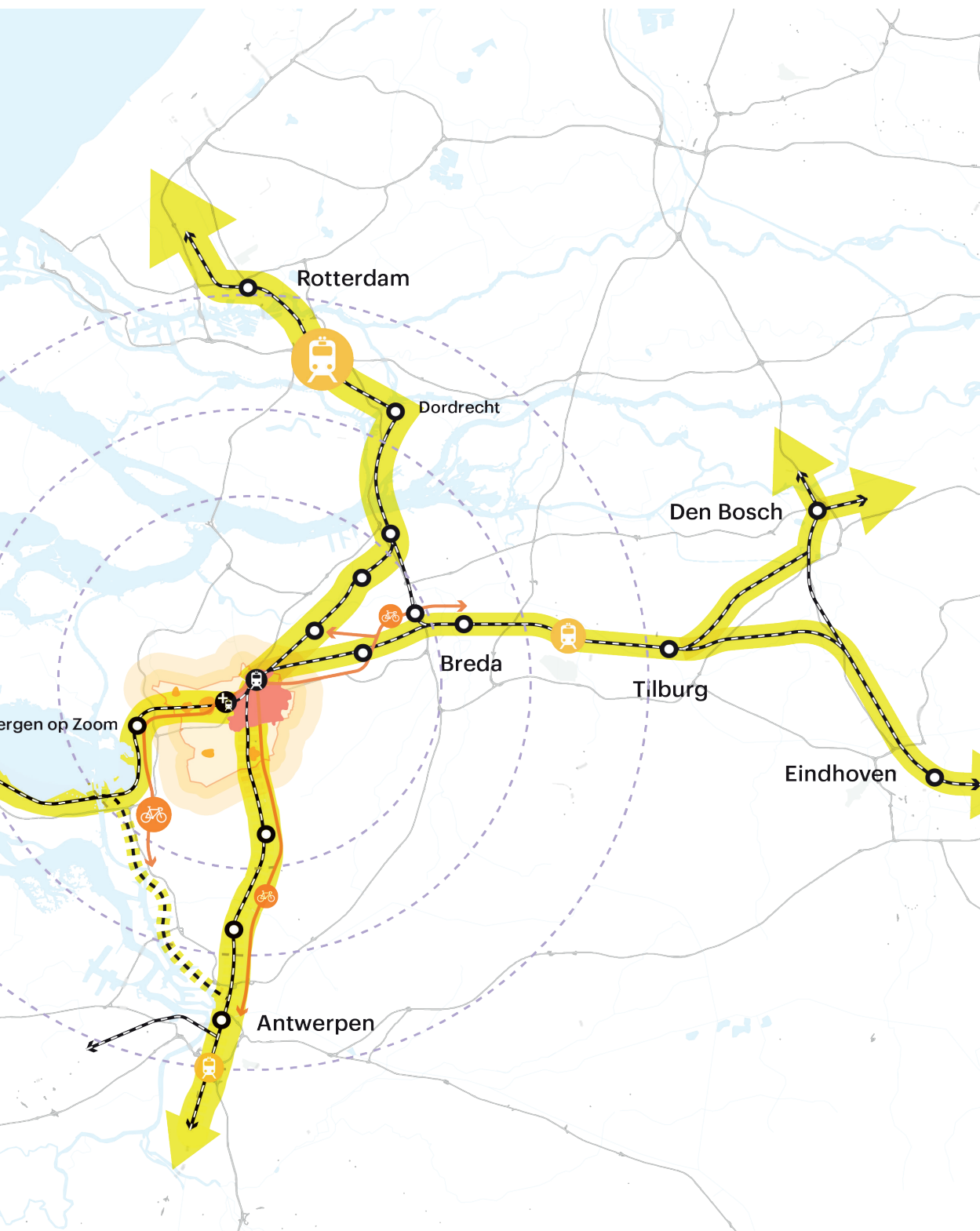
Uitgangspunt voor deze regio is een mobiliteitstransitie in personen- en goederenvervoer met focus op lopen en fietsen, verblijfskwaliteit, slimme (deel) mobiliteit en openbaar vervoer voor de brede stedelijke regio, inclusief het landelijke gebied en de kleinere kernen.

