

**Verslag sessie parkeerbeleid “Naar een nieuw parkeerbeleid voor
Roosendaal”
28 augustus 2025 in het Huis van Roosendaal**

Deelnemers vanuit gemeente:

Robin Heij, wethouder

Beleidsadviseur parkeren

Beleidsadviseur mobiliteit 1

Beleidsadviseur mobiliteit 2

Projectassistent, verslaglegging

Extern adviseur:

Spark

Externe deelnemers: BPT Fortuinstraat, DOR, Parkmanagement West R/Majoppeveld/ Vijfhuizenberg, BP F-Bergen, SBMR, Bakkerij vd Bemd, Buurtschap Vroenhout, Dorpsraad Wouw, Upperclub, SOFR en C-Cinema.

Welkom, introductie en ambities van Roosendaal

Aanwezigen worden welkom geheten door Robin Heij – wethouder. Hij licht toe dat het parkeerbeleid in relatie staat met de ambities in Roosendaal, zoals de kwaliteitssprong en de mobiliteitsvisie die beiden recentelijk zijn vastgesteld. Parkeerbeleid is onlosmakelijk verbonden met mobiliteit en is toekomstgericht om de kwaliteit van Roosendaal te borgen.

█ neemt het woord. Hij vertelt over het doel van deze avond: Informeren en ophalen van reacties. Ook gaat hij nader in op de ambities van Roosendaal.

DOEL:

Informeren:

- De ambities van Roosendaal en de rol van parkeren
- Proces naar nieuw parkeerbeleid
- Concept hoofdlijnen van nieuw parkeerbeleid

Ophalen reacties:

- Concept hoofdlijnen
 - o Reacties en discussie over de hoofdlijnen
- Gebiedsgerichte aanpak:
 - o Wat is er nodig om parkeren te verbeteren en voor te bereiden op de toekomst?

Ambities van Roosendaal:

- In de “RSD40: Kwaliteitssprong” en de “Mobiliteitsvisie 2040” zijn uitdagende ambities geformuleerd op het gebied van leefbaarheid, economische vitaliteit, bereikbaarheid, duurzaamheid en veiligheid.

- Parkeren is een belangrijk instrument om leefbaarheid, bereikbaarheid, duurzaamheid en aantrekkelijkheid in alle delen van de gemeente te versterken.
- In het nieuwe parkeerbeleidsplan wordt uitgewerkt hoe parkeren wordt ingezet om deze ambities te ondersteunen.

Mobiliteitsvisie 2040:

Er wordt een filmpje over de mobiliteitsvisie 2040 afgespeeld met de volgende inhoud.

Roosendaal groeit. De gemeente denkt nu al na over hoe we ervoor kunnen zorgen dat de stad en de dorpen er op vooruit gaan richting 2040. Ambities en kansen betekenen iets voor het ruimtegebruik en daarin hebben we keuzes te maken. Dit geldt ook voor mobiliteit, de manier hoe we ons in de toekomst kunnen en willen verplaatsen. Dat stelt ons voor een aantal belangrijke beslissingen.

Roosendaal zet in op actieve mobiliteit.

Actieve mobiliteit zoals wandelen of fietsen neemt hierin een centrale plaats maar we verliezen andere vervoersmiddelen niet uit het oog want mobiliteit moet voor iedereen toegankelijk zijn en blijven.

De visie is gemaakt met inwoners ondernemers en andere betrokkenen. Zo zorgen we ervoor dat de plannen aansluiten met wat onze gemeente nodig heeft.

Ons doel is om de gemeente slimmer bereikbaar te maken en de overlast van doorgaand verkeer zoveel mogelijk te beperken. We zorgen ervoor dat Roosendaal investeert in de leefbaarheid en aantrekkelijkheid en we houden rekening met de toename van het aantal inwoners.

