



Centrum West Roosendaal

Ruimtelijk Raamwerk

augustus 2025

Inhoudsopgave

01	Inleiding	04
02	Analyse	12
03	Ruimtelijk Raamwerk	38
04	Ontwerprichtlijnen openbare ruimte	48
05	Leidende principes bebouwing	88
06	Samenvatting per deelgebied	102
	Bijlagen	122

Or

Inleiding

1.1 Inleiding

Roosendaal bouwt aan een kwaliteitsimpuls voor de stad en Roosendaal wil groeien.

Dit staat onder andere beschreven in de Omgevingsvisie De Verbonden Stad (2022) en RSD40 (2025). Als gemeente willen we groeien in kwaliteit door het bieden van een prettige leefomgeving met bijbehorende voorzieningen. Net als in heel Nederland is ook in Roosendaal een dringende behoefte aan nieuwe woningen. Niet alleen voor de urgente vraag, maar ook woningen voor nieuwe Roosendalers. Het gebied rondom de Laan van Brabant, dat we aanduiden als 'Centrum-West', biedt de ontwikkelingsruimte voor transformatie. De principes en uitgangspunten die we hiervoor hanteren zijn onder andere gebaseerd op Ontwikkelplan Rondje Roosendaal (evenals R.O.O.S., 2022), de Mobiliteitsvisie (2025), Economische visie (2024) en Roosendaal Natuurstad (2021).

Het Raamwerk geeft een concretisering van voorgenoemde beleidsstukken, met als doel een kwaliteitsverbetering van de stad te initiëren, voor wonen en verblijven gecombineerd met de voorzieningen passend bij centrumstedelijke omgeving. Door de ligging in het stadshart, op loopafstand van onder andere het kernwinkelgebied biedt dit eveneens voordelen voor zowel (nieuwe) bewoners en als de voorzieningen. De mensen die er nu wonen, wonen er graag door de nabijheid van het kernwinkelgebied en bereikbaarheid.

Het gebied heeft de potentie om flink te verdichten met woningen gecombineerd met vergroening. Doelgroepen in het gebied zijn niet alleen starters en vitale ouderen, maar is gericht op een gemend woonmilieu, waardoor er samen met voorzieningen een gebied ontstaat met zowel rust als reuring voor iedereen.

Dit document is het resultaat van ontwerpend onderzoek mede gevoed door verschillende onderzoeken en participatie.

Verkeerskundig onderzoek: Laan van Brabant is een belangrijke verkeersader door het gebied en de stad en maakt deel uit van de ring rondom het centrum. Onderzoek toont aan dat verdichting mogelijk is, waarbij rekening gehouden moet worden met geleidelijke verandering vanwege de mobiliteitstransitie van Roosendaal. Dit betekent een geleidelijke transformatie van de infrastructuur. Hiermee wordt rekening gehouden met de motie 'Verkeersafhandeling Laan van Brabant' (2022).

OER-scan: Hierin is inzichtelijk gemaakt met welke milieuaspecten (luchtkwaliteit, geluid, externe veiligheid, etc) rekening gehouden moeten worden voor de ontwikkeling van het gebied. Dit is mede van belang vanwege de drie belangrijke routes in en langs het plangebied vanuit geluid en externe veiligheid, te weten: spoor, A58 en Laan van Brabant. Bij doorontwikkeling van het Ruimtelijk Raamwerk richting

Omgevingsprogramma zal een MER-beoordeling worden opgesteld. Op basis van bovenstaande onderzoeken is gezocht naar een balans van verdichten en het waarborgen van een aantrekkelijk en bereikbare leefomgeving.

Participatie: Bij zowel Ontwikkelplan Rondje Roosendaal als RSD40: kwaliteitsprong is reeds uitgebreid geparticipeerd. Vanwege verdere concretisering in het Ruimtelijk Raamwerk heeft eveneens op verschillende momenten participatie plaatsgevonden met bewoners en belanghebbenden. (bijgesloten document). Dit met als één van de doelen gebruik te maken van de lokale kennis om het plan te versterken en reacties ophalen over de invulling van het Raamwerk.

Het Raamwerk geeft geen volledig uitgewerkt inrichtingsvoorstel, maar is een aanzet en inspiratie voor transformatie, gericht op structuur en samenhang. De transformatie van het gebied zal in de loop van de komende 15 jaar worden ingezet. In het plan zit een flexibiliteit voor exacte uitvoering, maar geeft wel uitgangspunten voor zowel bebouwing als openbare ruimte die als basis dienen voor een verdere uitwerking en doorvertaling naar een Omgevingsprogramma.



1.2 Scope

Het plangebied ligt centraal in de stad Roosendaal. Het ligt op 20 min lopen en 5 min fietsen vanaf het station en dagelijkse en verrijkende voorzieningen zijn nabij.

Deze verdichtingspotentie kan verzilverd worden op een manier dat ook bijdraagt aan de kwaliteitsimpuls voor de omliggende gebieden.

Het plangebied schuurt aan de oostzijde tegen het centrum aan, maar maakt er niet overal onderdeel van uit. Het plangebied wordt afgesneden van andere woonwijken door het spoor aan de westzijde en de A58 aan de zuidzijde.

Het gebied zelf wordt doorsneden door verkeersaders Laan van Brabant, Burgemeester Freijterslaan en Laan van Limburg en kent daardoor op dit moment subgebieden met verschillende kenmerken. Een aantal subgebieden lijken onderdeel uit te maken van een ander stadsdeel:

De delen langs de Hendrik Gerard Dirckxstraat vormen qua morfologie, korrel en bouwhoogte een eenheid met centrum en qua typologie een verlengde van de woonwijk aan de andere kant van het spoor. Het deel van voormalig Liga bestaat uit percelen met zeer uiteenlopende groottes. Een enkele private woning herinnert

aan de tijd van de Liga fabriek, een half verdiept garage dat deels bebouwd is met kantoorpand en een heel groot woonblok. Het perceel van de huidige brandweerkazerne en carwash zijn vanaf één zijde toegankelijk. Deze configuratie resulteert zo in veel achterkant situaties. **Het gebied kent weinig samenhang.**

Het openbare gebied wordt door de auto en de **geparkeerde auto gedomineerd**. Een groenstrook zonder gebruikswaarde scheidt het spoor van de geparkeerde auto.

In alle sub gebieden is het parkeren zelfs in gebouwde vorm bepalend voor de kwaliteit van de omgeving. Bij het winkelcentrum, in een verdiepte bak tegenover Liga-blok aan de Laan van Brabant, en op straat.

Het winkelcentrum ligt in het hart van het plangebied. Het vormt een naar binnen gekeerde wereld, dat aan de noordoostzijde ook onderdeel van het kernwinkelgebied is, maar aan de andere drie zijden wordt afgesneden van de andere delen van het plangebied door de Laan van Brabant, Laan van Limburg en Roselaarplein.



Oude structuur omstreeks 1870



Ontwikkelplan Rondje Roosendaal 2022



Kade

Hendrik Gerard Dirckxstraat

Markt

Burgemeester Freijterslaan

De Roselaar

Laan van Brabant

Nieuwe Markt

Liga

Laan van Limburg

Laan van Luxemburg

Laan van België

A58

1.3 Management samenvatting

Gemeente Roosendaal heeft de ambities om te groeien in kwaliteit en aantal inwoners. De transformatie van Centrum West naar een aantrekkelijk stuk stad biedt kansen om de vitaliteit en de leefbaarheid van Roosendaal te vergroten.

Het vergt een bredere benadering dan de plot of pand gerichte aanpak; **een integrale benadering** in samenhang met ander ontwikkelingen in de stad en een integrale visie op thema's als mobiliteit en gezonde stad.

Het vraagt een product dat kaders schept en richting geeft aan de transformatie van Centrum West nu en voor een langere tijd.

Ruimtelijk Raamwerk

Het DNA van Roosendaal ligt verscholen achter dichte muren, in de vorm van kloostertuinen en parken, prachtige monumentale bomen. Door het ontsluiten van deze groene parels middels een dwaalmilieu maakt het centrum met haar hoogwaardige voorzieningen bestemming waardig.

De openbare ruimte bepaalt grotendeels het karakter van een gebied. In de structuur, vormgeving en inrichting van de openbare ruimte ligt een grote rol weggelegd voor het realiseren van ambities voor levendigheid, kwaliteit en duurzaamheid. Sociale veiligheid wordt gerealiseerd door het aanleggen van straten en pleinen langs actieve plinten en gevels waarachter leven zichtbaar is.

Door het netwerk van langzaam verkeer te koppelen aan de groen-blauwe structuur en andere plekken van bijzondere kwaliteit ontstaat een robuust raamwerk op schaal van de wijk. Dit raamwerk functioneert als drager van de transformatie en kwaliteitssprong van de Centrum West, alsmede aan de Spoorzone en de rest van de stad.

De opzet en principes voor het ruimtelijk raamwerk ondersteunen het maken van een op langzaam verkeer gebaseerde stedelijke

buurt, dat alle voordelen geniet van het wonen in een stad met voorzieningen zoals winkels restaurants en theater dichtbij.

De mobiliteitstransitie en het op orde brengen van de auto infrastructuur is randvoorwaarde voor het realiseren van de ambities voor een inclusieve duurzame groene en gezonde stad.

Kwaliteitssprong door schaalsprong

In Centrum West komen meerdere werelden bij elkaar. De grotere korrel van de Spoorzone en de kleine fijnmazige korrel van het (historische) centrum. De regionale stedelijke schaal langs het spoor en de nationale schaal langs de snelweg.

De typologie van de nieuwe bebouwing reageert op die verschillende korrels en schalen. Zo worden de grootste hoogte accenten voorzien aan de ruimere structuren van grote schaal, zoals spoor en snelweg. En kent de bebouwing een blokverdeling die lange ononderbroken gevels enerzijds en fragmentatie anderzijds voorkomt.

02

Analyse

2.1 DNA en erfgoed

Conclusiekaart

1. De kerken en kloosters in Roosendaal bevinden zich voornamelijk langs de historische linten.

2. Net ten westen van het plangebied, aan de andere kant van het spoor, ligt de Vliet overgaand in de Molenbeek met bijbehorende industriële gebouwen, welke verwijzen naar het economische verleden van de stad. Deze hebben een beeldbepalende architectuur en spelen meer en meer een rol in de culturele programmering van het gebied.

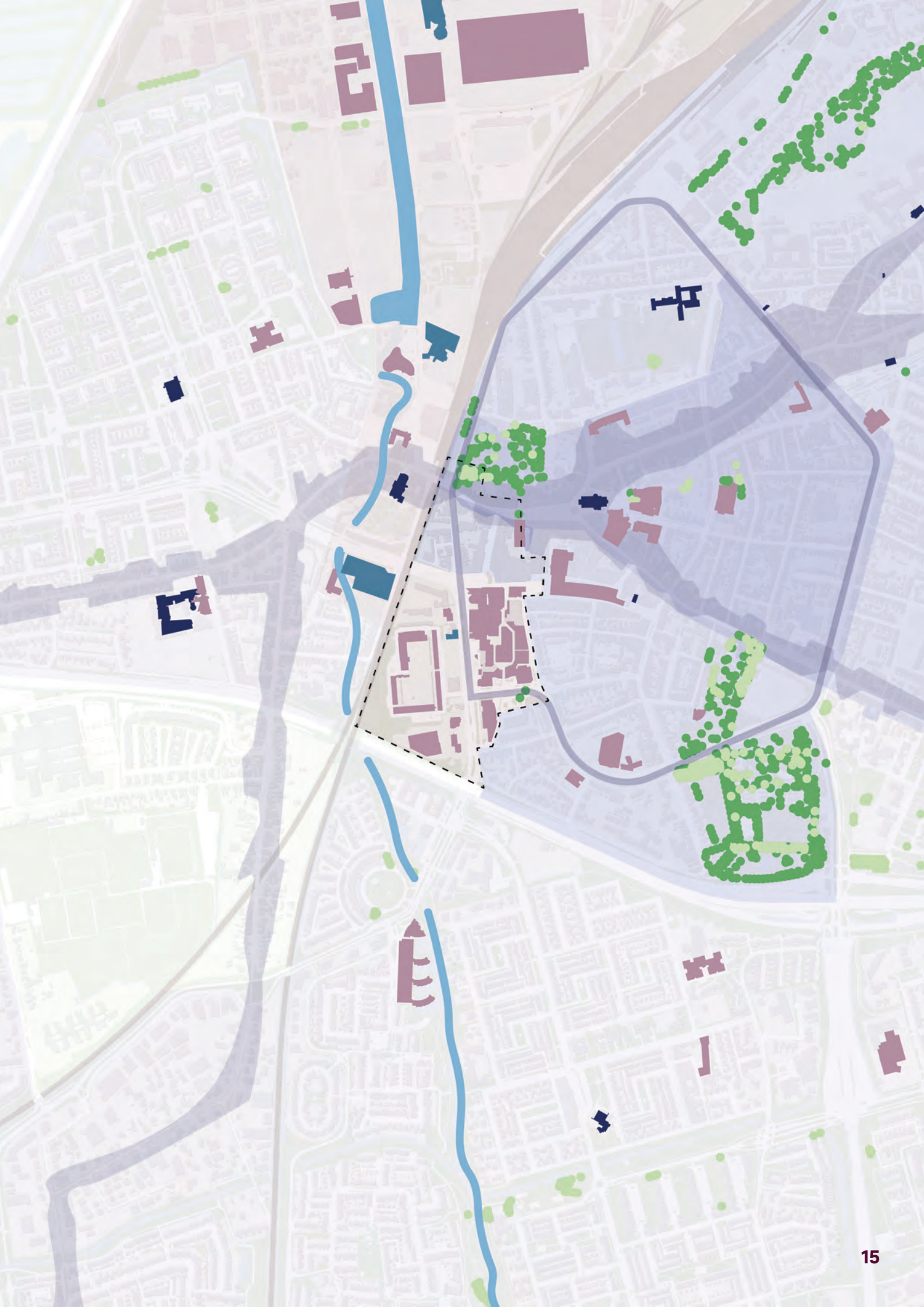
3. De meeste kerken, kloosters en fabrieken zijn uit het plangebied verdwenen. Alleen het poortgebouw van de voormalige Liga-fabriek bevindt zich nog binnen het gebied. En beelden zijn als kunstwerk in de gevel van het woonblok opgenomen.

4. Het plangebied bevindt zich te midden van vier verschillende stedelijke omgevingen: voormalig industrieel gebied in het noorden, het historische centrum in het oosten, en naoorlogse wijken in het westen en zuiden.

5. Binnen het plangebied is nog een ruimtelijke structuur zichtbaar. Het modern stedelijke karakter, met grotere korrel bebouwing uit de periode '70 tot '00, nieuwe stadsinvalswegen en parallelle structuren. Het winkelcentrum Roselaar en de kantoorgebouwen, vormen een contrast met de historische structuren in de omgeving, maar passen in grotere korrel die deze zone van oudsher heeft.

6. Monumentale bomen en hoge bomen fungeren als herkenningspunten in het plangebied en dragen bij aan het groene erfgoed van de omgeving.





DNA en erfgoed

Aanknopingspunten kaart

We zien een kans om te verbinden met bestaande cultureel en historische waardevolle elementen en structuren in de directe context.

1. Historisch bepalend lint De Kade raakt het plangebied aan de noordzijde. Samen met de ontwikkeling van de zone langs het spoor rondom de Vliet geeft dit aanleiding voor een goede aanhechting en samenhang van deze twee ontwikkelingen

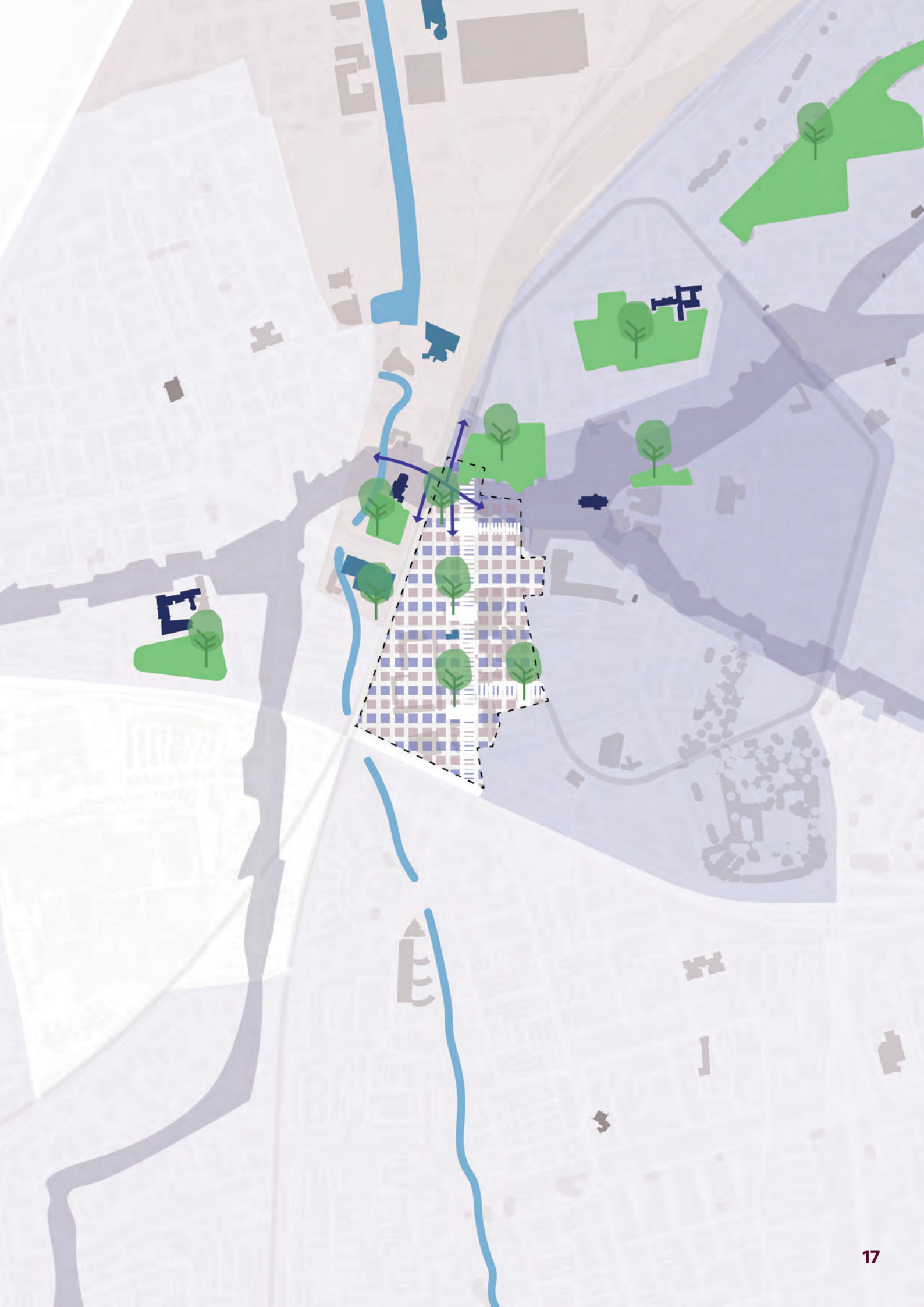
2. De positie van de Wenneker fabriek aan de Molenbeek samen met het beeldbepalende karakter en culturele potentie van deze plek biedt aanleiding voor een extra oost - westelijke verankering aan de stad in bredere zin.