Het spoornetwerk is drager van het totale vervoersnetwerk waar de belangrijke woon- en werklocaties in de SRWBW op aangesloten zijn.

Daarom moet er (nog meer) ingezet worden op meer en frequentere (internationale) spoorverbindingen. Extra station RSd-ZW. Daarmee wordt ook de Roosendaalse knooppuntfunctie versterkt.

-  a. (Hoog)stedelijke mobiliteitstransitie
-  b. Mobiliteitstransitie in en tussen de dorpen
-  c. Frequentie spoor groeit mee met verstedelijking
-  d. Ontwikkeling snelfietspadennetwerk
-  e. Opwaardering/verbetering stations
-  f. Zoeklocatie nieuw sprinterstation
-  g. Lobby ter verbetering internationale verbindingen
-  h. Nieuwe spoorcorridor goederenvervoer (VeZa-boog)





Bron: Op basis van Verstedelijkingsstrategie Brabant 2040 en Regionale strategie West-Brabant West (RIA)

Energie & Circulariteit

Naar een toekomst- bestendig circulariteits- en energienetwerk

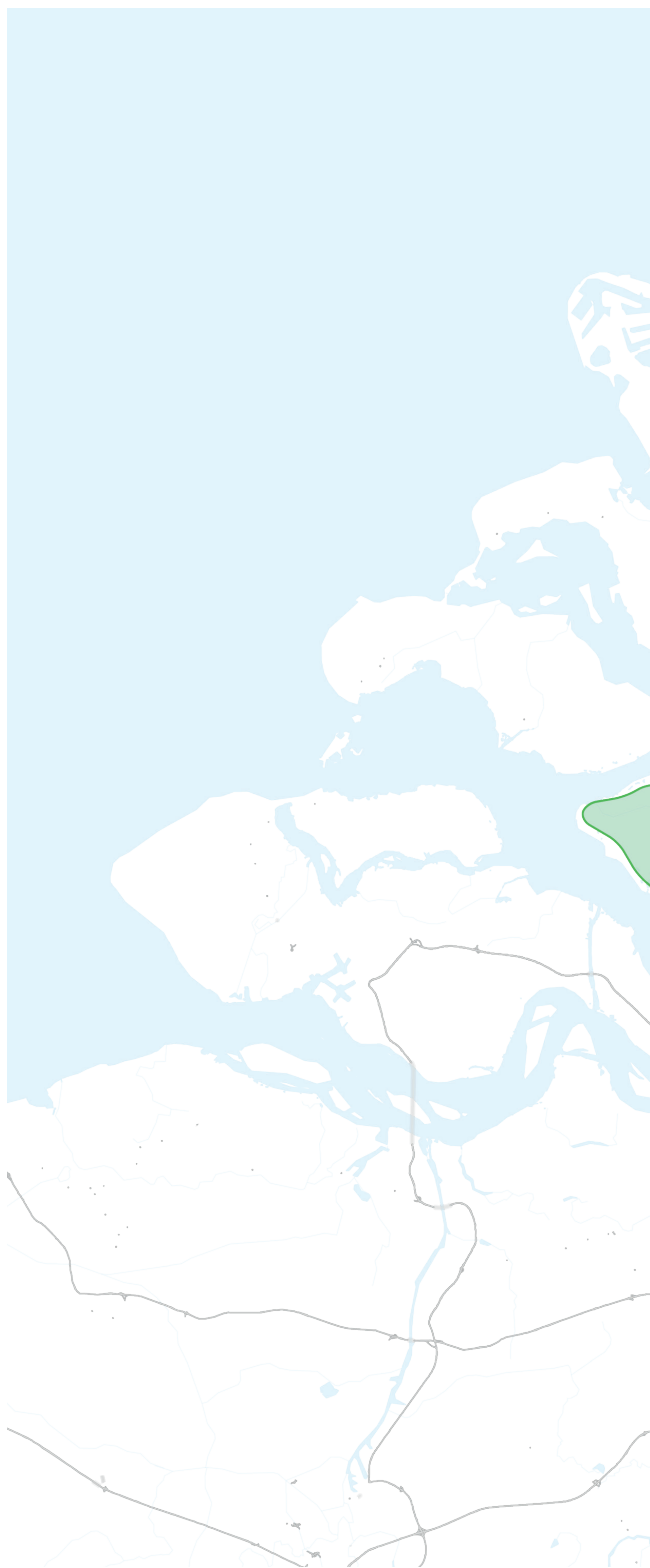
De ambitie voor Roosendaal is gericht op een circulaire en klimaatneutrale gemeente in 2050. We focussen op het opwekken van 100 procent – en wellicht meer – schone energie en we maximaliseren het aandeel bio-based bouwmaterialen.