7 speerpunten:

- Voetgangers staan centraal
- Roosendaal wordt een fietsstad
- Openbaar vervoer wordt aantrekkelijker in bereikbaarheid en gebruik
- Geen rondjes rijden in en langs het centrum, maar meer doelgericht met de auto naar bestemming
- Extra parkeren aan de randen van de stad en wijken waardoor meer ruimte voor groen in de straten ontstaat
- Kwaliteitssprong benutten als kans
- We houden oog voor maatwerkinrichting voor wijken buurten en dorpen

Met de mobiliteitsvisie leggen we een basis voor toekomstige plannen en maken ons klaar voor 2040. Samen maken we onze gemeente veiliger, duurzamer en gezonder. Voor meer info: roosendaal.nl/mobiliteit.

Parkeerbeleid:

 neemt het woord.

Hij licht toe waarom er nieuw parkeerbeleid komt. Dit is als uitwerking van de kwaliteitssprong en de mobiliteitsvisie. We richten straten en pleinen opnieuw in: meer ruimte voor groen, water en ontmoeting. We kijken anders naar mobiliteit: meer lopen, fietsen en OV. Er komen veel nieuwe woningen bij:

betaalbaar én in een fijne leefomgeving. Landelijke trends vragen om slimme keuzes. Dit betekent dat het huidige parkeerbeleid niet meer bij deze ambities past.

- *Er wordt gevraagd naar wie de deelnemers van vandaag zijn: Dit zijn bewoners, ondernemers centrum en Rosada, buitengebied, Dorpsraad Wouw.*

Er moet meer groen en water komen, er is meer ruimte nodig voor allerlei zaken. Dit komt deels ook voort vanuit landelijk beleid.

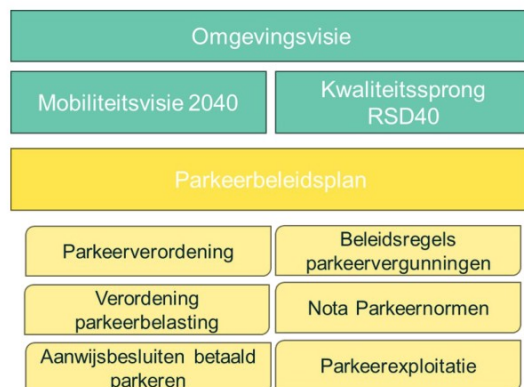
Bovenliggend beleid is vastgesteld, dan moeten er qua parkeren ook keuzes gemaakt worden. Voorbeeld van een trend is bijvoorbeeld thuiswerken.

Aandachtspunten:

- Veel drukte op straat
- Bezoekers moeten de stad goed kunnen bereiken
- Parkeren drukt op de kwaliteit van de openbare ruimte
- De ruimte op straat is schaars
- Parkeergarages worden onregelmatig gebruikt
- Er is een tekort aan goede plekken voor vrachtwagens
- Evenementen zorgen voor extra parkeerdruk.

Een nieuw parkeerbeleidsplan:

Het sluit aan op het ruimtelijke en mobiliteitsbeeld van Roosendaal. Het geeft duidelijke spelregels voor parkeren in de hele gemeente. De details werken we later uit in aparte onderdelen.



- *Bewoner zegt een onderdeel te missen namelijk het parkeren van bewoners in de binnenstad. Mevrouw zegt dit een aandachtspunt te vinden.*
Antwoord: we weten dat parkeren voor bewoners in de binnenstad een uitdaging is waar we iets mee moeten.

Inhoud parkeerbeleidsplan:

1. Inleiding: waarom nieuw parkeerbeleid?
2. Ambities van Roosendaal: bovenliggend beleid
3. Hoofdlijnen: koers, kaders en uitgangspunten
4. Gebiedsgewijze aanpak
5. Thema's
6. Organisatie en financiën

7. Uitvoeringsprogramma

Planning 2025:

Planning is om voor de kerst het plan door de raad te laten vaststellen (18 december).