3. Zowel historisch als topografisch is de ontwikkeling van het plangebied met grotere bouwkorrel beredeneerbaar. Een goede verknoping met het omliggend stedelijk weefsel en een zorgvuldige inpassing in relatie tot de kleinschalige korrel van de centrum bebouwing.

4. We zien potentie voor het versterken van het Roosendaalse DNA: door het ontsluiten van de nu verscholen kloostertuinen en parken. De structuur van het plangebied zou een bijdrage aan (en aanleiding voor het ontstaan van) dit dwaalmilieu door deze groene parels moeten leveren.

5. We pleiten om op belangrijke knopen c.q. ontmoetingslocaties in het plangebied nu alvast ruimte te reserveren voor monumentale boom.





Gebiedsspecifieke principes

Verbinden met kwaliteit

Kwalitatieve routes door het plangebied verbinden het plangebied met historisch en cultureel waardevolle elementen in de omgeving buiten het plangebied.



Schakel

De knoop (kruising van verschillende netwerken) aan de kop van het plangebied ter hoogte van de Kade fungeert als schakel voor Roosendaal en wordt in samenhang met naastgelegen gebieden ontwikkeld als representatieve entree.



Schaalsprong

De schaalsprong bouwt verder op de grotere bouwkorrel van de zone langs het spoor en is passend bij de historisch waardevolle omgeving, met mogelijk hoogte accenten / schaalsprong.



Monumentale bomen

Op belangrijke ontmoetingsplekken in het plangebied wordt nu alvast ruimte gereserveerd voor monumentale bomen.



R.O.O.S.

Verhaallijnen basis voor ontwikkeling:
turfwinning, suikerbietenteelt,
Roomskatholieke geloof, kloostertuinen,
historische linten.

Duurzame invulling cultureel erfgoed:
herbestemming, waardevolle functies.

Kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte
rondom cultureel erfgoed: visitekaartje voor
een fijne en veilige woonomgeving.

Cultuur en erfgoed vertelt het verhaal:
kunst in openbare ruimte als instrument voor
ontmoeting.

Programma van Eisen

Ruimtelijke structuren (stedelijk landschap)
vormen de gidslijn voor ontwikkeling Centrum
West:

- Molenbeek en Roosendaalse Vliet.
- Parken en voormalige kloosters.
- Loop van het spoortraject met lopende ontwikkelingen.

De gemeente wil zorgvuldig omgaan met de
historische structuur en bebouwing (DNA),
waarbij historisch waardevolle structuren en
bebouwing niet in het geding komen.

2.2 Natuur

Conclusiekaart

1. De stad Roosendaal is over het algemeen vrij groen, vooral buiten het centrum. In het centrum ontbreekt het aan groen. Roosendaal heeft een aantrekkelijk groen buitengebied.
2. Op de schaal van de stad bevinden zich verschillende groene 'parels' (parken en tuinen). Deze zijn beperkt toegankelijk en vormen onderling geen structuur en vanuit het plangebied bekeken niet makkelijk bereikbaar.
3. De ecologische zone langs lange infrastructurale lijnen als de A58 en het spoor is zwak, en kent veel onderbrekingen.
4. De Molenbeek loopt ten westen van het plangebied, daartussen ligt het spoor als dijk.
5. Het plangebied ligt laag. Belangrijke infrastructuur zoals de Laan van Brabant kampt met zowel wateroverlast als hittestress.
6. Het bestaande groen binnen het plangebied heeft zeer beperkte ecologische- en verblijfswaarde.
7. In het plangebied is geen oppervlakte water aanwezig.
8. De toekomstige ontwikkelingen zoals Spoor C en Mariadal geven aanzet naar kwalitatief hoogwaardig toegankelijk groen.





Natuur

Aanknopingspunten kaart

1. De Molenbeek en linten als hoofdstructuur voor ecologische en recreatieve groene verbinding van groene clusters en parken.

2. Groen en blauw / oost-west verbindingen verknopen met hoofdstructuur

- Deze verbindingen inzetten als onderdeel van dwaalmilieu langs kloostertuinen en parken, prachtig visitekaartje voor centrum van Roosendaal

3. Water zo lang mogelijk in het gebied vasthouden en infiltreren alvorens terug naar de beek.

- Via de Laan van Brabant
- Onder de A58 door in vrije beuk

4. Toevoegen van groen met betekenis: voor klimaat, tegen hitte, in ecologische zin en ten behoeve van verblijfskwaliteit.

5. Versterken van ecologische groene structuur langs spoor en de A58.





Gebiedsspecifieke principes

Groen met betekenis

Toevoegen van groen met betekenis; voor klimaat, ecologie, tegen hitte en met verblijfs-gebruikskwaliteit.
En bestaand groen transformeren naar groen met betekenis en/of functie.



Verbindingen met bestaande structuren

Toevoegen en versterken van verbindingen naar bestaande groene en blauwe structuren en met elementen buiten het plangebied.



Schakel

Gebied als schakel door verbinden van drie belangrijke groene en blauwe structuren (Molenbeek, Ontwikkelplan Rond, spoor/ A58).



Water vasthouden alvorens naar de beek

Water gaat vertraagd terug naar de beek. Openbare ruimte en bebouwing vangt regenwater op, houdt het vast, hergebruikt het water en vervoert vervolgens vertraagd af. De Laan van Brabant is hierin een belangrijke drager.



R.O.O.S.

Continue groenstructuren en leesbaar routes verbinden groene pleinen en parken voor ontmoeten en spelen.

Ecologische netwerken, tuinen, groene daken en gevels: voedsel, broed en rustplekken voor insecten, vogels en andere kleine stadsdieren.

Vergroenen van stadspleinen: verharding verminderen, verblijfsklimaat.

Groen en transformatie gaan samen: de transformatie van leegstande gebouwen langs winkelstraten moet plaats bieden aan stedelijk groen.

Aantrekkelijke tussenstraatjes: verbindingen tussen woon- en winkelstraten, pleinen en parken - goed winkelcircuit om te struinen door de stad. Goede maat-schaalverhouding, uitnodigende en transparante plint, aantrekkelijke inrichting.

Klimaatbestendige openbare ruimte: verkoeling, wateropvang, natuurinclusieve herontwikkeling.

Programma van Eisen

Groene en blauwe verbindingen weerszijde spoor behouden en waar mogelijk versterken

Centrum West klimaatadaptief ontwikkelen.

Bodem en water gestuurd ontwikkelen, waarbij wordt ingezet op versterken van groenblauw netwerk:

Regenbui 60mm/u (infiltreren+hergebruik regenwater) op eigen perceel.

Infiltratiemogelijkheden in de openbare ruimte volgens Toetsingskader Roosendaal Natuurstad.

Hittestress voorkomen. Roosendaal Natuurstad leidend. Tevens maximaal 3-30-300 regel toepassen

Natuurinclusief en klimaatbestendig bouwen door onder andere gevelgroen en groen op daken.

Biodiversiteit bevorderen (alleen inheems). Bomen maximale ruimte bieden, ook ondergronds Minimaal 50% van de (gemeenschappelijke) tuinen zijn groen.

2.3 Vijf minuten stad (Mobiliteit)

Conclusiekaart

1. Het station ligt op gemiddeld 20 minuten loop- en 5 minuten fietsafstand.

2. Voetgangers vanaf het station moeten om Mariadal heen om het centrum te kunnen bereiken.

3. Het plangebied ligt op de grens van het voetgangersgebied.

4. De Laan van Brabant en Laan van Limburg kennen weinig oversteekplaatsen.

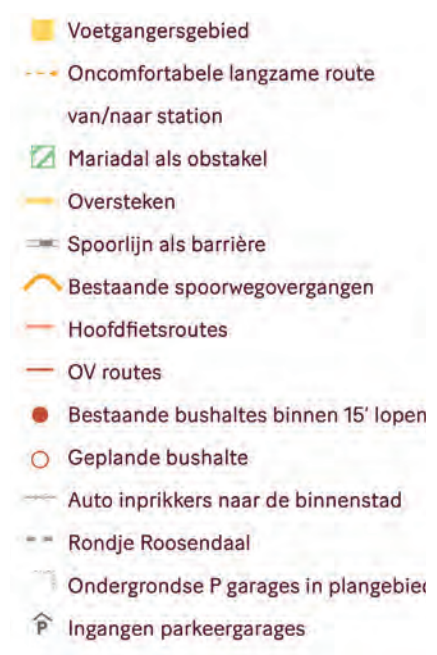
5. Het busstation ten noorden van het winkelcentrum is komen te vervallen. Een nieuwe bushalte is gepland net ten noorden van het plangebied.

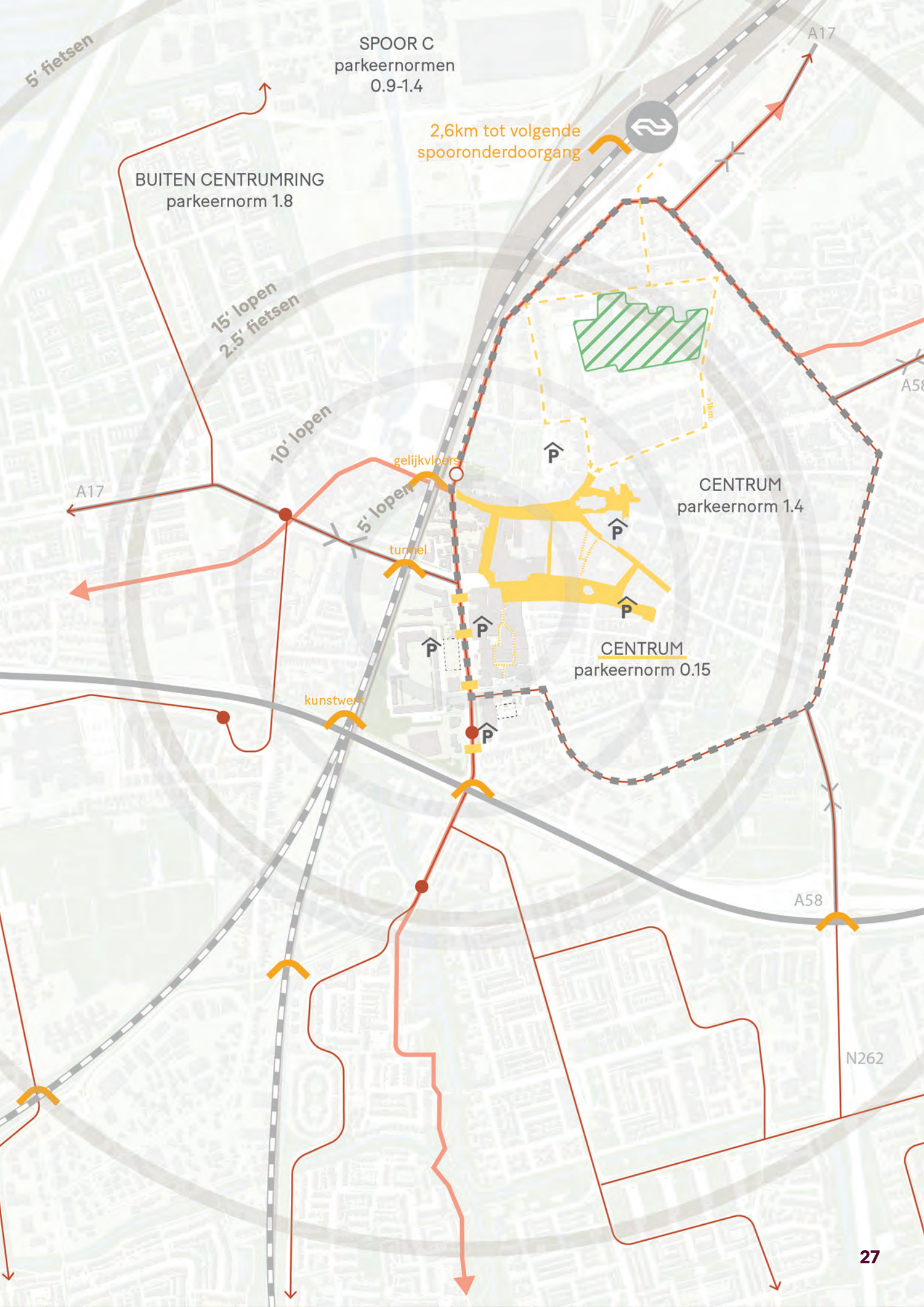
Voorstel voor een alternatieve locatie binnen het plangebied is wenselijk.

6. De spoorlijn is een barrière tussen oost en west op de schaal van de gehele stad. In het plangebied liggen drie oversteeken relatief dicht bij elkaar. Een gelijkvloerse, een onderdoorgang en een viaduct. De volgende oversteek ligt circa 2km verderop aan de rand van de stad.

- De kwaliteit van deze verbindingen voor langzaam verkeer is zeer matig.

7. Het plangebied kent drie verschillende parkeerzones.





5' fietsen

SPOOR C
parkeernormen
0.9-1.4

2,6km tot volgende
spooronderdoorgang

BUITEN CENTRUMRING
parkeernorm 1.8

15' lopen
2.5' fietsen

10' lopen

A17

gelijkvloers

tunnel

kunstwerk

CENTRUM
parkeernorm 1.4

CENTRUM
parkeernorm 0.15

A58

N262

Vijf minuten stad (Mobiliteit)

Aanknopingspunten kaart

1. Langzaam verkeer: Oost-west verbindingen voor langzaam verkeer belangrijk om:

- spoorbarrriere te verminderen en
- groene leefkwaliteit toe te voegen en
- plekken van bijzondere kwaliteit te ontsluiten.

2. Noord-zuid verbinding

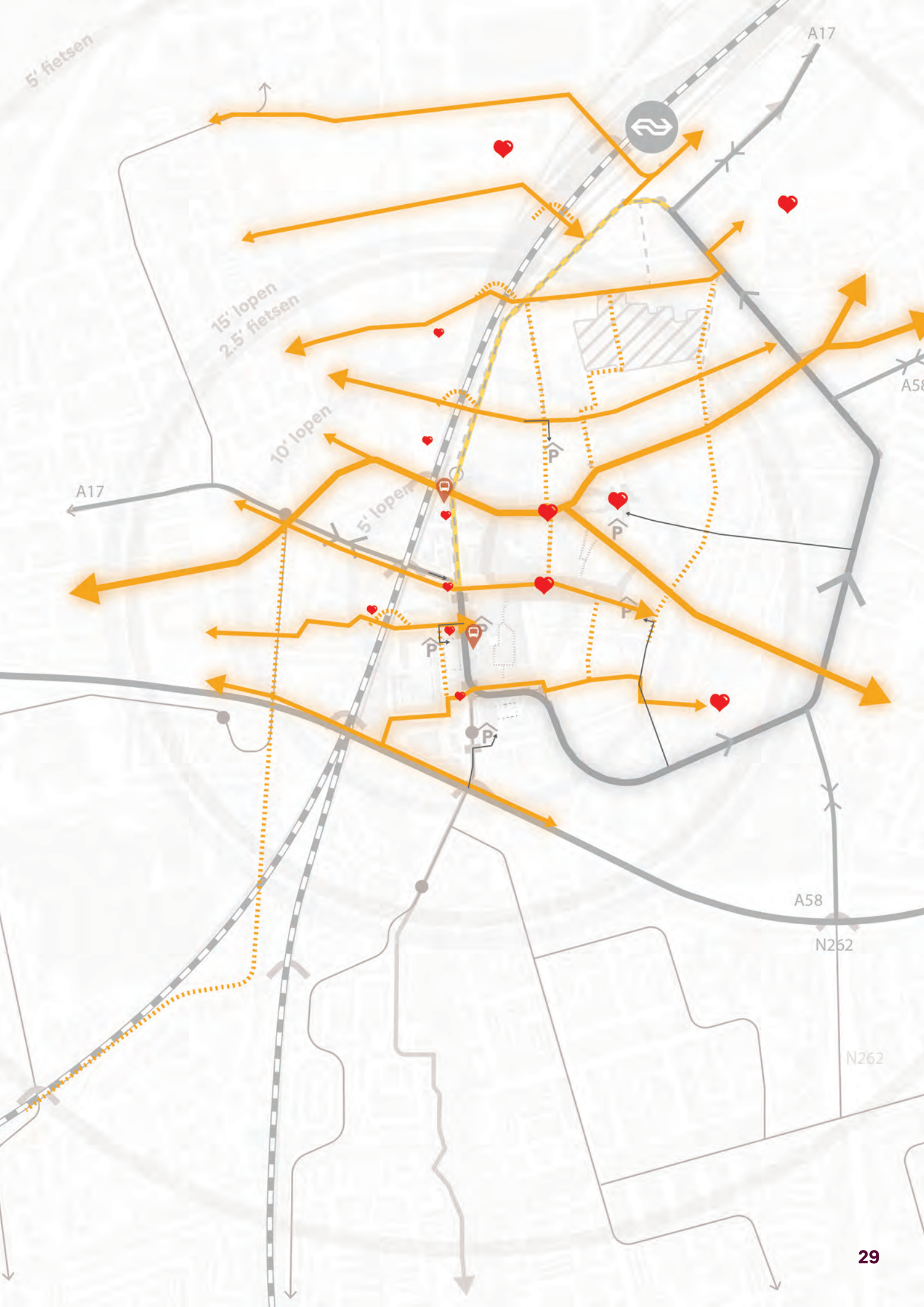
Laan van Brabant vormt een belangrijke ader die deze hoogwaardige oost-west verbindingen aan elkaar rijgt.