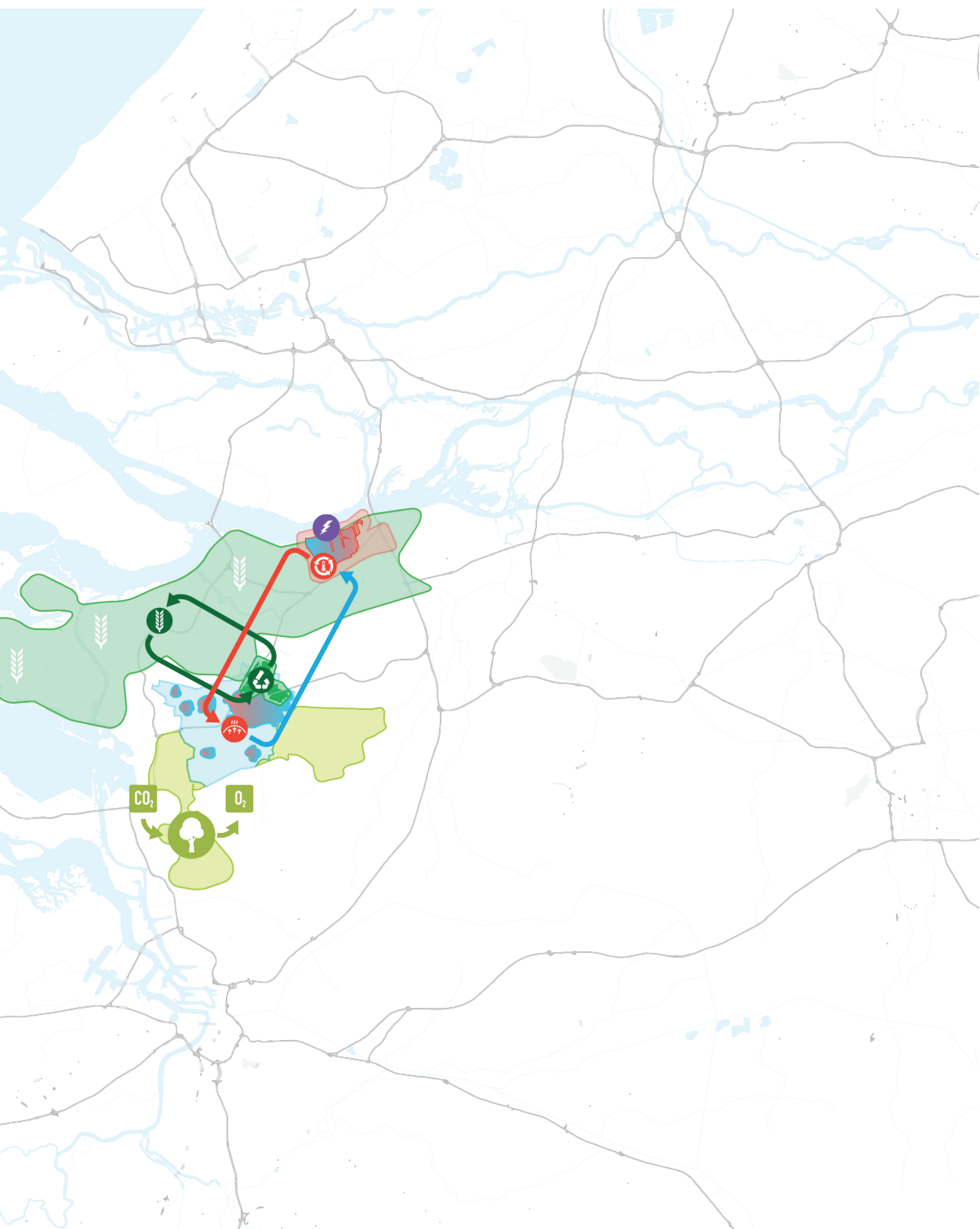
Om tot een compleet duurzaam energiesysteem te komen, zetten we in op zon, wind en opslag (individueel en collectief) en andere manieren om elektriciteit en warmte te produceren en slim te verdelen. Hierbij houden we ons aan de gemaakte afspraken in de regio (Regionale Energie Strategie) en bereiden we ons voor op de toekomstige afspraken (RES2.0) en de ontwikkelingen van de (boven)regionale opgave Powerport Moerdijk.