Juni:

Plan van aanpak Raadsmededeling

Juli:

Inventarisatie

Augustus:

Uitwerking koers en kaders en Participatie

September:

Beleidsuitwerking Rapportage

Oktober:

Uitvoeringsprogramma Opiniërende raad, Afronding beleidsplan (ambtelijk),
College B&W

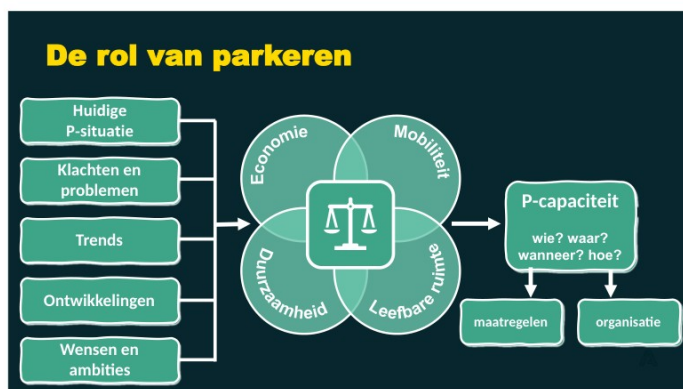
November:

Besluitvormingstraject

December:

Raadsbehandeling 18 december

De rol van parkeren:



De rode draad in ons parkeerbeleid:

Parkeren als sturend instrument: In Roosendaal zien we parkeren als een middel om de gemeente leefbaarder, bereikbaarder en duurzamer te maken.

Parkeren sluit aan bij STOMP (Stappen, Trappen, OV, Mobiliteitsdiensten, (Personen)auto. We richten de openbare ruimte daarop in.

Verkleinen footprint van parkeren: We moeten naar een herstructurering van de openbare ruimte. Met stapsgewijs minder parkeerplaatsen op maaiveld.

Gebiedsgewijze aanpak: Niet elk deel van Roosendaal is hetzelfde. Daarom verschillen aanpak en maatregelen per gebied (van binnenstad tot buitengebied).

- *Er wordt gevraagd of dit gebaseerd is op inwoners en autogebruikers?*
■ licht toe: Stel er komen 900.000 woningen bij met een parkeernorm van 1,5 dan zouden er 1,5 miljoen parkeerplaatsen bij gemaakt moeten worden.
- *Gevraagd wordt waarom niet bepaald kan worden dat er in het centrum niet meer extra gebouwd gaat worden:*
■ licht toe dat er een woningbouwopgave ligt; er moeten meer woningen gebouwd worden. Als voorbeeld noemt hij kinderen die het huis niet uit kunnen omdat er niets is of onbetaalbaar is en dat we ook graag in een groene omgeving willen wonen.
- *Gevraagd wordt waarom niet uitgeweken kan worden?*
■ licht toe dat dit geen oplossing is. We hebben ook ruimte nodig voor bedrijven en tot hoever kun je stedelijk gebied laten uitbreiden. Focus is om bestaand stedelijk gebied optimaal te gebruiken ook vanuit de provincie. Met name de spoorgebieden die geen functies meer hebben, dicht bij het OV zijn de nieuwe ontwikkellocaties, de parkeernorm voor mensen die daar komen wonen, ligt lager. Mensen die hier komen wonen weten op voorhand dat je een concessie doet op autobezit.
- *Gevraagd wordt in hoeverre naar leeftijdsopbouw wordt gekeken.*
Ouderen worden hier de dupe van.
■ licht toe dat bij de mobiliteitsvisie op basis van onderzoek gezien is dat het autogebruik in Roosendaal hoog is, ook op korte afstanden. Voor een aantal verplaatsingen kan de fiets een goed alternatief zijn als we de faciliteiten hiervoor hebben. Daarom willen we veel gaan doen aan de kwaliteit van fiets- en voetgangersvoorzieningen. De mensen met auto zullen ook nog aandacht krijgen. Maar we moeten er wel meer op gaan sturen. Ouderen kunnen zeker nog auto blijven rijden. Bedoeling is om de mensen die wel nog keuzes hebben, te verleiden om minder vaak de auto te pakken.
- *Opgemerkt wordt dat wellicht gedacht kan worden aan het in het bezit hebben van alleen kleine auto's in het centrum.*

4b-aanpak: Eerst beïnvloeden, benutten en beheersen, dan pas (bij)bouwen.