Laan van Brabant en Laan van Limburg zouden een profiel moeten krijgen waarin langzaam verkeer en autobereikbaarheid en vergroening fijn samengaan.

3. Bereikbaarheid bestaande en mogelijk nieuwe parkeergarages : korte inprikkers vanaf Laan van Brabant om zo weinig mogelijk inbreuk te maken op een kwalitatief hoogwaardige woonmilieu.

4. Parkeren: er is zeer veel parkeergelegenheid in de directe nabijheid, met potentie voor dubbelgebruik.





Gebiedsspecifieke principes

Bereikbaarheid van het centrum

Dit gebied draagt bij aan een goede bereikbaarheid van het centrum voor omliggende woonwijken door middel van aantrekkelijke routes voor langzaam verkeer.



Voetgangersgebied

Het voetgangersgebied loopt verder door in het plangebied in de vorm van hoogwaardige langzaamverkeersroutes met aantrekkelijk oversteekplaatsen.



Laan van Brabant

De Laan van Brabant biedt meer ruimte voor langzaam verkeer, in een ruim profiel dat ook ruimte biedt voor de auto.



Parkeernorm

Parkeernorm passend bij nieuw groen centrum karakter gecombineerd met aanbod deelmobiliteit.





Auto's uit het straatbeeld.

Geparkeerde auto's maximaal uit het straatbeeld. Parkeren wordt inpandig en/of ondergronds gerealiseerd. Mobiliteitstransitie vraagt om aanpasbare/ transformeerbare parkeeroplossing.

Parkeervoorzieningen aan de rand

De entrees van de parkeervoorzieningen, logistiek en andere verkeersaantrekkende functies (kazerne) zoveel mogelijk aan de rand van het gebied.

R.O.O.S.

Met het bevaarbaar maken van de Vliet ontstond de stad, met de komst van het spoor en station kwam de industrie en was de aanleg van snelwegen een katalysator voor groei. 5 minuten reistijden te voet, te fiets of met een deelscooter vanaf herkomst of centrale mobiliteitshubs naar een plek van bestemming.

Veilige en aantrekkelijke fiets- en wandelpaden: Stationstraat, Brugstraat en Laan van Brabant weinig comfort voor langzaam mobiliteit > trottoirs en fietspaden te verbreden. Straat van 50km/u naar 30km/u

Mobiliteitshubs: rondom de grotere hubs liggen ondersteunende faciliteiten (supermarkt, kinderopvang, afhaalpunt, deelmobiliteit

Oude linten: auto te gast, fietsstraten: directe verbindingen voor fietsers en voetgangers. Bereikbaarheid van woningen en voorzieningen met de auto moet gewaarborgd zijn.

Nieuwe strategische verbindingen: tussen nieuwe ontwikkelingen met actieve plinten.

Programma van Eisen

Het STOMP principe is leidend in het mobiliteitsconcept van Centrum West.

Aanpassen wegprofiel met meer ruimte voor fiets en voetganger (naar minimaal benodigde afmeting. Eén en ander afhankelijk van het toekomstig gebruik en CROW-richtlijnen.)

Passende parkeernorm bij hoog stedelijke woonmilieu

Realisatie van HUB's voor bewoners en overloopfunctie voor bezoekers (en eventueel werknemers) binnenstad.

Geparkeerde auto's maximaal uit het straatbeeld. Parkeren wordt inpandig en/of ondergronds gerealiseerd.

2.4 Programma

Conclusiekaart

1. Het plangebied ligt op loop- en fietsafstand van de belangrijkste voorzieningen van het stadscentrum, waardoor er geen behoefte is aan grootschalige functies binnen het gebied zelf.

2. Voor veel andere dagelijkse voorzieningen als school en sport moeten spoor en /of A58 barrière genomen worden.

3. Het winkelcentrum Roselaar ligt verscholen aan de rand van kernwinkelgebied en fungeert als barrière tussen het westelijke deel van het plangebied en het kernwinkelgebied

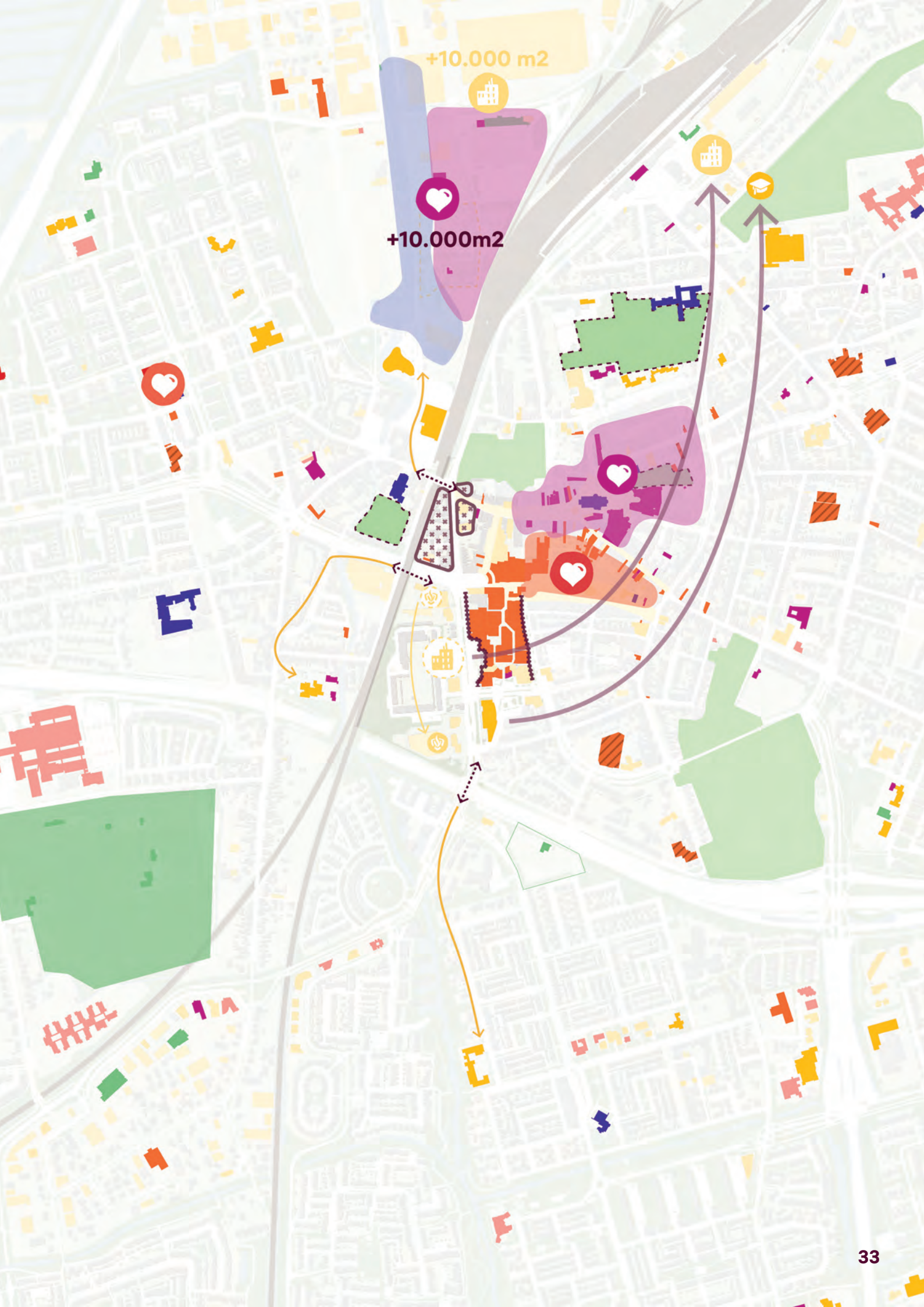
4. Culturele hotspots bevinden zich met name in de ontwikkelingen aan de westzijde van spoor en langs de oude Markt.

5. Kantoor en educatief programma concentreert zich in nieuwe ontwikkeling rondom station.

6. Het gebied ten noorden van de Burg. Freijterslaan is geen visitekaartje voor de stad. Heel veel garageboxen te huur, leegstaande plinten en achterstallig onderhoud.

7. Kloostertuinen en parken op loop- en fietsafstand aanwezig, maar beperkt toegankelijk en niet makkelijk bereikbaar.





Programma

Aanknopingspunten kaart

1. Toevoegen van woonprogramma betekent een kwaliteitsimpuls voor het centrum.

2. Hoge woonkwaliteit, een levendig woonmilieu, gaat samen met een zekere mate van gemengd programma: Woon / werk units, en micro functies voor de buurt, als maatschappelijke voorzieningen of sociale hub.

3. Openstellen parken en kloostertuinen, aantrekkelijke routing ernaar toe.

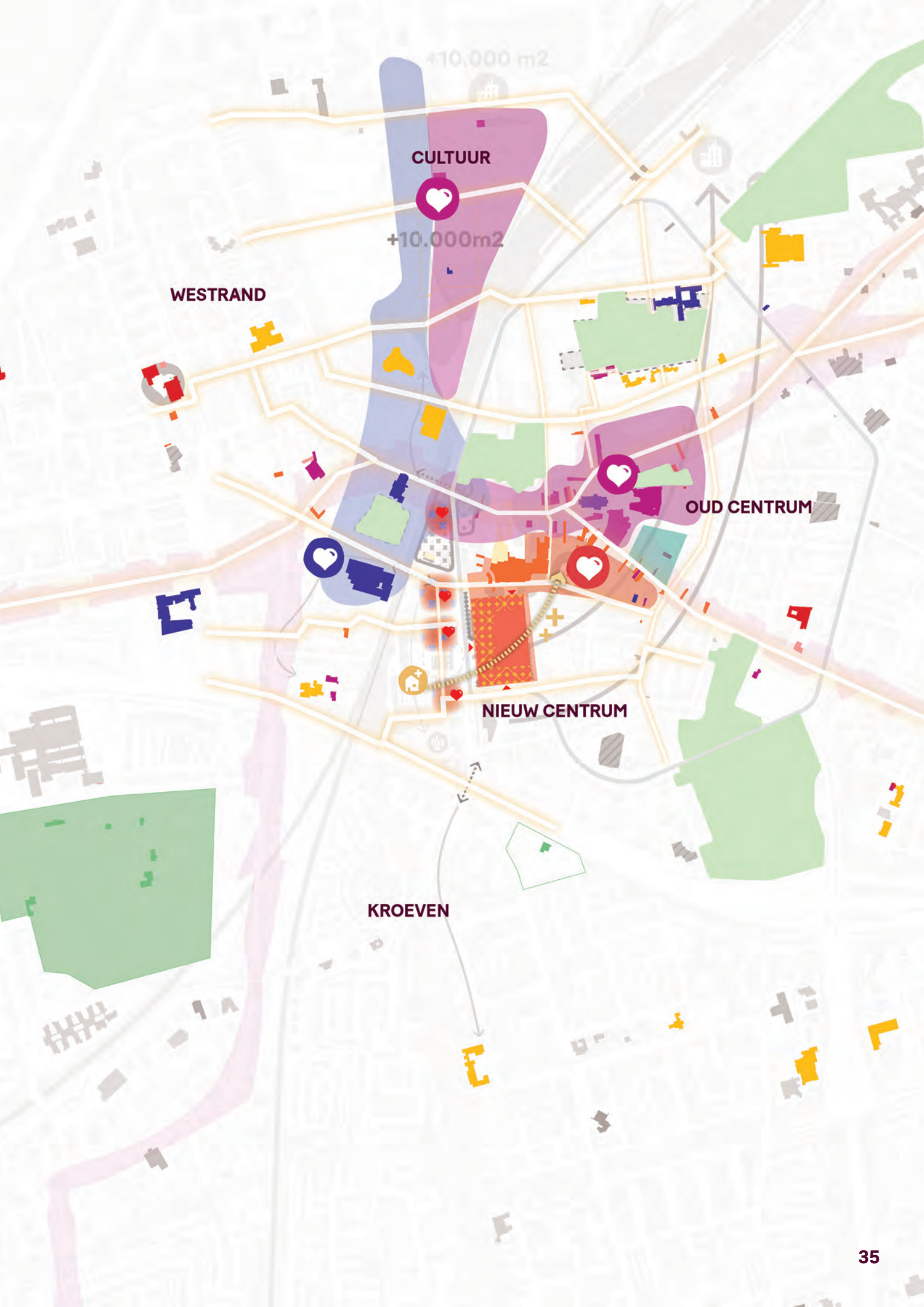
4. Het bijzondere (gebouwde en ongebouwde) programma concentreren aan knooppunt van belangrijke routes voor langzaam verkeer.

5. Winkelcentrum als toegevoegde waarde, voor verdichtingsopgave en hoogwaardig winkelgebied, door onder andere duidelijk vindbare entrees en eenduidige gevellijn.

6. Ander programma dan wonen direct langs spoor en snelweg, bijvoorbeeld parkeerhubs en brandweerkazerne

7. Verbinden met kwaliteit en hotspots in de omgeving. (de poort, de Wennekerfabriek als nieuw hotspot)





Gebiedsspecifieke principes

Gemengd programma

Hoge woonkwaliteit gaat samen met een zekere mate van gemengd programma: naast wonen micro functies voor de nieuwe buurt.



Diversiteit in woning

Een levendig woonmilieu kent verschillende doelgroepen in een diversiteit in woning groottes en types. Het woonprogramma verrijkt het huidige woningaanbod: appartementen, woon werk units.



Duidelijke routing

Duidelijke routing en zichtlijnen om de zichtbaarheid van winkels te vergroten.



Microfuncties

Microfuncties op de begane grond dragen bij aan levendige plinten aan belangrijke routes.





Winkelcentrum als waarde

Winkelcentrum als toegevoegde waarde, voor verdichtingsopgave en voor kernwinkel gebied: door bijv. verbeteren vindbaarheid entrees.



Programmering openbare ruimte

Zorgvuldige programmering openbare ruimte, met plekken voor rust en reuring binnen een hoogstedelijk woonmilieu.

R.O.O.S.

Naar en 100.000+ gemeente; minimaal 2.500 extra woningen in binnenstedelijke locaties (rondje Roosendaal als drager)

Verdichting in de bestaande stad: maat en schaal, woon- en ondernemersklimaat, cultuurhistorische waarden, bereikbaarheid, duurzame mobiliteit (STOMP)

Nieuwbouw om 'gaten' in de stad te dichten: blinde gevels of parkeerterreinen ontwerpend verkend en opgewaardeerd met nieuwbouw.

Transformeren (leegstaande) winkels naar wonen

Molenstraat en oostelijk deel van Raadhuisstraat > levendige uitstraling; versterken van het historisch aanzicht.

Activeren hoeken: hoekpanden voor winkelcircuit of struimilieu.

Behoud van economische functies: diversiteit, levendigheid kenmerken een vitale binnenstad > werkfuncties als andere delen van het Rondje Roosendaal.

Programma van Eisen

Optimaal verdichten: 1100-1500 woningen.
Werkfuncties (huisgebonden bedrijvigheid, kleine schaal ateliers, maatschappelijke voorzieningen)

Doelgroep: vitale ouderen, kleine gezinnen, huisverlaters en starters.

Stadsschaal raamwerk

Aanknopingspuntkaarten in lagen op elkaar

1. Centrum-West vormt de schakel tussen de spoorzone en het historische centrum. In Centrum-West komen de grote bebouwingskorrel van spoorzone en de fijnmazige bebouwingskorrel van de binnenstad samen.

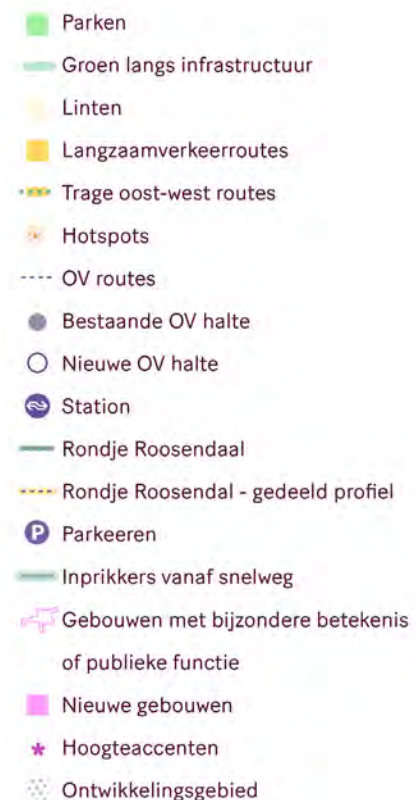
2. Centrum-West is een belangrijke schakel in het verbinden van de stad in oost-west richting.