Op regionale schaal zetten we in op een slimme regionale uitwisseling tussen:

- Green Chemistry (Moerdijk en Bergen op Zoom)
- Biobased Materials (Bergen op Zoom en Roosendaal)
- Agrifood (Bergen op Zoom en Steenbergen)

-  a. Materiaalproductie bio-based economie
-  b. Lokale warmteuitwisseling
-  c. CO2 neutraal o.a. door lokale vastlegging





Bron: Op basis van Verstedelijingsstrategie Brabant 2040 en Regionale strategie West-Brabant West (RIA)

Wonen

Ruimte voor landelijke woningbouwopgave; binnenstedelijke verdichting (focus op de Spoorzone)

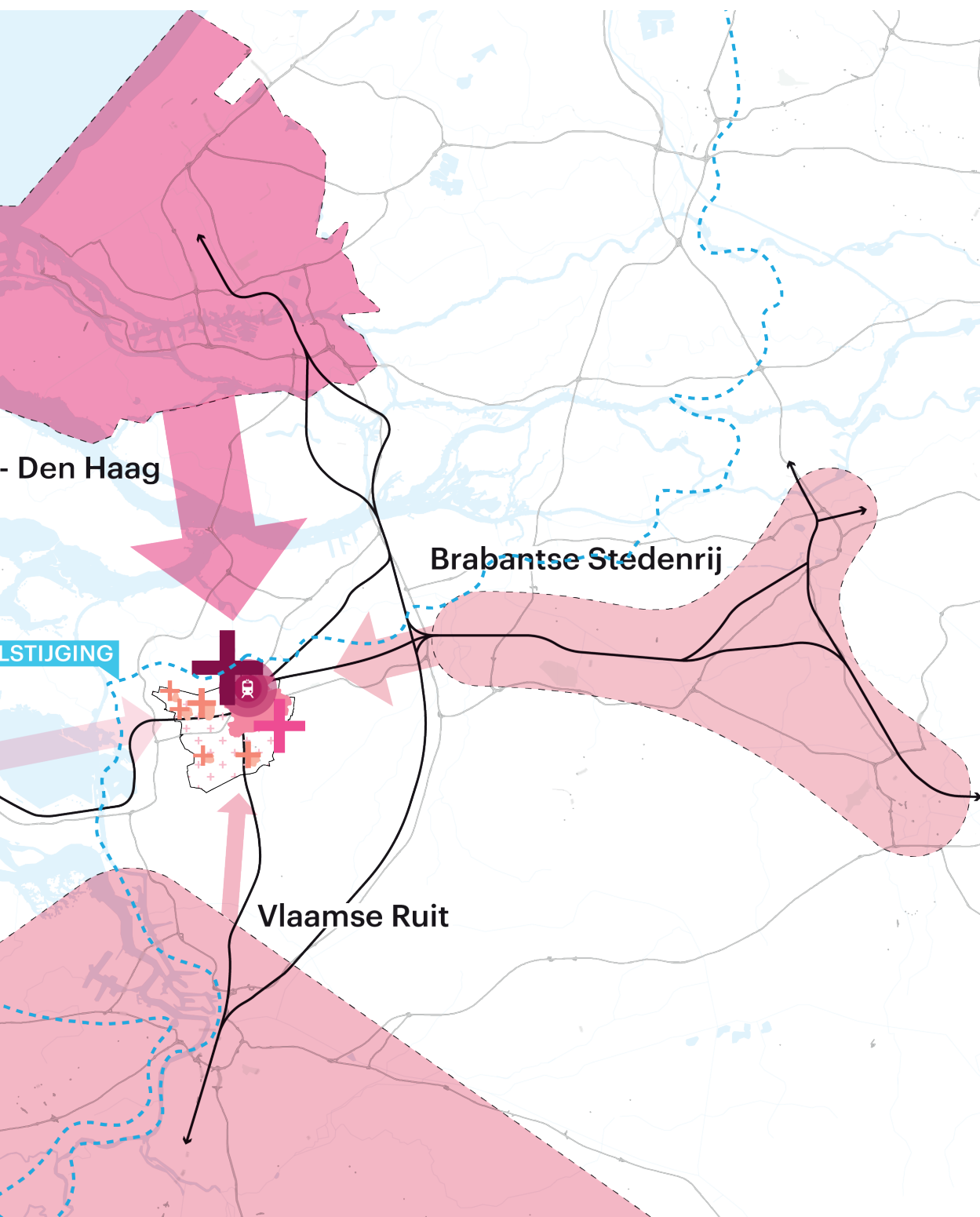
De stedelijke regio West-Brabant West kent een lagere ruimtedruk dan de omliggende stedelijke regio's. Dat biedt meer mogelijkheid dan elders om de landelijke woningbouwopgave een plek te geven, en daardoor kunnen we ook bijzondere woonvormen maken. Dat maakt een goede afweging in het kader van zorgvuldig ruimtegebruik des te belangrijker. Daarom wordt gekozen voor zoveel mogelijk binnenstedelijke verdichting waarmee we het buitengebied sparen. Met verdichting in de spoorzone van Roosendaal worden nieuwe stedelijke woningtypes en (hoog)stedelijke interactiemilieus toegevoegd. Deze knooppuntontwikkeling (Transit Oriented Development, TOD) bevordert tevens de mobiliteitstransitie.

Woningbouw in de kleinere kernen wordt ingezet om kleinere kernen vitaal te houden; dorps verdichten. In het buitengebied kunnen kleinschalig en in beperkte mate woningen ontwikkeld worden wanneer dit een hefboom is voor het tegelijkertijd realiseren van groenblauwe ambities.



- a. Focus op TOD - Spoorzone; met verdichting
- b. Binnenstedelijke verdichting
- c. Dorps verdichten - kern vitaal houden
- d. Kleinschalig ontwikkelen in buitengebied als hefboom voor realiseren groen-blauwe opgaven
- e. Nieuwbouw plegen op strategisch hoger gelegen zandgronden





Bron: Op basis van Verstedelijkingsstrategie Brabant 2040 en Regionale strategie West-Brabant West (RIA)

Colofon

Redactie

Hoofredactie: Gemeente Roosendaal
Redactie en tekst: MVRDV, Rebel Group,
Transitie Focus en Kees de Graaf.

Ontwerp en Vormgeving

Grafisch ontwerp: MVRDV
Illustraties en beeld: MVRDV,
Rebel Group, Sterke Zaak,
Jochem Coenen, West-Brabants Archief
en Gemeente Roosendaal.