Parkeren is toegankelijk, maar nooit gratis: We investeren in parkeren en zorgen voor goede dienstverlening. Dit kost geld. We willen dat de gebruiker zoveel mogelijk zelf hiervoor betaalt.

Stapsgewijze strategie: Eerst alternatieven op orde, dan meer sturen op parkeren.

- *Is het een idee om de middelen van parkeergeleden inzichtelijk te maken, een deel gaat naar parkeerbeheer en een deel naar algemene middelen. Parkeren is de melkkoe. Kan er niet 1 potje van gemaakt worden.*
Antwoord: we investeren bijvoorbeeld ook in hubs. Dit kost geld. Dit wordt inzichtelijk gemaakt in het uitwerkingsprogramma.

Hooflijnen Parkeerbeleid:

We omarmen de mobiliteitstransitie: nadrukkelijk inzetten op fietsparkeren:
We zetten actief in op het verbeteren van fietsparkeervoorzieningen en stellen eisen voor ontwikkelaars.

De juiste doelgroep op de juiste plek:

Bewoners parkeren voornamelijk op eigen terrein of in hun straat. Een tweede voertuig wordt bij hogere parkeerdruk verder van huis geparkeerd. Bezoek van de binnenstad parkeert in de parkeergarages, op straat blijft ruimte voor kort bezoek. Werknemers parkeren op afstand. Wil men goedkoper parkeren, is een HUB aan de rand van de stad een goed alternatief.

Het blijft mogelijk om in binnenstad te parkeren, maar er wordt meer gestuurd op andere keuzes.

Parkeerregulering zorgt voor grip:

Parkeerregulering in vorm van betaald parkeren is nodig om doelgroepen te sturen. Maar ook om parkeeroverlast tegen te gaan. Dit betekent een gefaseerde uitbreiding van het betaald parkeergebied. Dit wordt niet straat voor straat uitgebreid maar in logisch afgebakende gebieden. Hierdoor kunnen ook straten die nog geen overlast ervaren een parkeerregime krijgen om overlast te voorkomen.

Passende parkeernormen bij nieuwe ontwikkelingen:

Bij nieuwe ontwikkelingen maken we de hoeveelheid parkeerplaatsen die aansluiten bij onze stedelijke ambities. Parkeren op eigen terrein is het uitgangspunt. In veel wijken betekent dit een lagere parkeernorm dan nu.

We investeren in gebouwde parkeervoorzieningen:

Om de transitie van de binnenstad naar een aantrekkelijk woon- en verblijfsgebied mogelijk te maken, investeren we in gebouwde parkeervoorzieningen.

Afschalen van het aantal parkeerplaatsen op maaiveld, indien dit nodig is voor andere ambities:

We zetten stapsgewijs in op minder parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Dit doen we gebiedsgewijs en we hanteren hiervoor de 4B-aanpak.

We blijven een toegankelijke en gastvrije stad:

We vinden het belangrijk dat iedereen toegang heeft tot passende parkeervoorzieningen, ongeacht de persoonlijke omstandigheden. Voor groepen met specifieke behoeften – zoals mensen met een fysieke beperking, mantelzorgers of andere doelgroepen waarvoor afwijkende eisen gelden – blijven we maatwerk bieden.

De presentatie is afgerond en gevraagd wordt of er nog vragen zijn.