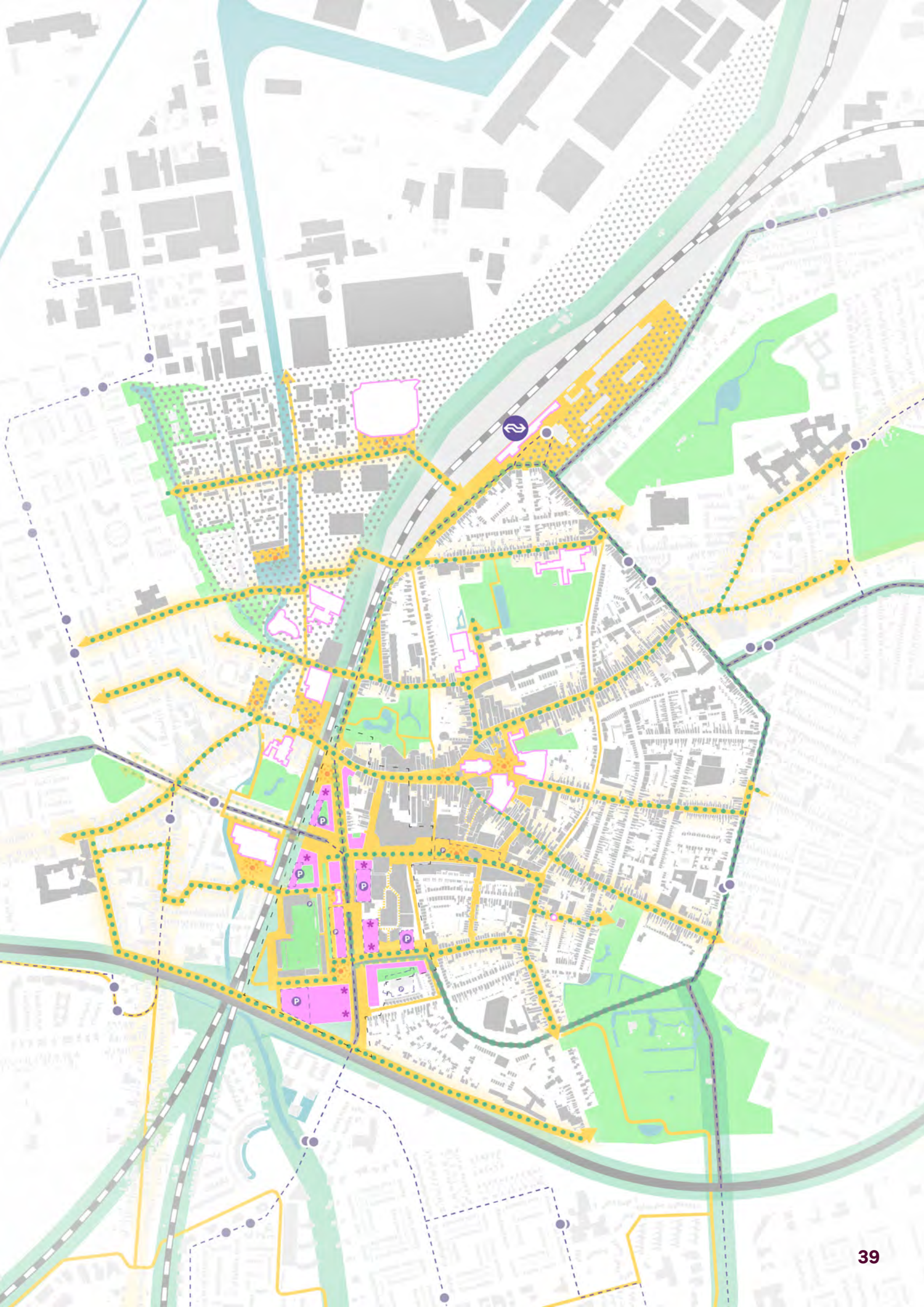
- het historische lint als belangrijke verbinding voor langzaam verkeer.
- het noordelijk deel van Centrum-West als verbinding tussen Spoor C en centrumgebied.
- Centrum-West verbinding laten maken met de Molenbeek en het industriële erfgoed aan de overzijde van het spoor door verbinding langs de Wennekerfabriek

3. Doorzetten van groen structuur op grotere schaal

Parken en kloosters met monumentaal groen worden door meerdere structuren verbonden:

- Molenbeek als Groene en Ecologische Structuur,
- Oost-west structuren in combinatie met langzaam verkeer
- Groene Verbindingen via het Rondje Roosendaal in combinatie met hoofdinfrastructuur.





03

Ruimtelijk raamwerk

Plangebied raamwerk

Het Ruimtelijk Raamwerk is een ruimtelijke vertaling van de ambities voor de schaalessprong van de stad als kwaliteitsimpuls voor Centrum West. Daarvoor is het nodig dat Centrum West transformeert naar een aantrekkelijke stuk stad, waar het prettig wonen is.

Fijn wonen doe je aan groene binnentuin, met een collectief groen dak terras, in een oase van rust en toch midden in het centrum van Roosendaal.

Fijn wonen doe je in een levendige groene koele buurt, dat uitnodigt om doorheen te dwalen. Fijn wonen doe je in een buurt dat plekken kent om elkaar te ontmoeten, met elkaar te spelen, en als burens naar elkaar om te kijken.

Zo transformeert de Laan van Europa in een aantrekkelijk buurt park waar de auto ondergeschikt is. En de mens centraal staat.

Je woont graag in een fijne buurt met alle voordelen van een stad: met voorzieningen zoals winkels restaurants en theater dichtbij.

De Laan van Brabant blijft een belangrijke ader voor de stad, dat tegelijk ook ruimte biedt aan langzaam verkeer. Zo transformeert de Laan van Limburg van een laan van losse gebouwen en parkeervelden naar een Boulevard dat een reeks van gevels in één lijn kent met leven erachter en duidelijk leesbare groene ruimte biedt aan voetganger en fietser.

Het raamwerk voorziet in oost west routes ingericht op actieve mobiliteit die reeds bestaande kwaliteiten, zoals de OLV kerk met kloostertuin en Emile van Loonpark en potentiële bestemmingen met elkaar verbindt, zoals cultuurhistorisch interessante Wenneker fabriek en de woning met poort van voormalig Liga fabriek.

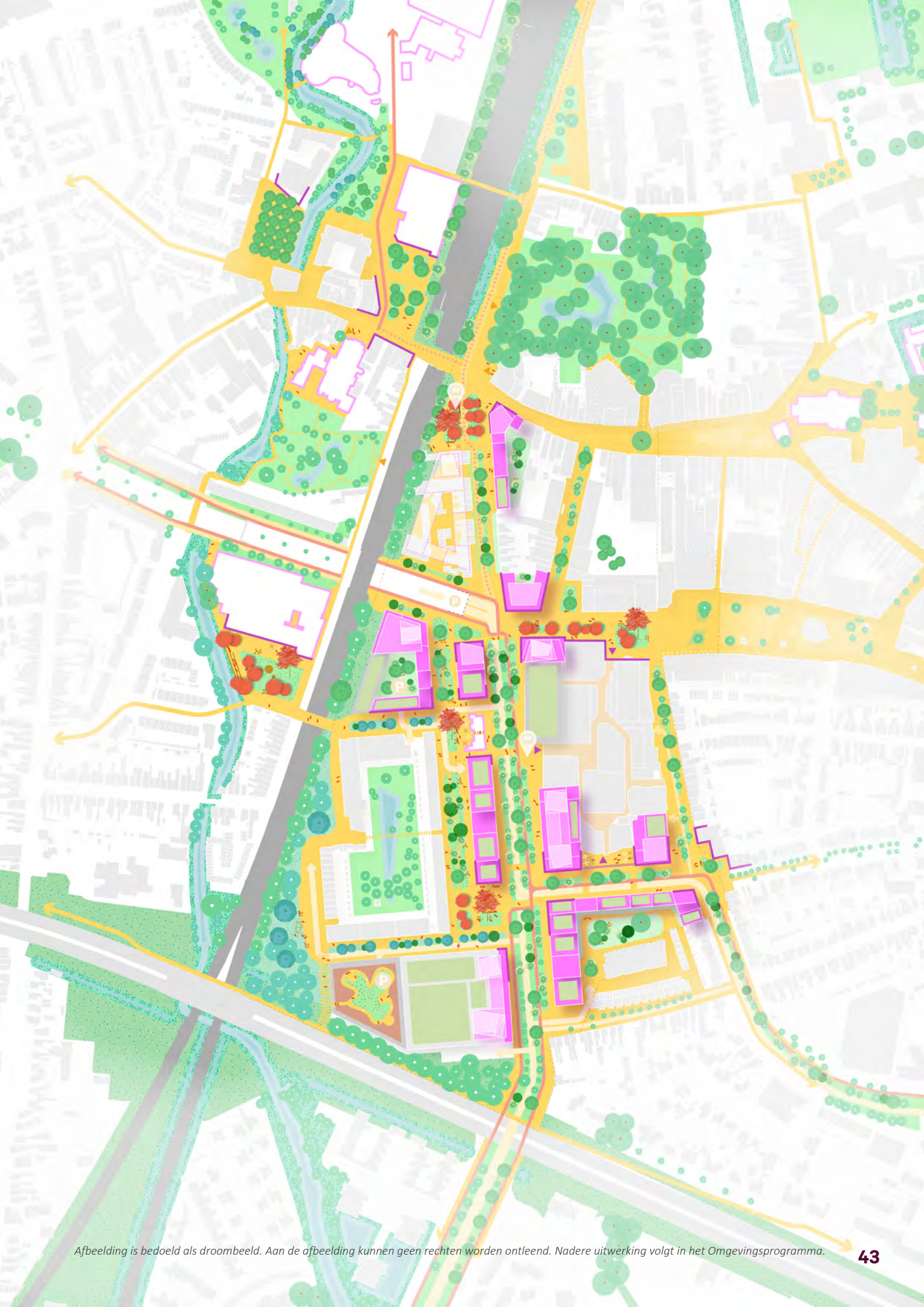
We kunnen ons voorstellen dat het terrein rond de Wenneker fabriek ontwikkelt naar een bruisende koele plek aan de Molenbeek, een op dit moment verstopte parel in de stad.

Het raamwerk slaat een brug naar de stad door op de overgang van buurt naar stad bijzondere plekken voor ontmoeting in de openbare ruimte te voorzien. Deze schakelplekken op het snijpunt van belangrijke stadsstructuren, Molenbeek en Laan van Brabant, met de op actieve mobiliteit ingerichte oost-westroutes bieden ruimte aan hogere gebouwen en bijzonder programma in de plint.

Zo zou aan de kop van Centrum West ter hoogte van de Kade zo'n bijzondere plek kunnen ontstaan, met bushaltes en voorzieningen bijvoorbeeld.

Centrum West wordt zo een volwaardig onderdeel van de stad en vormt een toegevoegde waarde voor de bestaande stad.





Mobiliteit netwerk

De mobiliteitstransitie en het op orde brengen van de auto infrastructuur is randvoorwaarde voor het realiseren van de ambities voor een inclusieve duurzame groene en gezonde stad.

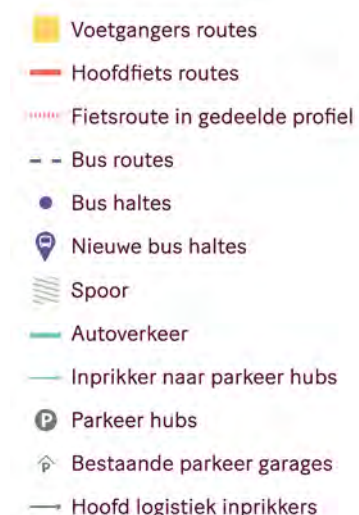
Tegelijk ligt het plangebied op een van de belangrijkste stedelijke knooppunten van Roosendaal. Het verbindt het centrum met de wijken ten zuiden en ten westen van Roosendaal. Dit geldt voor zowel de auto, de fiets als het openbaar vervoer (buslijnen).

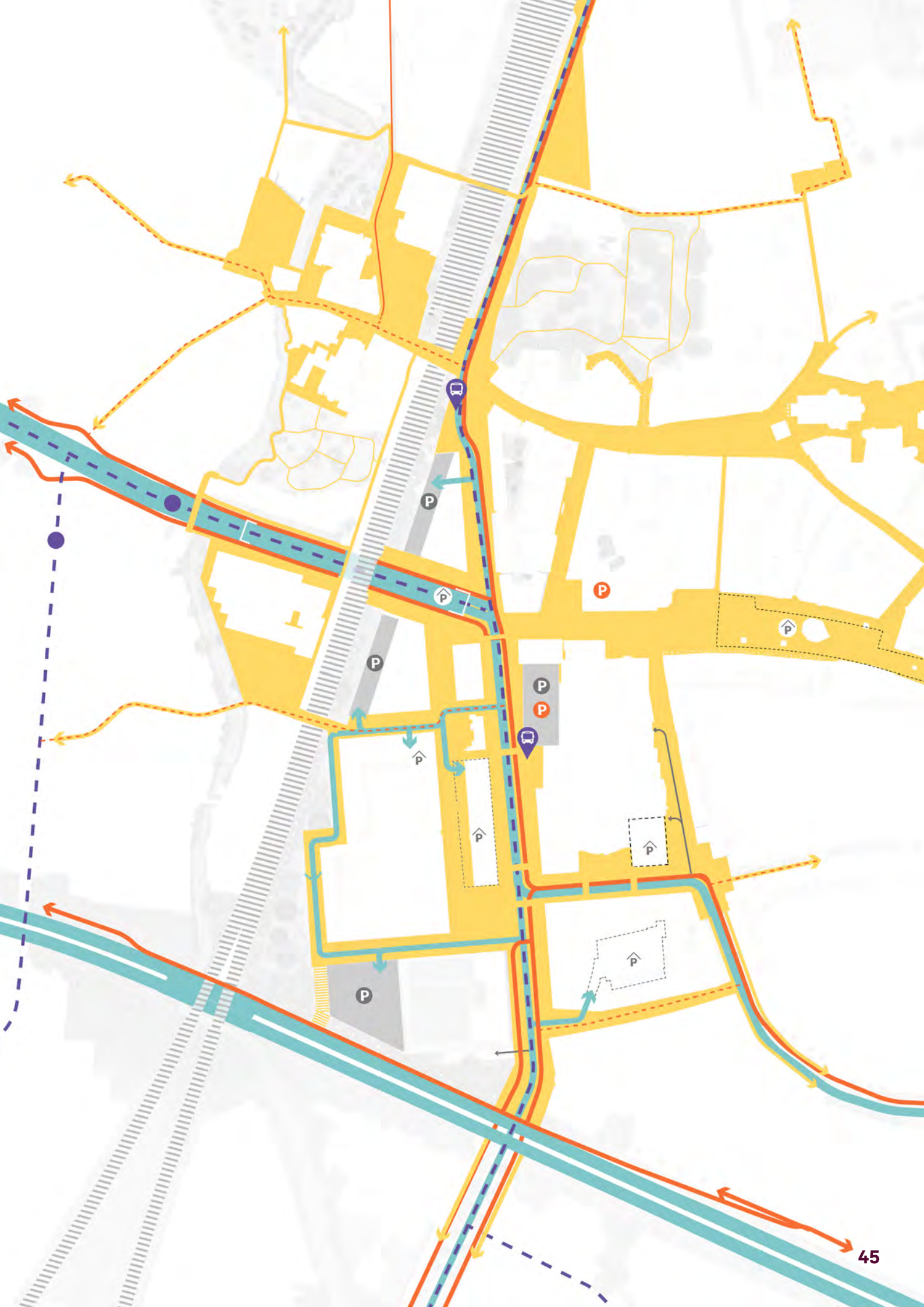
De gemeente Roosendaal kiest in haar Mobiliteitsvisie (2025) voor meer ruimte voor actieve mobiliteit. Dit samen met groen en ruimte om te ontmoeten. Dat betekent minder ruimte voor de auto en meer ruimte om te lopen en te fietsen. Hierdoor wordt het veiliger en prettiger om je te verplaatsen in de stad. Er moet meer ruimte komen voor ontmoeting, spelende kinderen, groen, klimaat en biodiversiteit. Gezien de ligging dicht bij de OV knoop (station en busstation) is er voor het Raamwerk van Centrum West gekozen om ruimte te creëren voor actieve mobiliteitsstromen.

Door in te zetten op fietsverbindingen en vergrootte inpandige fietsenstallingen voor de bezoeker van het centrum kan de auto een minder voor de hand liggende keuze worden voor binnenstedelijke reizen. Door te werken met een 'inprikkers' model voor de auto-ontsluiting voor de gehele binnenstad wordt doorgaand autoverkeer op de Laan van Brabant beperkt.

De Laan van Brabant blijft een belangrijke ader voor de stad, belangrijk voor de bus en fietsverbinding tussen omliggende wijken, centrum en station. Het is de hoofdas van waaruit de auto op zo weinig ingrijpende wijze toegang krijgt tot de parkeervoorzieningen voor de woningen in de wijk, uitruk gelegenheid biedt aan de brandweer en toegang verleend aan de landingsplaatsen voor de bezoeker van het centrum.

In het verlengde van het voetgangersgebied in het centrum zijn de oost-westroutes ingericht met prioriteit voor voetgangers. Het zijn woonstraten waar verblijven en wandelen centraal staan, en waar de auto te gast is.





04

Ontwerp- richtlijnen openbare ruimte

Structuur openbare ruimte raamwerk

Het raamwerk voorziet in een structuur van openbare ruimte dat een duidelijke hiërarchie kent en uit verschillende typen openbare ruimten bestaat.

Naast de ruime structuren van spoor en snelweg die functioneren op (inter) nationale schaal onderscheiden we structuren op schaalniveau van de stad, zoals de Laan van Brabant, Laan van Limburg en de Molenbeek.

De Oost-west routes vormen een belangrijk onderdeel van de op langzaamverkeer gebaseerde stedelijke structuur.

De Oost-west routes verbinden bestaande bestemmingen zoals Emile van Loonpark, Makrt en Nieuwe markt en Paterstuin.

Naast het verbinden van interessante bestemmingen wordt hier vooral aan gewoond. De opzet en inrichting dragen bij aan vergroening klimaatbeheersing waterbeheer en biodiversiteit.

Het Raamwerk voor Centrum West voegt daar op samenkomst van belangrijke lange structuren bijzondere openbare ruimten aan toe. Plekken die de potentie in zich hebben ook bestemming te worden. De Wenneker aan de Molenbeek, het HGD-plein en het dak van parkeergarage in de oksel van snelweg en spoor.

Voor een aangenaam hoogwaardig leef en woonmilieu is het van belang dat het raamwerk naast deze plekken van reuring, groene oases van rust introduceert. Zoals deze al bestaat in de binnentuin van het Liga Blok. Groene binnentuinen en daken om je in terug te trekken terwijl je je toch in het centrum van Roosendaal bevindt.

Voor het goed functioneren van een woonbuurt is het cruciaal buurtplekken te creëren waar gespeeld kan worden, waar je elkaar kan ontmoeten en naar elkaar om kan kijken.

Zo ontstaat er een gelaagd raamwerk dat door alle schalen heen functioneert van de schaal van de woning, straat, buurt tot die van de stad.



Structuur Groen-blauw raamwerk

Groen en biodivers

Een van de belangrijkste uitgangspunten voor het raamwerk is het vergroten van een natuurinclusiviteit en ecologische waarde van Centrum West en de stad.