Aan deze visie hebben meegewerkt:

Gemeente Roosendaal

Anouk van Agtmael, Paul de Beer,
Mark Buijs, Jesper Cuperus,
Nicky Eemsing, Erwin van Egmond,
Ronald Ehlen, Najib El- Allouchi,
Arwen van Gestel, René van Ginderen,
Rob Groen, Robin Heij, Helga Hermans,
Marco Herrmann, Liesbeth Heymans,
Jil d'Hulst - van den Ende, Gabriel Jas,
Klaar Koenraad,
Philip van Lookeren Campagne,
Han van Midden, Hans Mulder,
Anton van Osta, Roy Pesman,
Michiel Philippart, Evelien van der Star,
Nanda Sweres, Kees Swinkels,
Pascal Vermeulen, Sanneke Vermeulen,
Remko Vermunt, Derek Westerveld
en Wouter Wille.

MRDV

Winy Maas, Stephan Boon, Dirco Kok,
Chun Hoi Hui, Olivier Sobels,
Margaux Caboch.

REBEL Group

Chrétienne Hoek, Willemijn Jonkheer,
Wouter van Doorn.

TransitieFocus

Harry te Riele, Esther van der Valk

Joost van Faassen Stedelijke

Strategie & Advies

Joost van Faassen

Goudappel

Chris Bartman, Danny Walraven

SpringCo

Gert Jan Hagen, Cyril Crutz

Merosch

Menno Schokker, Robbert van Rijswijk

Wing

Inge Kersten, Liesa van de Wolde

Sterke Zaak

Marc Vermeule, Wessel van Hooff

Jochem Coenen illustratie & ontwerp

Jochem Coenen

Bord & Stift

Theresa Hartgers

Circlelytics

Maurik Dippel

Epic Youth

Thomas Vermeij

Institut Morphologique

Michiel Huisman

Straat-o-loog

Pim van den Berg

Fabio Andres

Sander Heideveld

Speciale dank

Dank aan alle deelnemers van Het Gesprek en in het bijzonder:

Adriaan, Anouk, Bart, Bert, Bert, Brigitte, Ellen, Ernst, Evelyne, Galina, Jack, Jamy, Jan-Leendert, Jeroen, John, Karin, Manon, Marielle, Michiel, Mohamed, Rafke, Sandhya, Saskia, Stefan, Stephane, Sylvia, Ton, Toos en Trudy.

Dank aan alle collega's van gemeente Roosendaal en in het bijzonder:

Ad, Anne, Annemarie, Annemarie, Anniek Anouk, Anton, Arjan, Arno, Aäron, Bart, Barteles, Bas, Chantal, Charlotte, Chris, Claudia, Constantijn, Demi, Dennis, Desireé, Erik, Erwin, Frans, Gerben, Hans, Hans, Harold, Helga, Henk, Irene, Jeffrey, Jeffrey, Jeroen, Jesper, Jimmy, Joachim, Jolanda, Jolanda, Kees, Laura, Levien, Liesbeth, Louis, Louise, Mailo, Marcel, Marcel, Marga, Marij, Marion, Mark, Mark, Marlon, Martijn, Maud, Max, Michiel, Miriam, Mirjam, Mitchel, Najib, Nanda, Nicky, Okke, Pascal, Pascal, Patricia, Patrick, Perry, Peter, Petra, Philip, Ramon, Remko, Rene, Rob, Ronald, Roy, Rozemarie, Sabina, Sanne, Thom, Tobias, Wessel, Willemijn, Willemijne, Wouter en Wouter.

Contact en Vermeldingen

Uitgeverij:

Website: www.roosendaal.nl

Emailadres: 2040@roosendaal.nl

ISBN: [ISBN-Nummer]

Copyright

Copyright © gemeente Roosendaal 2025. Alle rechten voorbehouden.

Niets uit deze publicatie mag worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt zonder voorafgaande schriftelijke toestemming.