- *Gevraagd wordt naar parkeren vrachtwagens in buitengebied.
Antwoord: Thema's worden in het plan verder uitgewerkt. Hier is nu nog geen oplossing voor, dit moet in het plan nog verder uitgewerkt worden. Suggesties voor verbeteringen horen we graag.*
- *Gevraagd wordt naar het probleem/de noodzaak om actie te ondernemen?
Antwoord: dit plan is voor 2040, je weet dat je veel meer ruimte nodig gaat hebben in de woonwijken om andere dingen te kunnen gaan doen dan alleen parkeerplaatsen. De binnenstad moet bereikbaar blijven. Sommige straten ervaren echt parkeeroverlast.*
- *Gevraagd wordt of het alleen over de binnenstad gaat.
Antwoord: Nee, wij horen ook graag over de knelpunten in de woonwijken.
De wethouder voegt hier aan toe dat niet alleen de wijken, maar ook de dorpen worden bedoeld.*
- *Gevraagd wordt hoeveel flexibiliteit in de visie zit om snel in te kunnen spelen op trends en ontwikkelingen.
Antwoord: De visie is een instrumentarium die je kunt gebruiken om zaken in te zetten. Om bijvoorbeeld parkeerproblemen aan te pakken.*
- *Gevraagd wordt naar de ontwikkelingen in de binnenstad. Geeft aan Roosendaal niet bijster gezellig meer te vinden (buiten Roselaar om). Hoe werkt hier het beleid dan?
Antwoord: die uitwerking moet nog gemaakt worden. Maar voorkeur heeft dat parkeren het liefst plaatsvindt in de parkeergarages.
Robin Heij vult aan: vanuit de mobiliteitsvisie willen we onderzoek doen naar het creëren van een westelijke ontsluiting naar de parkeergarage de Nieuwe Markt. Dit is onderwerp van studie. Vanuit de Burg. Freijterslaan al voorsorteren naar de parkeergarage. Mocht dit te realiseren zijn, dan hoeft het verkeer niet meer kris kras door elkaar.*
- *Gevraagd wordt hoe omgegaan zal worden met het prijsbeleid.
Antwoord: dit soort vragen moeten nog beantwoord nog worden.*
- *Meneer ziet dat er een stelling is over het centrumgebied en over de wijken maar hij ziet graag juist een stelling over bedrijventerreinen terug komen.
Antwoord: een stelling over bedrijventerreinen is er niet, maar dit kan wel opgegooid worden aan de tafel.*
- *Niet mee eens dat huidige bewoners in de parkeerhub moeten gaan parkeren, gevraagd wordt hoe komen de boodschappen in huis bij verminderde fysieke gesteldheid.*
- *Meneer heeft vorig jaar zijn auto noodgedwongen uit de parkeergarage moeten halen. Dat ze nu juist verplaatst worden naar parkeergarages, is tegenstrijdig hiermee.*

- *Als het doel is om het centrum aantrekkelijk te maken, moet het bereikbaar zijn. Mensen willen met hun auto weg kunnen, niet met de fiets boodschappen gaan halen.*
Antwoord: winkels bevoorraden, bezoekers dichtbij parkeren, bewoners die in nabijheid woning willen parkeren, maar je wil ook minder parkeerplaatsen op straat, dus waar laat je dan die doelgroepen.
- *Mevrouw is van mening dat kortparkeren voor bezoekers in woonstraten juist niet meer mogelijk moet zijn. Er zijn (in de Fortuinstraat) al zo weinig parkeerplaatsen voor de eigen auto. Bezoekers liever naar de parkeergarage. Parkeren in de garage is duurder dan in de Fortuinstraat.*
- *Parkeren van bezoekers in woonstraten moet eruit. In de 2^e ring kunnen bewoners hun auto niet kwijt vanwege de bezoekers van de binnenstad.*
- *Gevraagd wordt of er geen voorbeeld is van een andere stad die ook een groei heeft doorgemaakt. Kan er niet sneller geschakeld worden.*
Voorbeeld Antwerpen.
- *Antwoord : dit plan is nodig om dingen te kunnen gaan realiseren.*
- *Opgemerkt wordt dat we naar 100.000 inwoners toe willen, maar volgens meneer dalen we alleen maar.*

Terugkoppeling Gebiedstafel 1:

- Economische waarde is belangrijk; zorgt voor aantrekkelijke stad.
- Bewoners vinden de sfeer en gezelligheid van de binnenstad belangrijk maar de kwaliteit van het aanbod moet omhoog.
- De ring herzien: er is veel commentaar op de ring. Bereikbaarheid is belangrijk voor bezoekers van buiten de stad.
- De Nieuwe markt kan aantrekkelijker.
- De markt naar de Oude Markt.
- Laden en lossen nu vaak gevaarlijk.
- Er is altijd een oplossing en die moet altijd te bereiken zijn.
- De Kring: 90 procent wil het liefst hun auto voor de deur parkeren (ook i.v.m. veiligheid).
- Bewoners willen ook graag dichtbij huis kunnen parkeren, i.v.m. leefbaarheid.
Woonstraten beschermen voor andere parkeerders.