De voordelen van een groene omgeving zijn talrijk. Zo dragen bomen en andere planten bij aan onder andere de luchtkwaliteit, helpen ze met het verminderen van het stedelijke hitte-eiland-effect, verbeteren ze de doorlaatbaarheid van de bodem en zijn ze een belangrijke nestplaats voor verschillende diersoorten waar ze voedsel en beschutting vinden.

Daarnaast is een groene buurt, mede door het positieve effect op de mentale en fysieke gezondheid, ook een aantrekkelijke buurt om in te wonen en werken.

In Centrum West moet ruimte geboden worden aan groen en diverse flora en fauna. Groen komt op meerdere plekken terug: op maaiveld in de openbare ruimte, op gevels en daken en in binnen tuinen.

Principes voor bomen en beplanting moeten in beeldkwaliteitsplan verder worden uitgewerkt.

Het is hierbij van grote waarde om aansluiting te vinden bij groen gebieden in de omgeving. Het raamwerk zet de beschutte mensluwe groenzones langs spoor en snelweg door. De vernieuwde zones aan west en zuid kant van het gebied versterken en complementeren deze ecologische structuren.

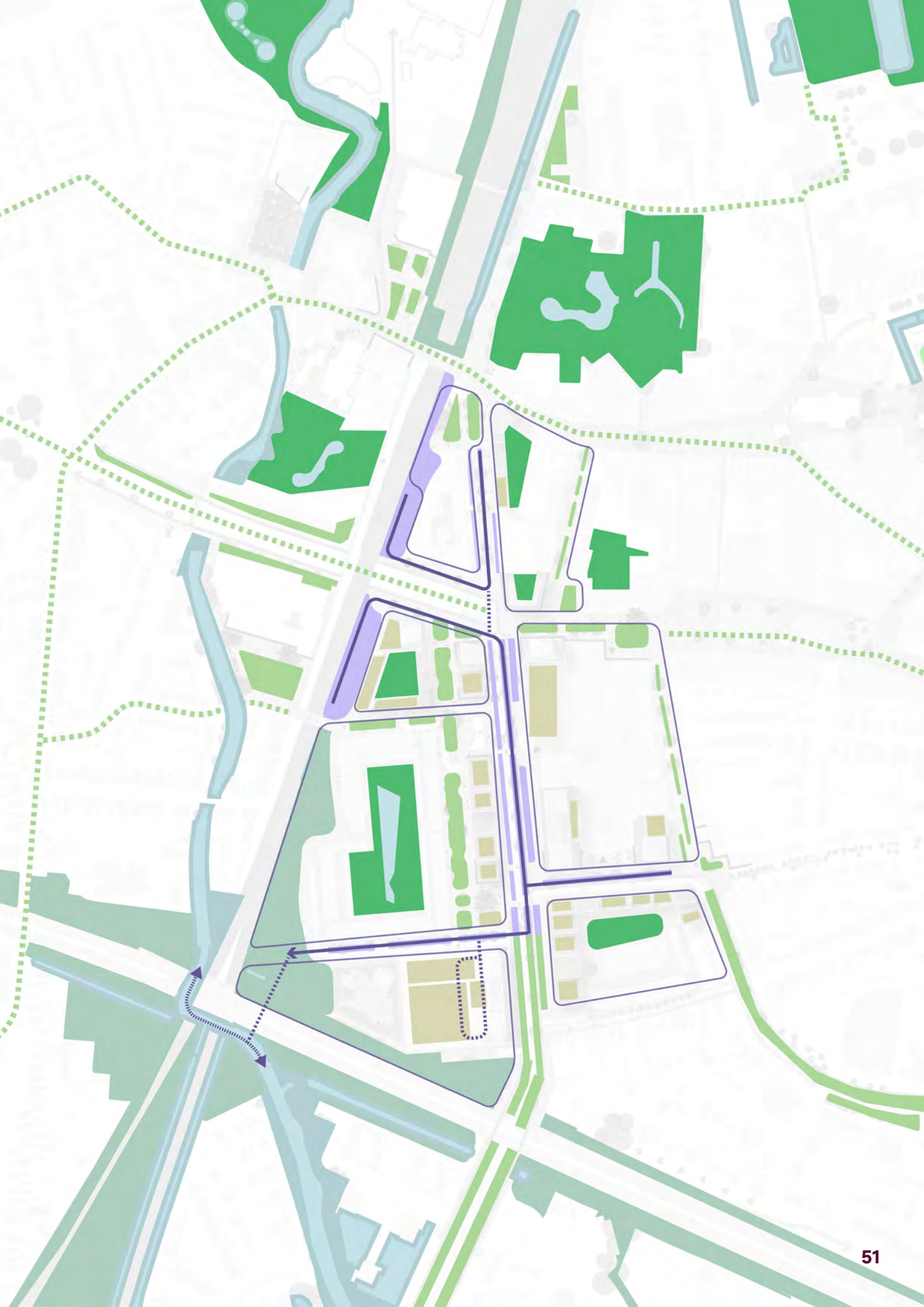
Het raamwerk gaat daarbij uit van het benutten van de potentie van de Molenbeek als groenblauwe ecologische structuur.

Klimaatadaptief

Het opvangen en hergebruiken van water bij nieuwe ontwikkelingen is essentieel om de uitdagingen van klimaatverandering en stedelijke groei aan te pakken. Volgens de Omgevingsvisie van Roosendaal en het Water- en Rioleringsprogramma 2024-2027 is het belangrijk om een robuust en toekomstbestendig watersysteem te creëren dat bestand is tegen extreme weersomstandigheden, zoals hevige regenval en droogte. Door water op te vangen en te hergebruiken, verminderen we de druk op het rioolstelsel, voorkomen we wateroverlast en dragen we bij aan een duurzame waterbalans. Bovendien helpt het hergebruik van water om de beschikbaarheid van schoon water te waarborgen, wat cruciaal is voor zowel de natuur als de leefbaarheid in stedelijke gebieden. Deze aanpak sluit aan bij de bredere ambitie van Roosendaal om klimaatadaptieve maatregelen te nemen en een balans te vinden tussen mens en natuur.

Water gaat vertraagd terug naar de beek. Openbare ruimte en bebouwing vangt regenwater op, houdt het vast, hergebruikt het water en vervoert vervolgens vertraagd af. De Laan van Brabant is hierin een belangrijke drager.





Typen openbare ruimte

Openbare ruimte typen zijn onderverdeeld naar grootte en schaal en functie binnen de stad en naar gebruiksniveau, van rustiger tot levendiger.

	Rust	Reuring
Stad	 Groen langs infrastructuur	 Lanen
	 Beek met oevers	 Oost-west-routes
	 Stadsparken	 Stadspleinen
Stadsdeel	 Kloostertuinen	 Schakelplekken
Buurt	 Buurtparken	 Buurtplekken
Blok	 Binnentuinen	
	 Daken	

Elk type openbare ruimte wordt op de volgende pagina's beschreven met tekeningen en inspirerende referenties.

Richtlijnen zijn opgesteld volgens de thema's van de analyse, dna en erfgoed, natuur, mobiliteit, programma.

 DNA en erfgoed

 Natuur

 Mobiliteit

 Programma



Groen langs infrastructuur

DNA & erfgoed

Hoewel de groene zones langs infrastructuurlijnen geen cultuurhistorische waarde hebben, maken ze wel deel uit van het ruimtelijk DNA van Roosendaal. Ze markeren de aanwezigheid van grootschalige infrastructuur en vormen vaak onzichtbare grenzen of overgangen tussen stadsdelen. Hun lineaire karakter draagt bij aan de ruimtelijke structuur van de stad.



Groen-blauwe structuur

Deze groenstroken vervullen een belangrijke rol voor ecologie en klimaat adaptatie. Ze functioneren als bufferzones tussen harde infrastructuur en de gebouwde omgeving, dragen bij aan wateropvang, verkoeling en luchtkwaliteit, en kunnen als ecologische corridors dienen voor flora en fauna. Door hun continuïteit en ligging kunnen ze waardevolle schakels vormen binnen het grotere groenblauwe netwerk van de stad.



Mobiliteit

Deze zones hebben geen enkele mobiliteitsfunctie.



Programma

Het programma van deze zones is bewust beperkt om de ecologische en klimatologische functie te beschermen. Het ontbreken van intensief gebruik biedt kansen voor een rustige natuur omgeving voor flora en fauna.



Bestaande groen langs A58



Bloemrijk talud / Kruidenrijke taludvegetatie

Beek

DNA & efgoed

De Molenbeek is een van de elementen die het DNA van Roosendaal vormen. Historisch speelde het een belangrijke rol in de afwatering en als lozingskanaal voor de industrieën die erlangs gevestigd waren. Het diende als waterbron voor de textiel-, leerloo- en voedselverwerkende industrie, en hoewel niet op grote schaal, werd het ook gebruikt voor kleinschalig goederentransport. Deze industriële geschiedenis maakt de beek tot een stille getuige van Roosendaals economische ontwikkeling.



Groen-blauwe structuur

Vandaag is de Molenbeek een klein, lineair waterlichaam dat noord-zuid loopt aan de westzijde van de binnenstad. Ondanks haar bescheiden omvang kan de beek sterk bijdragen aan stedelijke verkoeling en klimaatadaptatie en kan ze mogelijkheden bieden voor ecologische verbindingen binnen het bredere stedelijke groenblauwe netwerk. Door nieuwe groene ontwikkelingen te koppelen aan deze bestaande structuur ontstaat een robuust en samenhangend ecologisch raamwerk.



Mobiliteit

De beekstructuur biedt kansen voor langzaam verkeer met een recreatief karakter. Wandel- en fietspaden langs het water kunnen een rustige, groene ervaring bieden, los van het stedelijk verkeer. Het is belangrijk dat deze recreatieve lus aansluit op de langzaamverkeersroutes binnen de nieuwe ontwikkelingen, zodat er een samenhangend netwerk ontstaat dat zowel de bestaande stad als de toekomstige uitbreidingen op een zachte manier verbindt.



Programma

De hoofdfunctie van de beek moet ecologisch blijven, maar op strategische plekken is ruimte voor een actiever programma. Denk aan vlonders, terrassen, speelplekken voor kinderen of kleine horecapunten aan het water. Door de oevers op deze manier te activeren, krijgt Roosendaal een rustige en aantrekkelijke verblijfsruimte, verweven met het stedelijk leven.



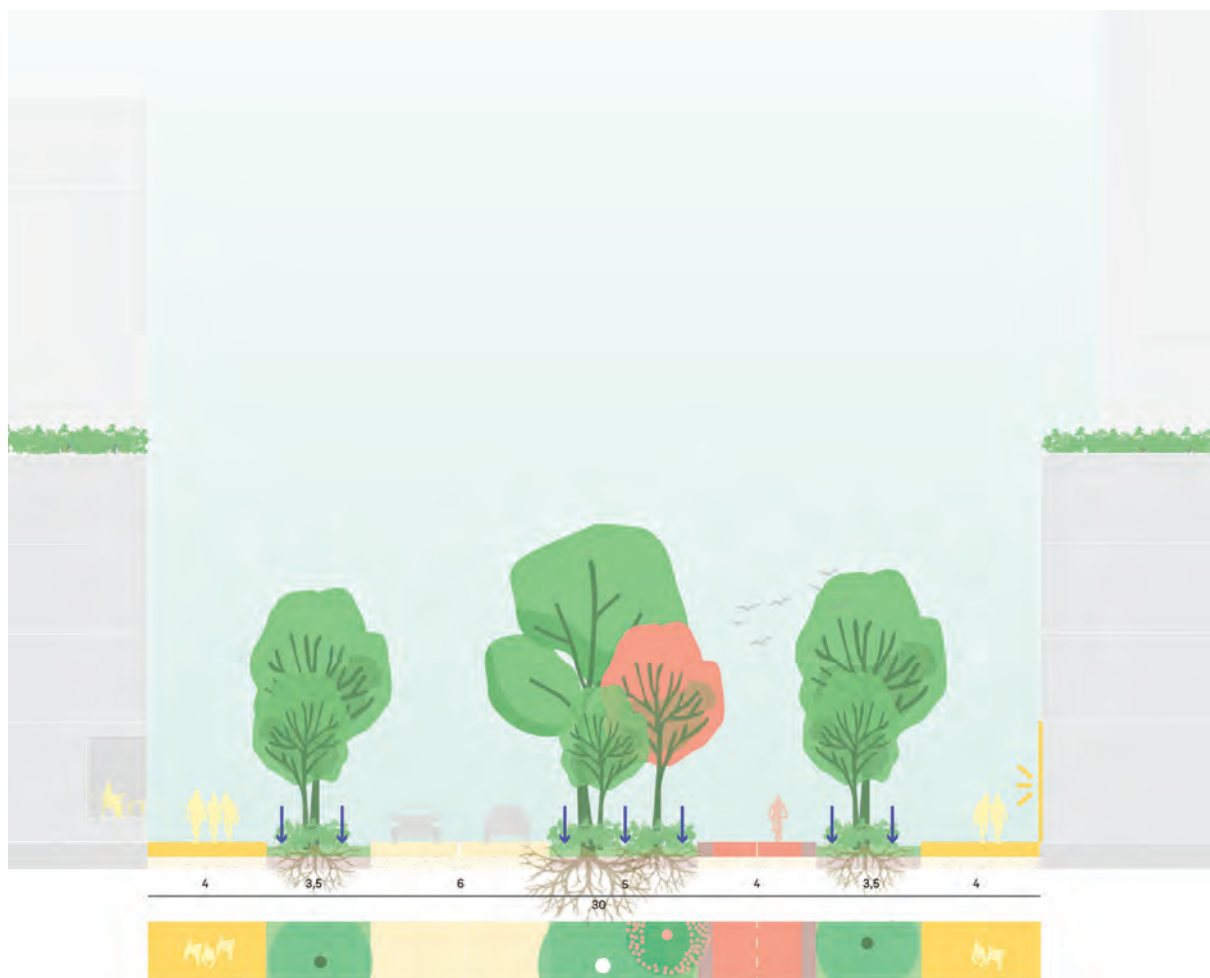
Bestaande groen langs de stedelijke deel van de beek



Ecologische groen met oversteken en langslow pad
Bottière Chênaie, Nantes - Atelier des paysages Bruel-Delma

— Lanen

De Laan van Brabant en de Laan van Limburg vormen samen een belangrijke verkeersas, maar werken momenteel ook als barrière tussen het stadscentrum en het westelijk deel van het gebied. Door het profiel voor auto's te versmallen en ruime oversteekplaatsen en meer ruimte voor groen en langzaam verkeer te introduceren wordt de barrière doorbroken en kan de Laan van Brabant een actieve herkenbare, groene stadsboulevard worden die het centrum verbindt met omliggende buurten en het station.



DNA & erfgoed

De Laan van Brabant vormt de belangrijkste ruggengraat van het plangebied. Door zijn centrale ligging speelt de laan een belangrijke rol in de herkenbaarheid van Centrum-West. Het ontwerp versterkt de relatie tussen de straat en de nieuwe gevelwanden, waardoor de laan verandert van een functionele verkeersader in een stedelijke route met identiteit en kwaliteit.



Groen-blaue structuur

De nieuwe boulevard krijgt aan beide zijden royale groene zones die functioneren als buffer tussen langzaam verkeer en autoverkeer. Deze zones zijn ontworpen als waterbergende elementen, met voldoende ruimte voor regenwaterinfiltratie en het opvangen van piekbelasting. Waar de laan breder is, aan de zuidzijde richting de stadsrand, ontstaat ruimte voor een nog bredere groene stroken.



Mobiliteit

Het autoverkeer wordt teruggebracht naar één rijstrook per richting, wat de laan veiliger en aangenamer maakt. Op het noordelijke deel, de Hendrik Gerard Dirckxstraat, waar het verkeer afneemt, wordt de hele straat gelijkwaardig vormgegeven, zodat langzaam verkeer de ruimte comfortabel kan gebruiken. De Laan van Brabant blijft een belangrijke route binnen het stadsnetwerk, maar krijgt een vriendelijker karakter waarin voetgangers en fietsers een prominentere plaats krijgen.



Programma

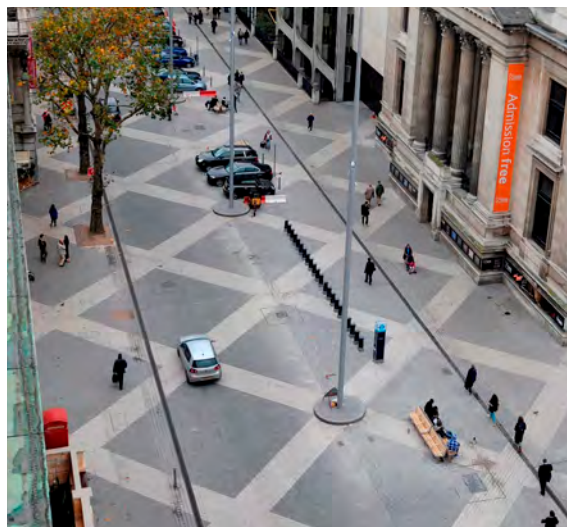
Langs de vernieuwde laan verrijzen nieuwe gebouwen met actieve plinten die de route tot leven brengen. Ruime trottoirs en aangename verblijfsplekken met groen en zitgelegenheden zorgen voor een levendige straatwand en een prettig wandelklimaat.



Ruime ruimte voor voetgangers
Passeig de Sant Joan, Barcelona



Rijke groen tussen verschillende modaliteiten
Rue Garibaldi, Lyon



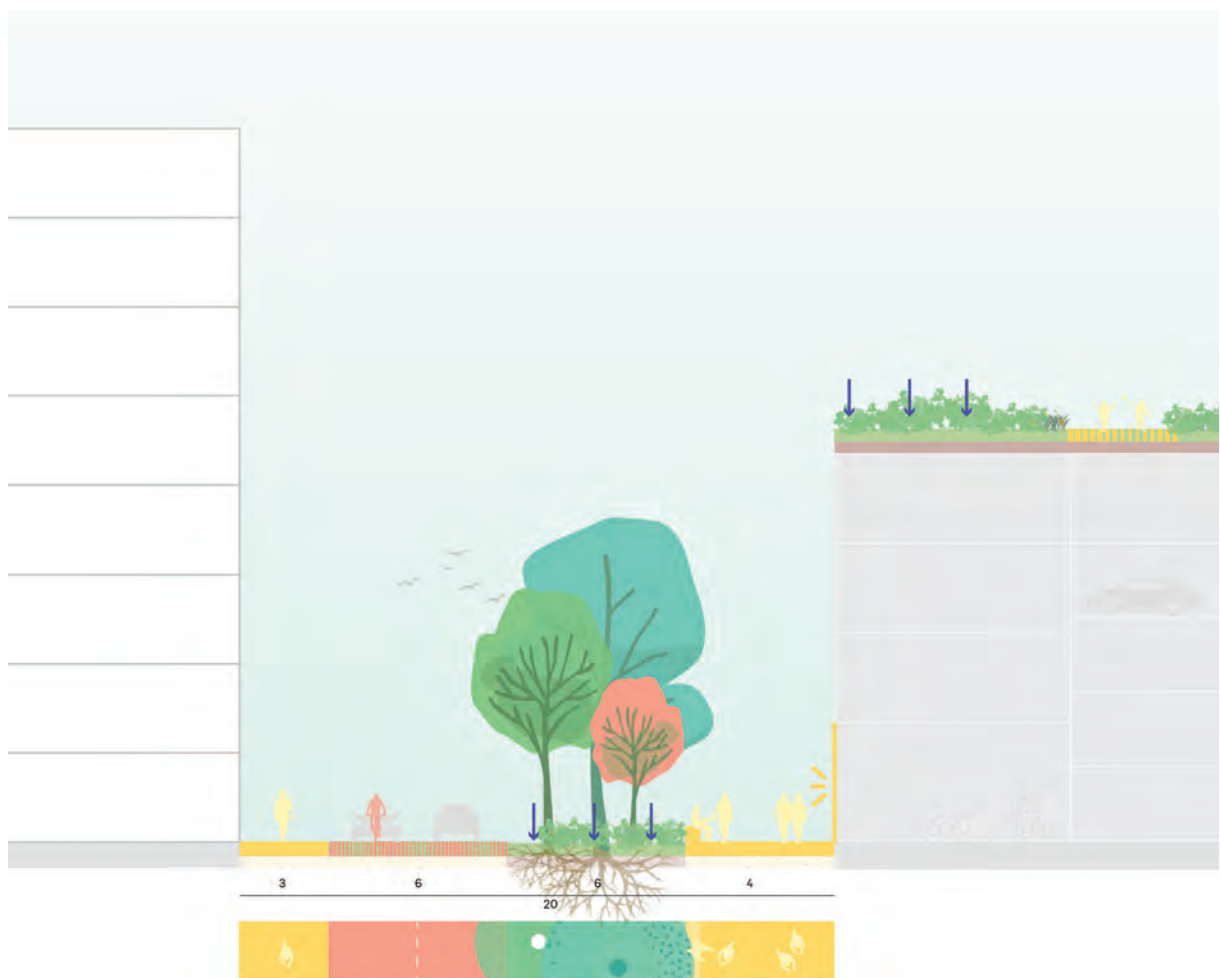
Uniforme bestratingsmaterialisatie in het traject naar het station
Exhibition Road, London

— Oost-westroutes

De oost west routes vormen een belangrijk onderdeel van de op langzaam verkeer gebaseerde stedelijke buurt.

Naast het verbinden van interessante bestemmingen wordt hier vooral aan gewoond.

De opzet en inrichting dragen bij aan vergroening klimaatbeheersing waterbeheer en biodiversiteit.



DNA & efgoed

De oost-westroutes vormen de ruggengraat van het langzaam verkeersnetwerk in het gebied. Ze verbinden de verschillende buurtharten met elkaar en maken het mogelijk om op een comfortabele, vanzelfsprekende manier de beek en het spoor over te steken. Als doorlopende reeks van ontmoetingsplekken, groenzones en tussenruimtes dragen ze bij aan de alledaagse ritme van de stad.



Groen-blaue structuur

De routes zijn ruim opgezet en bevatten een hoogwaardige, biodiverse beplanting met variatie in hoogte en bloeiperiode. Groenvakken en regentuinen vangen regenwater op en zorgen voor lokale waterinfiltratie en buffering.



Mobiliteit

De routes zijn volledig ingericht voor langzaam verkeer: voetgangers, fietsers en eventueel lichte vormen van deelmobiliteit. Ze bieden een veilig en comfortabel alternatief voor het gemotoriseerd verkeer en zijn onderdeel van een fijnmazig netwerk binnen en buiten het plangebied.



Programma

Langs deze routes liggen onder andere de plinten van parkeerknoppunten, die worden geactiveerd met functies zoals woningen, fietsenstallingen of maatschappelijke voorzieningen. Dit draagt bij aan sociale veiligheid en zorgt voor een levendige rand. De routes functioneren niet alleen als verbinding, maar ook als plekken om te verblijven, elkaar tegen te komen en het dagelijkse ritme van de wijk te beleven.



Regentuinen voor water buffering en waterverzameling
Jaktgatan, Stockholm



Toegang tot collectieve fietsenstalling of werkplek.



Kwalitatieve spoorwegovergang
Paleisbrug, S'Hertogenbosch



Laan van Brabant vanuit zuiden ter hoogte van de Laan van Europa



Stadspark: Emile van Loonpark

DNA & erfgoed

Het Emile van Loonpark is een waardevol historisch stadspark en vormt een belangrijk onderdeel van het groene erfgoed van Roosendaal. Met zijn statige bomen, slingerpaden en parkachtige opzet herinnert het aan de stedelijke vergroeningstraditie van de vroege 20e eeuw. Als stedelijk monument draagt het bij aan de identiteit van het centrum.



Groen-blaue structuur

Het park is een groene long aan de noordoostzijde van het plangebied. Het levert een waardevolle bijdrage aan de stedelijke verkoeling, biodiversiteit en waterregulatie, en vormt een schakel binnen het bredere groenblauwe netwerk van Roosendaal. De aanwezigheid van volwassen bomen en beschutte zones biedt unieke ecologische kwaliteiten in vergelijking met jongere stedelijke groenzones.



Mobiliteit

Hoewel het park zelf buiten het plangebied ligt, is het van groot belang dat de toegankelijkheid en zichtbaarheid ervan verbeterd worden. Een veilige en duidelijke aansluiting op het langzaamverkeernetwerk is essentieel om het park goed te integreren in de leefomgeving. Hierbij gaat het vooral om verbeterde entrees, veilige oversteekpunten, en herkenbare routes vanuit het plangebied naar het park.



Programma

Het Emile van Loonpark is reeds goed ingericht en intensief gebruikt voor recreatie, ontspanning en ontmoeting. Binnen dit Raamwerk wordt het park niet actief aangepast, maar eerder erkend als een bestaand stedelijk kwaliteitsanker. Kleine ingrepen in de omgeving kunnen bijdragen aan de betere beleefbaarheid en bereikbaarheid, waarmee het park nog sterker gaat functioneren als stedelijk verblijfsgebied.



Emile van Loonpark



Ecologische groen met oversteeken en langslowpad
Bottière Chênaie, Nantes - Atelier des paysages Bruel-Delma

Kloostertuin: Paterstuin

DNA & erfgoed

De kloostertuin van de Onze-Lieve-Vrouw van Altijddurende Bijstandkerk is een stille getuige van de religieuze en gemeenschapsgebonden geschiedenis van Roosendaal. De besloten, ingetogen sfeer van deze tuin draagt bij aan het spirituele en historische DNA van de stad. Het is een voorbeeld van hoe religieuze architectuur ook stille, rustgevende groengebieden voortbrengt in het stedelijk weefsel.



Groen-blaauwe structuur

Als beschutte en schaduwrijke binnentuin heeft deze kloostertuin een unieke kwaliteit binnen het stedelijk ecosysteem. Ze levert een bijdrage aan microklimaatverbetering, biodiversiteit en stedelijke verkoeling, en vormt een belangrijk rustpunt binnen het bredere groenblauwe netwerk. Juist door haar besloten karakter heeft ze een bijzonder ecologisch en atmosfeerbepalend potentieel.



Mobiliteit

De kloostertuin is momenteel nauwelijks zichtbaar of toegankelijk vanuit de publieke ruimte. Door de entree beter zichtbaar en bereikbaar te maken, kan de tuin worden geïntegreerd in een fijnmazig netwerk van langzaamverkeersroutes en verblijfsplekken.



Programma

De kracht van deze tuin ligt in haar rustige, ontspannende karakter. Het programma hoeft dan ook niet uitgebreid te worden; enkel het mogelijk maken van publieksvriendelijke openstelling—al dan niet beperkt tot bepaalde momenten—zou al bijdragen aan de beleefbaarheid van deze verborgen oase. De tuin kan zo een bijzondere vorm van stadsnatuur en stilte bieden, in de midden van de stad.



Paterstuin, Onze Lieve Vrouwekerk



Stadspleinen

Het raamwerk sluit aan bij en versterkt de structuur van het voetgangersgebied in de binnenstad. De marktplainen zijn belangrijke bestemmingen. De structuur van langzaamverkeer voor Centrum West verbindt deze bestemmingen met nieuwe bestemmingen.



Stadsplein (horeca pit) - Markt



Stadsplein (winkel pit) - Nieuwe Markt



Schakelplekken

Het Raamwerk voor Centrum West voegt daar op samenkomst van belangrijke lange structuren bijzondere openbare ruimten aan toe. Plekken die de potentie in zich hebben ook bestemming te worden: Het Wenneker aan de Molenbeek, het HGD-plein en het dak van parkeergarage in de oksel van snelweg en spoor.



HGD plein



DNA & erfgoed

De uitbreiding van de Markt aan de Hendrik Gerard Dirckxstraat vormt een symbolisch entrepunt van de wijk vanaf de Stationsstraat. De driehoekige vorm en de inrichting met een bladerdak van bomen verwijzen naar klassieke stedelijke pleinen met een kalm en groen karakter. Door het gebruik van een uniforme bestrating en door de bomenstructuur aan te laten sluiten op de bomenrijen aan de Laan van Brabant krijgt het plein een duidelijke stedelijke verankering.

Groen-blauwe structuur

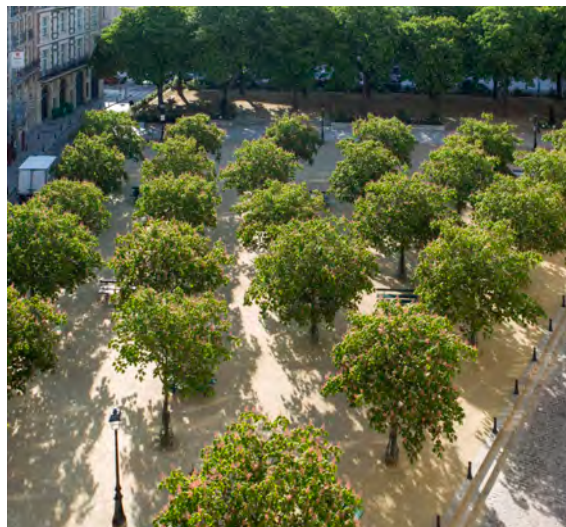
Het bladerdak van bomen zorgt voor beschutting, schaduw en verkoeling en maakt het plein tot een aangename verblijfsplek. Door de verweving met de boulevardbeplanting wordt het plein onderdeel van een robuuste groenstructuur die bijdraagt aan klimaatadaptatie en ecologisch netwerk op stadsniveau.

Mobiliteit

Het plein is een belangrijk knooppunt in het netwerk van langzaam verkeer en vormt de eerste plek die men ervaart bij aankomst vanuit het train station. Een nieuwe bushalte wordt geïntegreerd in het ontwerp van het plein, met comfortabele wachtvoorzieningen.

Programma

Het plein biedt een balans tussen verblijf en beweging. De plint van het nieuwe gebouw aan dit plein kan ruimte bieden aan (werk)voorzieningen, waardoor er meer levendigheid ontstaat aan de rand van het plein. Onder het bladerdak is ruimte voor bankjes, informeel verblijf en kort wachten, waarmee het plein functioneert als een stedelijke huiskamer voor zowel buurtbewoners als reizigers.



Groene overkapping als ingang naar gedeelde ruimte.
Place Dauphine, Parijs



Actieve plint met terras op de hoek.
Léon Blum plein, Canebière, Marseille - PUYA Paysage



Bushalte geïntegreerd in het ontwerp van de openbare ruimte.
Busknooppunt UMCG, Groningen



Laan van Brabant hoek Kade, vanaf Stationsstraat



Roselaarplein



DNA & erfgoed

Het plein markeert de belangrijkste toegang tot het kernwinkelgebied. Deze plek speelt een centrale rol in de dagelijkse stadsdynamiek, als plek waar verschillende modaliteiten elkaar kruisen. Het conceptueel ontwerp richt zich op een effectieve visuele en fysieke relatie over de boulevard, door middel van veilige en brede voetgangersoversteekplaatsen, zodat het plein als een duidelijke toegangspoort functioneert.



Groen-blaue structuur

De verblijfskwaliteit wordt bereikt door strategisch geplaatste groene elementen, zoals bomen en vaste planten. Deze dragen bij aan schaduw, verkoeling en een aangename sfeer onder het winkelend publiek. Zitplekken in de beschutting van het groen zorgen voor momenten van rust in een verder actieve omgeving.



Mobiliteit

Een van de primaire entree voor auto's in het plangebied (Burg. Freijterslaan), met langzaam verkeer op de flanken. Het plein zelf is autovrij, en biedt zo een veilige en veilige ruimte voor voetgangers, met duidelijke oversteekpunten en aansluiting op het winkelgebied.



Programma

De focus ligt op doorgang én kort verblijf. Door het toevoegen van zitplekken en vergroening wordt het plein aantrekkelijker voor bezoekers die even willen pauzeren. Een transparantere en actieve plint versterkt de relatie tussen binnen en buiten en moedigt mensen aan het winkelcentrum binnen te stappen.



Actieve sokkels die naar de Nieuwe Markt leiden.
Boulevard, Mechelen



Zitelementen rond het groen.
Pont Neuf et de la Samaritaine, Parijs

Wenneker plein (droombeeld)



DNA & erfgoed

Het plein ligt aan de voet van het historische Wenneker fabrieksgebouw en krijgt een unieke positie in de stad als entree aan het water. Het plein een symbolische overgang van industrie naar een nieuwe woon- en leefomgeving, met de beek als dragende structuur.



Groen-blaue structuur

Het plein ligt direct aan de beek, en biedt daarmee een uitgelezen kans om de relatie met het water zichtbaar en beleefbaar te maken. Door ruime groene randen, beplanting en zitplekken aan het water ontstaat een natuurlijke verblijfskwaliteit. Dit waterplein draagt bij aan de verweving van stedelijk leven en het ecologische netwerk van de beekzone.



Mobiliteit

Dit plein is autovrij en vormt een langzame toegang tot het gebied vanuit Centrum-West, mogelijk gemaakt door de nieuwe passerelle over het spoor. Het verbindt het centrum met het beekdal en het hart van de nieuwe wijk.



Programma

Het waterplein is ontworpen als ontspanningsplek met zicht op de beek. Er is ruimte voor informele ontmoeting, zitten aan het water, en genieten van de natuur in de stad.



Groen voor schaduw op het kern van het plein met zitplekken
Kraemer bridge, Erfurt



Rustig relatie met het water aan de randen van de plein.
Catharijnesingel, Utrecht



Plaatsen om het water over te steken.
Kraemer bridge, Erfurt

■ Binnentuinen

Voor een aangenaam hoogwaardig leef en woonmilieu is het van belang dat het raamwerk naast deze plekken van reuring, groene oases van rust introduceert. Zoals deze al bestaat in de binnentuin van het Liga Blok.

Groene binnentuinen en daken om je in terug te trekken terwijl je je toch in het centrum van Roosendaal bevindt.



DNA & erfgoed

De collectieve binnentuinen verwijzen in hun opzet naar de historische kloostertuinen van Roosendaal: besloten, groene ruimten die rust en verstillings uitstralen. Ze vormen het groene hart van de bouwblokken, en dragen bij aan de identiteit van het nieuwe woonmilieu. Door hun gedeelde karakter versterken ze het gevoel van eigenaarschap, verbondenheid en collectiviteit onder bewoners.

Groen-blaue structuur

De binnentuinen zijn hoogwaardig vergoend, met minimaal 50% van het oppervlak beplant. Een mix van soorten, hoogtes en bloeiperiodes stimuleert de biodiversiteit, terwijl strategisch geplaatste boomclusters zorgen voor verkoeling en schaduw. Indien gelegen op een dak, wordt er ruimte voorzien voor waterberging, gekoppeld aan vertraagde afvoer of hergebruik, waarmee de tuinen bijdragen aan klimaatadaptatie op gebouwniveau.

Mobiliteit

De binnentuinen zijn geen doorgaande ruimtes, maar puur gericht op verblijf. Rustige paden slingeren door het groen en aan de randen kunnen bewoners kleine privétuinen of stoepzones inrichten, met een visuele connectie naar het collectieve deel. Zo ontstaat een zachte overgang tussen privé en gedeeld domein.

Programma

De tuin is zichtbaar, uitnodigend en toegankelijk vanuit de omliggende woningen. Er is ruimte voor zitten in de schaduw, informele speelplekken en collectieve initiatieven zoals een kruiden- of moestuin. De inrichting ondersteunt het dagelijks gebruik door bewoners, van ontmoeting tot rustmoment in het groen.



Rijke groene en natuurlijke inrichtingselementen.
Lieven Zuidblok, Amsterdam



Private terrassen aan collectief groene binnenplaatsen
BIGyard, Berlijn



Combinatie van collectieve en privétuinen.
Wallisblock, Rotterdam

■ Daken

Daken spelen een belangrijke rol in een dichte stedelijke context.

De daken van de stedelijke laag zijn toegankelijke groene oases voor bewoners.

De daken van de hoogte accenten kunnen en moeten verschillende functies herbergen waaronder groen, waterbuffercapaciteit of energieopwekking.

Het openbare dak van de collectieve parkeervoorziening in het zuidwestelijke deel van het plangebied voorziet in een sociale functie, ingericht op bijvoorbeeld sport en slaat een brug naar de fietsverbinding langs de A58 en over het spoor waardoor er een route voor langzaam verkeer mogelijk wordt.