- Etten Leur wordt al voorbeeld genoemd waar je kunt parkeren voor 3 euro.
- Bij de bios worden veel kinderen afgezet en opgehaald, deze situatie kan beter.
- Het is handig om een aantal plekken op bepaalde locaties te creëren waar je kort kunt parkeren bijv. voor 20 minuten. Stellen een proef voor met 10 plekken.
- Het idee van werknemers die in binnenstad werken die moeten parkeren in een hub net buiten binnenstad ziet men zitten. Maar dit wordt voor bewoners lastig.
- Roosendaal als fietsstad: ziet men niet gebeuren, dit zie je ook in andere steden.

Terugkoppeling Gebiedstafel 2:

Tafel 2 ging van leisurepark naar bedrijventerreinen en geëindigd in Wouw.

Leisurepark: parkeerproblematiek

De mogelijkheid van het maken van een hub/betaald parkeren in het leisurepark. Standpunt hierin varieert. Ondernemers zitten namelijk met verschillende doelgroepen. Sportschoolbezoek is maar kortdurend t.o.v. leisure. Een lid van de sportschool vindt dat te duur, die gaat dan naar de concurrent. Verblijfsduur koppelen aan een vorm van betaald parkeren waar iedere doelgroep zijn weg vindt, bijvoorbeeld 1 of 1^e twee uur gratis.

Hub leisurepark wordt wel als haalbaar wenselijk gezien.

Hoe kun je het voor zoveel mogelijk doelgroepen bereikbaar maken; idee van een shuttle verbinding van leisurepark naar westrand/centrum. Verlichten parkeerdruk straten Westrand. Op deze manier kun je met meerdere gebieden verbinden.

Truckparking: de nood is hoog, een 2^e truckparking is nodig. En maak het aantrekkelijker voor gebruik. Wellicht onderscheid maken tussen 'armere en rijkere' transporteurs/truckers (idee voucher).

Denken over parkeren is leeftijdsgebonden. Als je ouder wordt, verandert je mobiliteitsbehoefte. Hoe ouder, hoe meer het autobezit daalt. Wellicht kijken hoe daarin met parkeernormen om te gaan, hier eerder overgaan naar vergroening en meer blauw.

Deelmobiliteit: in de grote steden is dit gesneden koek, maar in Roosendaal staat het aan de wieg. We moeten het echter wel een kans geven.

Wouw: smalle straten soms, parkeren op de stoep, meer plek voor de voetganger. Kijken of je zodanig straat kunt inrichten waardoor meer ruimte ontstaat voor de voetganger.

Eenrichtingsverkeer Wouw kan een optie zijn.

Overlast van koeriersbusjes die parkeren in de wijk. Is dit ook parkeerbeleid? ■■■■■ dit is een apart hoofdstuk. Bijzonder lastig om op te lossen. ■■■■■ noemt voorbeeld Schiedam.

Afsluiting:

De input die vandaag is opgehaald wordt meegenomen.

We maken een verslag van deze avond en die sturen we de deelnemers toe.

Medio oktober bijpraten van de raad.

December behandeling gemeenteraad

Bedankt voor het deelnemen aan de avond en het mee discussiëren.

Ook Robin Heij dankt iedereen hartelijk voor diens aanwezigheid. Hij zegt het belangrijk te vinden om het goede gesprek met elkaar te voeren over de toekomst van Roosendaal.



Gebiedstafel 1



Gebiedstafel 2