DNA & erfgoed

In de binnenstedelijke context van Centrum-West is de ruimte voor groene publieke plekken relatief beperkt. Om toch rust, natuur en ontmoeting te bieden in de directe leefomgeving, worden daken van gebouwen ingezet als volwaardige verblijfsruimtes. Zo voegen ze een nieuwe laag toe aan het stadslandschap en bouwen ze voort op de ambitie om de stad meervoudig en leefbaar te maken.

Groen-blaue structuur

De daken leveren een belangrijke bijdrage aan de vergroening van de wijk, met als doel minimaal 9 m² groen per inwoner te realiseren. Van collectieve daktuinen tot groene privéterrassen en openbare dakparken: deze plekken vergroten het groenoppervlak, versterken de biodiversiteit, bieden verkoeling én dragen bij aan wateropvang. Zelfs daken zonder verblijfsfunctie kunnen via landschapsinrichting en water- of energieopslag een rol spelen in de klimaatadaptieve stad.

Mobiliteit

Door de vergroening en activering van daken ontstaan rustige verblijfsplekken, weg van het straatniveau. Ze bieden bewoners en gebruikers een alternatief voor het intensievere dynamiek van de openbare ruimte.

Programma

De stedelijke laag krijgt toegankelijke daktuinen voor bewoners met ruimte voor ontmoeting en ontspanning. Hogere bouwlagen herbergen functies als waterbuffering, energieopwekking of extensieve groendaken.



*Collectieve groene daken voor bewoners
Zurich*



*Publieke dak met sport voorzieningen
Park&Play, Kopenhagen*



Waar ruimte is, combinatie van energie en landschap

...

Buurtplekken

Aan de westzijde van de Laan van Brabant voorziet het raamwerk in twee buurtplekken. Deze buurtplekken richten zich op de dagelijkse leefwereld van de bewoners en bieden ruimte voor ontmoeting, spel en verblijf op buurtniveau.

De buurtplekken zijn strategisch gepositioneerd langs belangrijke oost-westverbindingen voor langzaam verkeer, waardoor deze vanzelf onderdeel worden van het alledaagse ritme van de wijk. Door hun informele karakter en het aanbod van groen, schaduw en buurtgerichte functies, vormen ze laagdrempelige ankerpunten waar de buurt elkaar kan ontmoeten en tot leven komt.



Liga plein



DNA & erfgoed

Het poortgebouw van de voormalige Liga-fabriek vormt het historische ankerpunt van deze buurtplek. Als enige overblijfsel van het koekjes industrie geeft het de plek een herkenbare identiteit en vormt het een vanzelfsprekend nieuw buurticoon. Door het gebouw te transformeren tot een ontmoetingsplek of gemeenschapscentrum wordt het een plek van verbondenheid in de nieuwe wijk.

Groen-blaue structuur

Rondom het poortgebouw ontstaat een groene verblijfsplek, met ruimte voor zitelementen in de schaduw van een grote monumentale boom en andere vegetatie die bijdragen aan een goed biodivers ecosysteem.

De inrichting combineert een stedelijke sfeer met voldoende groen om hittestress te beperken en de verblijfskwaliteit te verhogen.

Mobiliteit

De buurtplek is vrij van doorgaand verkeer; autotoegang tot de wijk wordt langs de randen georganiseerd, waardoor het plein zelf rustig en uitnodigend blijft. Er is een heldere verbinding voor langzaam verkeer richting de Molenbeek aan de overzijde van het spoor, waarmee deze plek ook een belangrijke schakel wordt in de ruimtelijke opbouw van het gebied.

Programma

De buurtplek biedt ruimte aan ontmoeting, spel en kleinschalige activiteiten. Het poortgebouw met terras vormt een centrale trekker, en de actieve hoekplinten van de omliggende nieuwbouw versterken de levendigheid en het gebruik.



Liga poortwoningen, Roosendaal



*Bijzondere levendige plek in en rond het Liga-poortgebouw
Grote Markt, Schiedam*



*Ruimte reserveren voor een grote monumentale boom met
zitgelegenheid eromheen.
Varkensmarkt, Amersfoort*

Europa plein



DNA & erfgoed

Deze buurtplek ligt aan de langzaamverkeersroute die de wijk verbindt met de woonbuurten aan de andere kant van het spoor, via het dakpark boven de mobiliteitshub. Het wordt een nieuw ankerpunt in het dagelijkse ritme van de wijk.



Groen-blaue structuur

Deze plek biedt meer ruimte voor hoogwaardig groen, met een centrale rol voor één grote, herkenbare boom. Rondom is ruimte voor schaduwrijke zitplekken, biodiversiteit en regenwaterinfiltratie. Het plein heeft een groen en ontspannen karakter, verweven met de ecologische structuur van het dakpark.



Mobiliteit

Het plein is autovrij, met verkeer enkel langs één zijde. De voorrang voor langzaam verkeer versterkt de functie als ontmoetingsplek. De ligging maakt het een belangrijke schakel in het voetgangersnetwerk van de wijk.

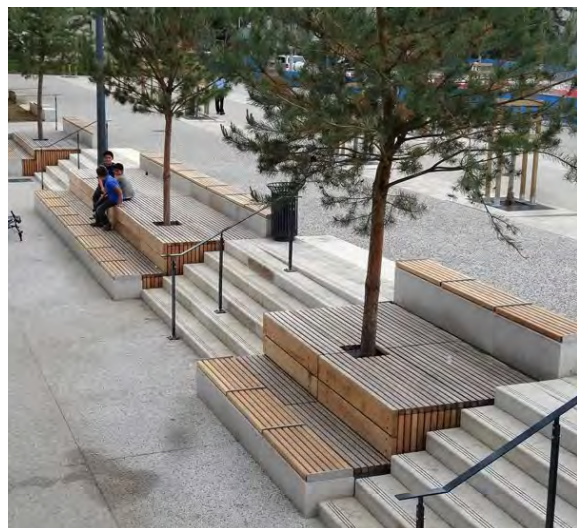


Programma

De buurtplek is geschikt voor ontmoeting, ontspanning en informele activiteiten. Rondom het plein zijn publieke of buurtgerichte functies, die bijdragen aan levendigheid en sociale interactie.



*Lokale ontmoetingsplekken.
Hunziker areal, Zurich*



Urban stairs



*Aktieve plint met collective functie aan het plein.
English National Ballet, London*

■ Buurtparken

De nieuwe buurtparken zijn groene verblijfsplekken die een belangrijke rol spelen in de leefkwaliteit van het gebied. Ze bieden ruimte aan rust, met ontmoeting en speelaanleidingen ingebed in een robuuste groene structuur.



Spoorpark





DNA & erfgoed

Deze zone is een logische voortzetting van het groene lint langs de infrastructuur, vlak langs de verhoogde spoorlijnen. Als onderdeel van de nieuwe buurtparken draagt het bij aan een nieuw stedelijk DNA waarin ecologie, klimaatadaptatie en leefbaarheid hand in hand gaan.



Groenblauwe structuur

Het park is een belangrijke ecologische en klimaatadaptieve ruimte binnen het plangebied. Het leent zich voor het creëren van een wadiachtig landschap, met ruimte voor tijdelijke waterberging, infiltratie en robuuste vegetatie. Het draagt bij aan warmtebeheersing, waterbeheer en biodiversiteit en vormt een stevige schakel binnen de ecologische hoofdstructuur langs het spoor.



Mobiliteit

Deze plek wordt geen primaire verkeersruimte, maar eerder een rustige buurtruimte. Deze hoekruimte is ook verbonden met een openbare trap die leidt naar de openbare daktuin van een van de mobiliteitsknooppunten. Dit zorgt voor een waardevolle verbinding tussen de twee niveaus.



Programma

De nadruk van deze buurt park ligt op ecologische en klimaatgerelateerde functies, maar aan de rand, richting de nieuwe wijk, is ruimte voor kleinschalige buurtfuncties zoals speelplekken, gymnastiek of een zitplek zowel in de zon als in de schaduw.



Speelgelegenheden in het groen

...

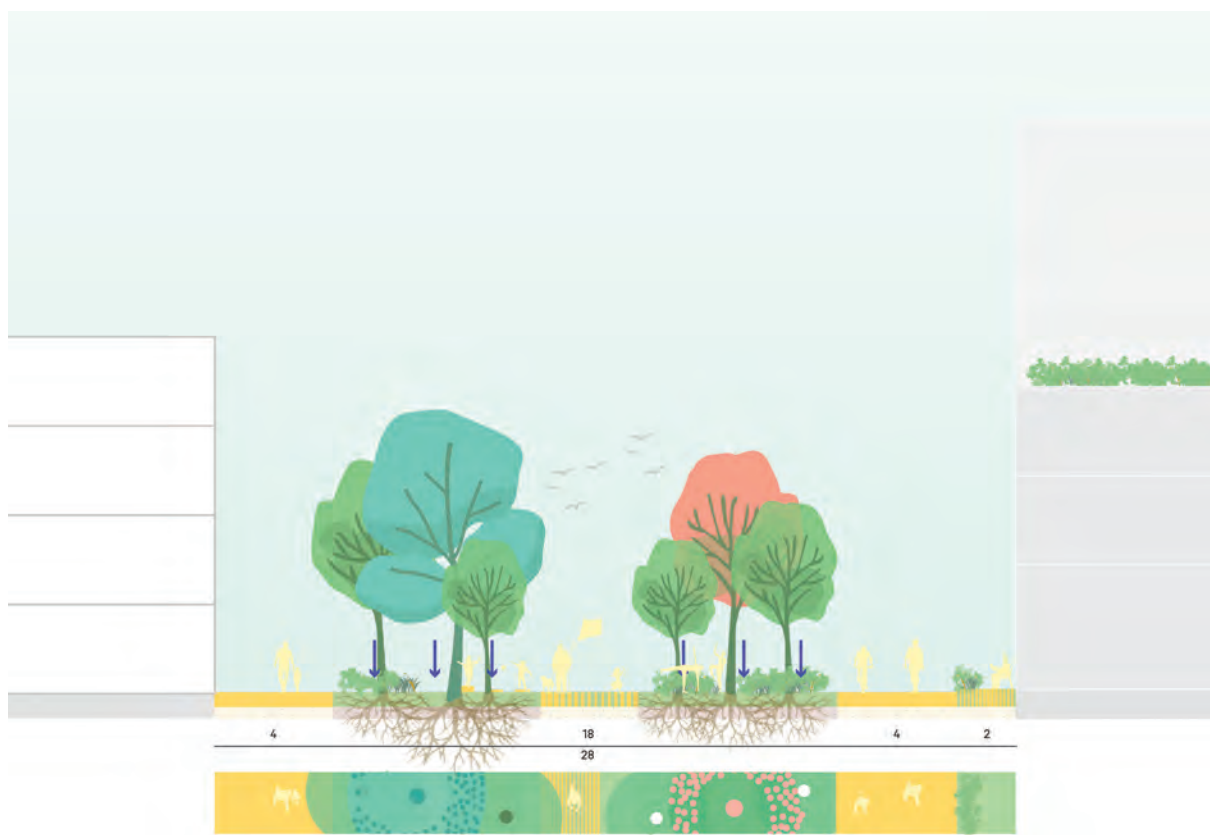


Speel elementen die hoogteverschil gebruiken



Rustige plekken om te zitten

Lineair park





DNA & erfgoed

Als autovrije, groene tussenruimte tussen het bestaande Liga-blok en een nieuw woonblok, versterkt het de menselijke schaal en draagt het bij aan een stedelijk weefsel dat ruimte biedt aan sociale interactie, ecologie en langzaam verkeer.



Groenblauwe structuur

Het lineaire park helpt koelen en biedt ruimte voor waterinfiltratie. Door zachte natuurlijke inrichtingselementen kan dit park gebruik voor sociale cohesie combineren met biodiversiteit, door gevarieerde beplanting, met variatie in hoogte en bloeiperiode.



Mobiliteit

Het park is vrij van autoverkeer en maakt deel uit van het langzaamverkeersnetwerk binnen de wijk. Het fungeert als doorgaande verblijfsruimte, waar wandelen, slenteren en ontmoeting centraal staan, met groene wandelroutes en een informele paden structuur. De indeling ervan vergroot de onderlinge verbondenheid tussen bestaande en nieuwe bebouwing.



Programma

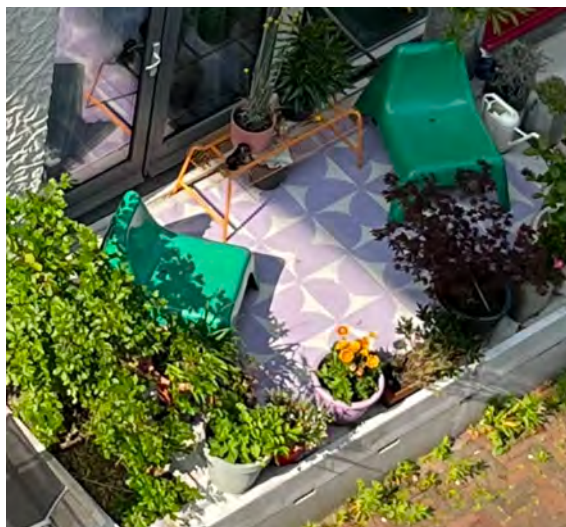
Dit buurtpark biedt een laagdrempelige en groene ontmoetingsplek voor bewoners. In een informele setting kunnen mensen hun hond uitlaten, een praatje maken, aan een picknicktafel zitten of kinderen laten spelen. De verblijfsfunctie staat centraal, zo wordt het park een sociale ruggengraat van de buurt, zonder afbreuk te doen aan de klimaat ambities. Aan de randen van het park zorgen Delftse stoepen bij de begane grondwoningen voor een zachte overgang tussen privé en publiek, en versterken ze de interactie tussen bewoners en het park.



Autovrije groene woonstraat met adressen
Frans Halsstraat, Amsterdam



Plekken voor ontmoeten in het groen



Delfse stoep
De Groene Kaap, Rotterdam



Laan van Europa vanaf het noorden ter hoogte van de huidige brandweerkazerne



05

Leidende principes bebouwing

Structuur van alzijdige bouwblokken

Structuur van alzijdige bouwblokken die qua maat en schaal aansluiten bij de bestaande structuur van straten en pleinen.

De nieuwe bebouwing sluit naadloos aan op de bebouwing van de context, zodat stadsblokken ontstaan met voorkanten aan alle zijden.





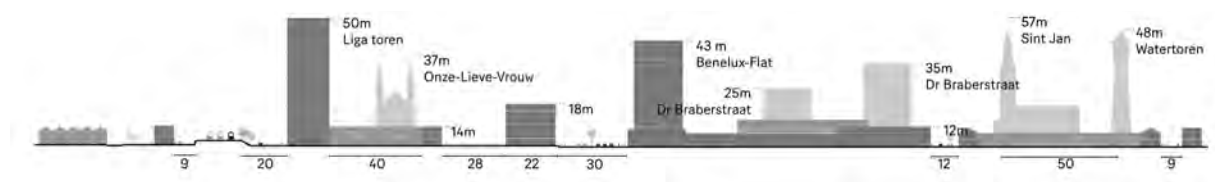
Legenda

- Voorkanten
- Bestaande voorkanten
- Groene gevel
- Bestaande gevel winkelcentrum

Hoogte

Hoogteaccenten worden toegevoegd langs belangrijke stedelijke structuren. Deze structuren bieden ruimte voor hoogte, waarbij de mate van hoogte zich voegt naar de schaal van de stedelijke structuur.

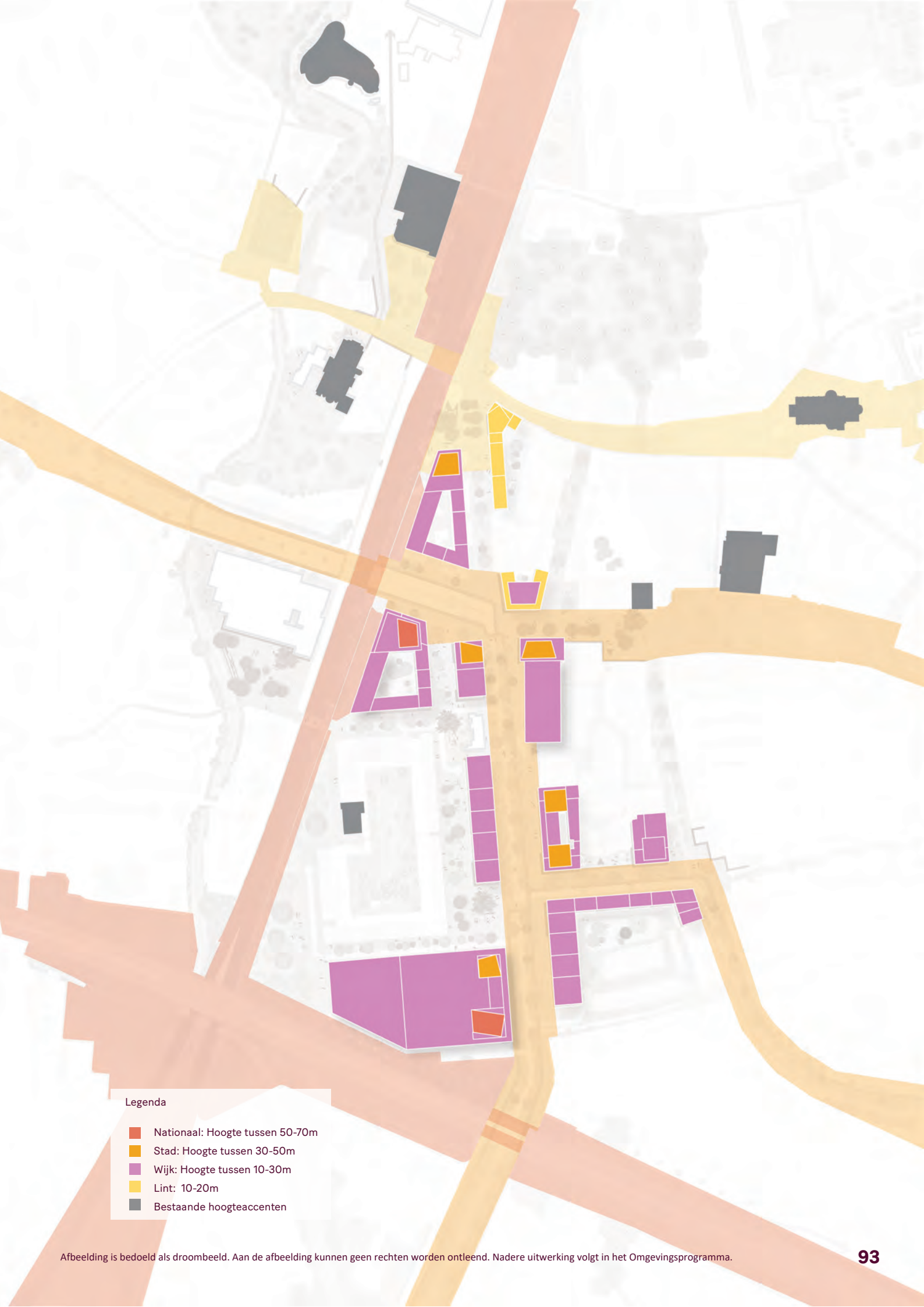
Bij maximale bouwhoogtes van nieuwbouw wordt rekening gehouden met de bestaande bebouwingshoogte en -formaat van het plangebied, waarbij een geleidelijke overgang naar hoogte acceptabel wordt beschouwd. Hierbij is rekening gehouden met de slagschaduw. De grootste hoogte aan snelweg en spoor tot 70m en sluit daarbij aan bij reeds bestaande accenten in de stad.



Bestaand hoogteprofiel



Bestaand en nieuwe hoogteaccenten



Legenda

- Nationaal: Hoogte tussen 50-70m
- Stad: Hoogte tussen 30-50m
- Wijk: Hoogte tussen 10-30m
- Lint: 10-20m
- Bestaande hoogteaccenten

Collectieve parkeergebouwen

Nieuwe parkeergebouwen zijn gesitueerd op geluid belaste (trillingen en externe veiligheid) plekken en creëren door een bufferwerking een aangenaam luw gebied om aan te wonen.

De mobiliteitshubs zijn strategisch gepositioneerd langs de grote infrastructuurlijnen, het spoor en de snelweg, waar ze fungeren als geluidsbuffers voor de nieuwe buurt. Ze zijn gemakkelijk bereikbaar via korte inprikkers langs de langzame oost-westverbindingen vanuit de Laan van Brabant.

De concentratie van auto's in deze hubs zorgt ervoor dat straten gevrijwaard blijven van geparkeerde voertuigen, waardoor er ruimte ontstaat voor groen, verblijfskwaliteit en een veiligere leefomgeving.

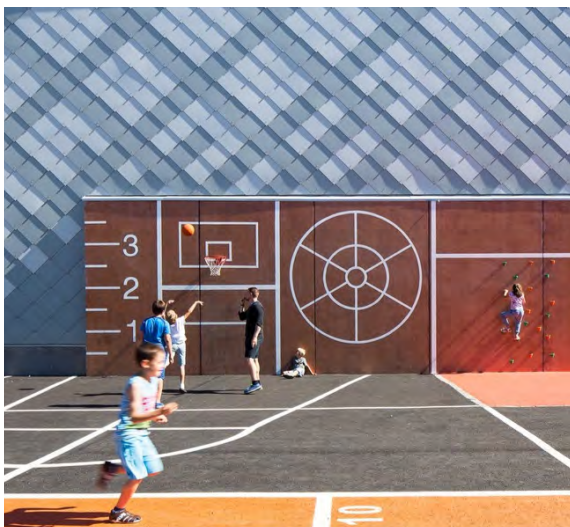
De hubs worden slim verweven met andere functies: ze worden ingepakt door woningen of andere functies of zijn opgenomen tussen actieve plinten en woningen erboven. Hun daken en blinde gevels worden benut voor publieke functies of vergroening, zodat ze bijdragen aan de levendigheid en kwaliteit van de openbare ruimte eromheen.



Parkeren tussen actieve plinten en woningen.
Brick twins, Rotterdam



Geprogrammeerd dak met grote trap voor sport.
Park & Play, Copenhagen



Actieve muren op blinde gevels.



Wildgroen op muren van blinde gevels.



Legenda

- Bovengrondse parkeren
- Parkeren boven plint
- Ondergrondse parkeren (bestaand)

Menselijke maat

In de spelregels voor de bebouwing streven we naar een menselijke maat: geen uniforme bouwhoogte per blok, maar gewenste hoogteverspringingen en sokkels met torens.

Daarnaast is op gebouw niveau speciale aandacht nodig voor de levendigheid van de plint: de begane grond van de stedelijke laag.



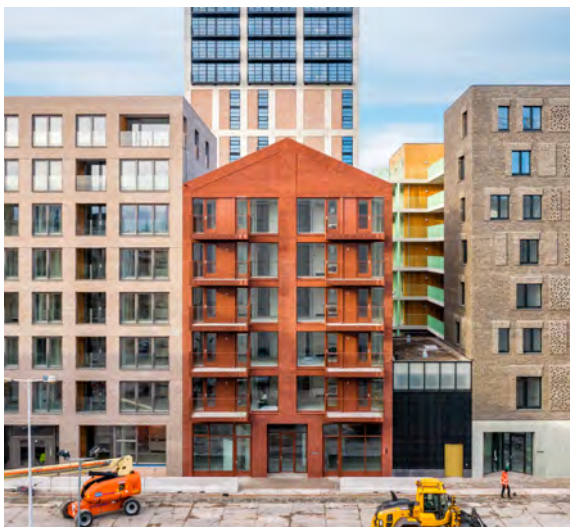
Referentie naar het ritme van gebouwen in de binnenstad

Stedelijke laag

- Voorkom monotomie en lange gevel lengtes: Ritme sluit aan bij het ritme van de bebouwing in de historische binnenstad.
- Hoogte variërend tussen 4 tot 8 bouwlagen
- Een hoogte van 4 bouwlagen op de plekken waar het aansluit op bestaande bebouwing van 3 à 4 bouwlagen.



Hogere blok met accenten



Diversiteit van blokken



Geen uitstekende balkons aan de laanzijde om een solide gevellijn te creëren

Boven de sokkel

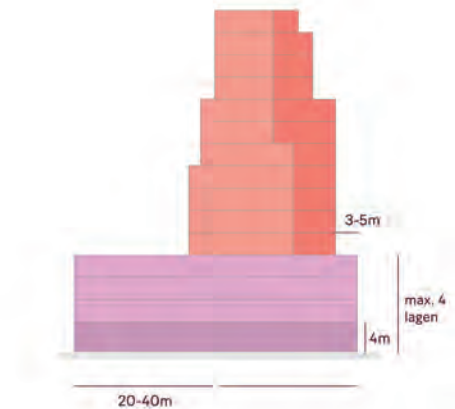
- Hoogteaccenten liggen terug ten behoeve van menselijke maat stedelijke laag.
- Verspringingen van 3 tot 5m ten opzichte van de sokkel is nodig om windhinder te minimaliseren.
- Hoogte accenten kennen een getrapte vorm.
- Indien hoogteaccent dan stedelijke laag beperken tot 4 lagen



Nieuwere constructies in de stad

Plint: extra verdiepingshoogte

- Zorgt voor meer lichtinval op de begane grond
- Zorgt voor flexibiliteit in gebruik, bijvoorbeeld als kantoor aan huis, of atelier



Sokkel + toren



Gedraaide torens voor een dynamische look, max flexibiliteit tav geluid



Getrapte torens, meer ruimte voor groen en zicht op lucht

Vogelvlucht Centrum-West





Programma

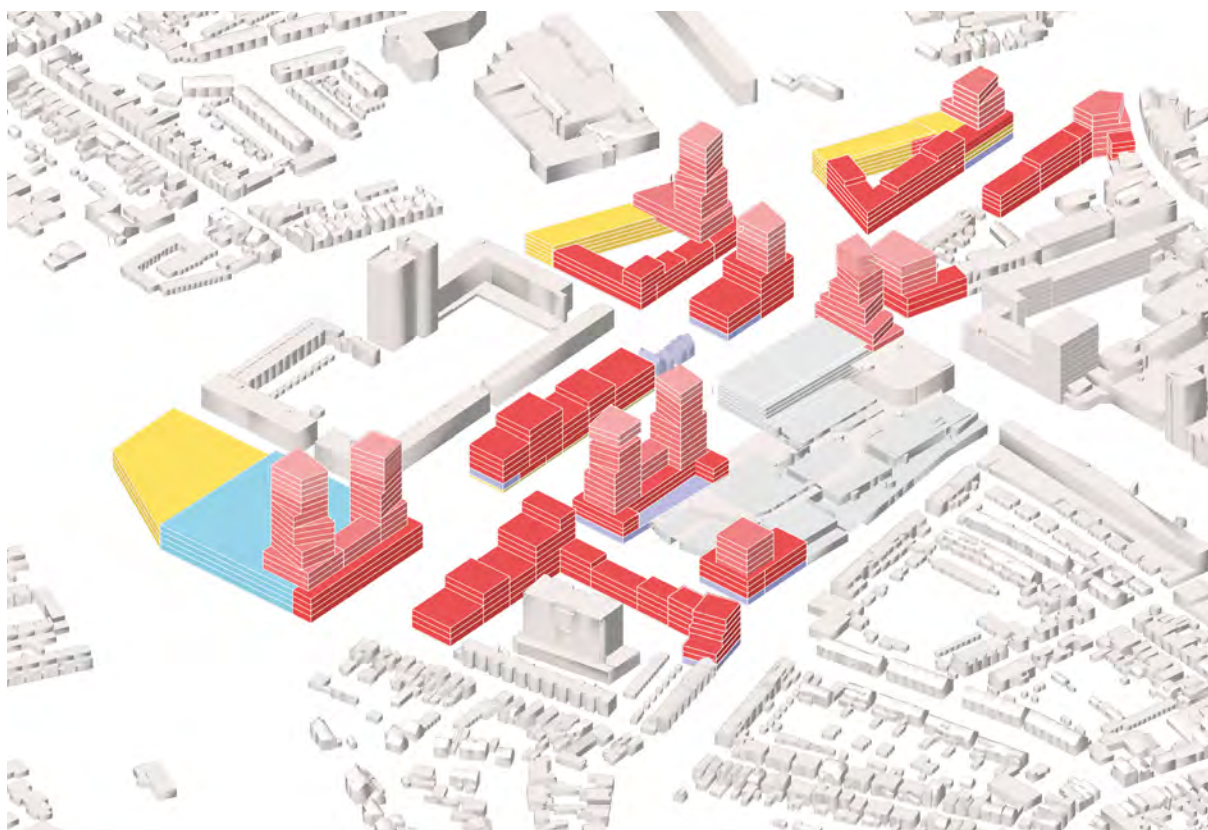
Het programma voor het plangebied wordt mede bepaald door transformatie van bestaande en nieuwe bebouwing. We vervangen/ verplaatsen daarvoor 10.500m² BVO woningen, 8.000m² BVO onderwijsfunctie en 20.000m² BVO aan kantoorfunctie en 4.000m² BVO aan detailhandel.

Hierdoor kan in het plangebied tussen 114.000m² tot 121.000m² BVO woningen worden toegevoegd, samen met mogelijkheid voor 27.700m² BVO geclusterde parkeervoorzieningen en 6600m² BVO aan commerciële en maatschappelijke voorzieningen. Netto voegen we daarmee 116.000m² BVO toe.

Eveneens krijgt de brandweerkazerne een nieuwe locatie in het plangebied. Deze is niet opgenomen in het bovenstaande programma. Het programma zal gefaseerd tot uitvoering komen inclusief het transformeren van de openbare ruimte.

Onderstaande afbeelding dient als indicatief model, welke in het Omgevingsprogramma nader zal worden uitgewerkt.

Geel: geclusterde parkeervoorziening
Blauw: locatie nieuwe brandweerkazerne
Rood en roze: woningbouw
Paars: commerciële en maatschappelijke voorzieningen



06

Samenvatting per deelgebied

Deelgebieden

Hoofdstuk 6 licht de verschillende deelgebieden van het ruimtelijk raamwerk toe. De volgorde van de deelgebieden volgt de verwachte fasering in de tijd.

Elk deelgebied wordt beschreven aan de hand van een beknopte boodschappenlijst / menukaart met de typen gebouwen en openbare ruimtes die er gerealiseerd moeten worden.

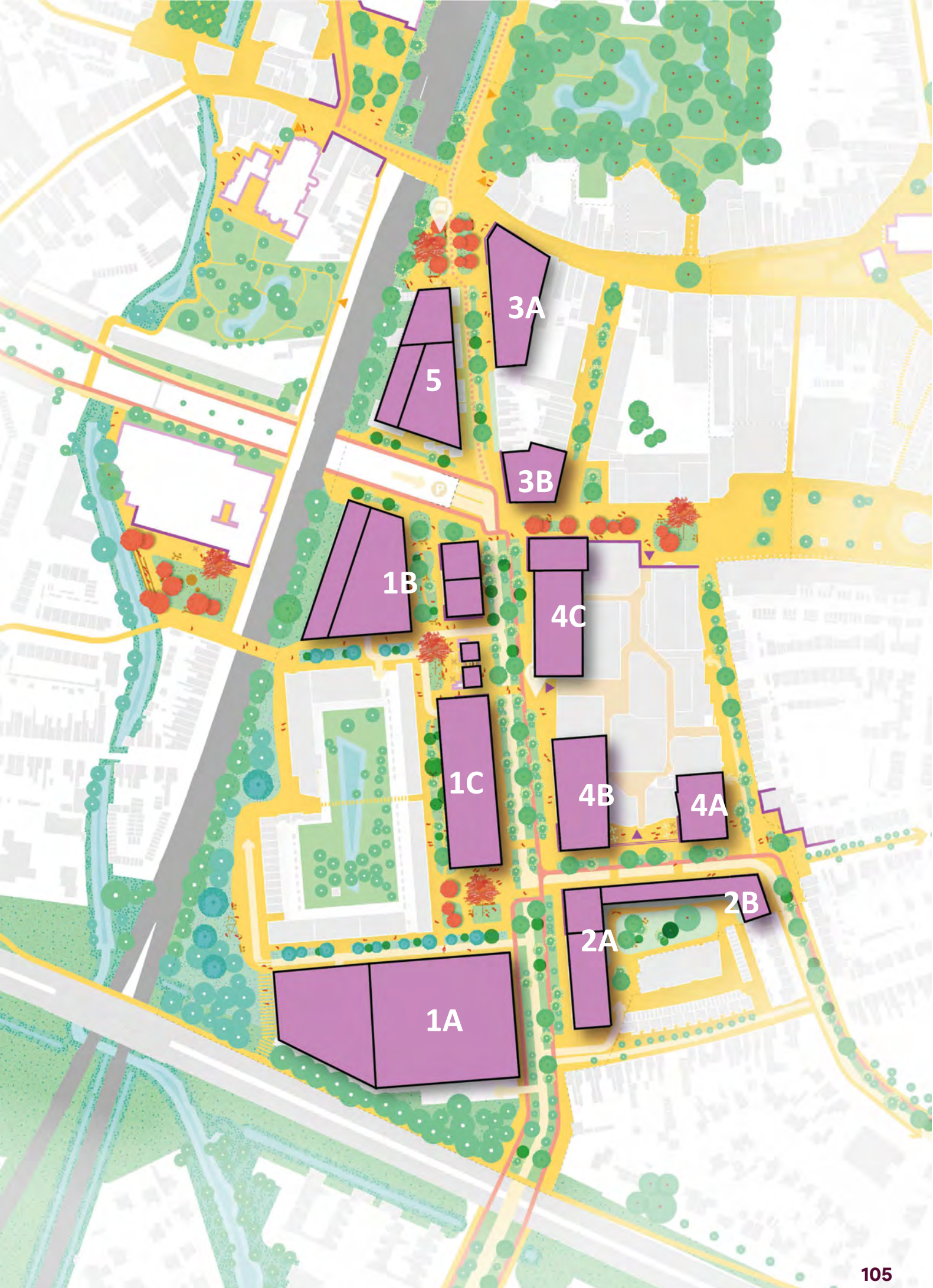
Voor deze typologieën wordt verwezen naar de relevante pagina's van hoofdstuk 4 en 5, waar ze verder worden uitgewerkt.

Daarnaast wordt per deelgebied een aantal belangrijke aandachtspunten / onderzoeksvragen benoemd die in de volgende fase van het ontwerpproces nader onderzocht moeten worden.

Het eerste 'deelgebied' eigenlijk geen gebied op zich is, maar een overzicht vormt van alle publieke projecten die door de gemeente uitgevoerd moeten worden. Dit overzicht schetst daarmee het publieke fundament waarop de overige ontwikkelingen voortbouwen.

Dit zijn de deelgebieden:

- Belangrijke openbare ruimte investering
- Ligaveld, deelgebied 1A
- Ligaveld, deelgebied 1B
- Ligaveld, deelgebied 1C
- Mill Hillplein veld, deelgebied 2
- Brabersveld, deelgebied 3
- Rooselaarveld, deelgebied 4
- HGD veld, deelgebied 5



Ligaveld, deelgebied 1A

Samenvatting

Gebouwen

- Alzijdige blokken (p.90) met voorkanten aan de straten.
- Hoogteaccent aan Laan van Brabant/snelweg (p. 92)
- Het is van belang dat de continuïteit van de rooilijn van de Laan van Brabant wordt gerealiseerd, met een gevel waarachter leven zichtbaar is.
- Bovengronds parkeergebouw aan het spoor met groene gevel (p.94)

Openbare ruimte

- Oost-west route (p.58)
- Daken (p.76)
- Buurtpark: aan het spoor (p.78)

Het dak van de collectieve garage in de oksel van snelweg en spoor heeft potentie om een publieke functie te vervullen en het toegankelijke dak te combineren met een voetgangersverbinding over het spoor.

Dit kavel zou qua korrel mee moeten die van de stedelijke laag (p.96) dit vraagt in combinatie met de mogelijke functie van brandweerkazerne effort.

De uitruk en andere logistiek stromen aan zuid kant van kavel organiseren.



Ligaveld, deelgebied 1B

Samenvatting

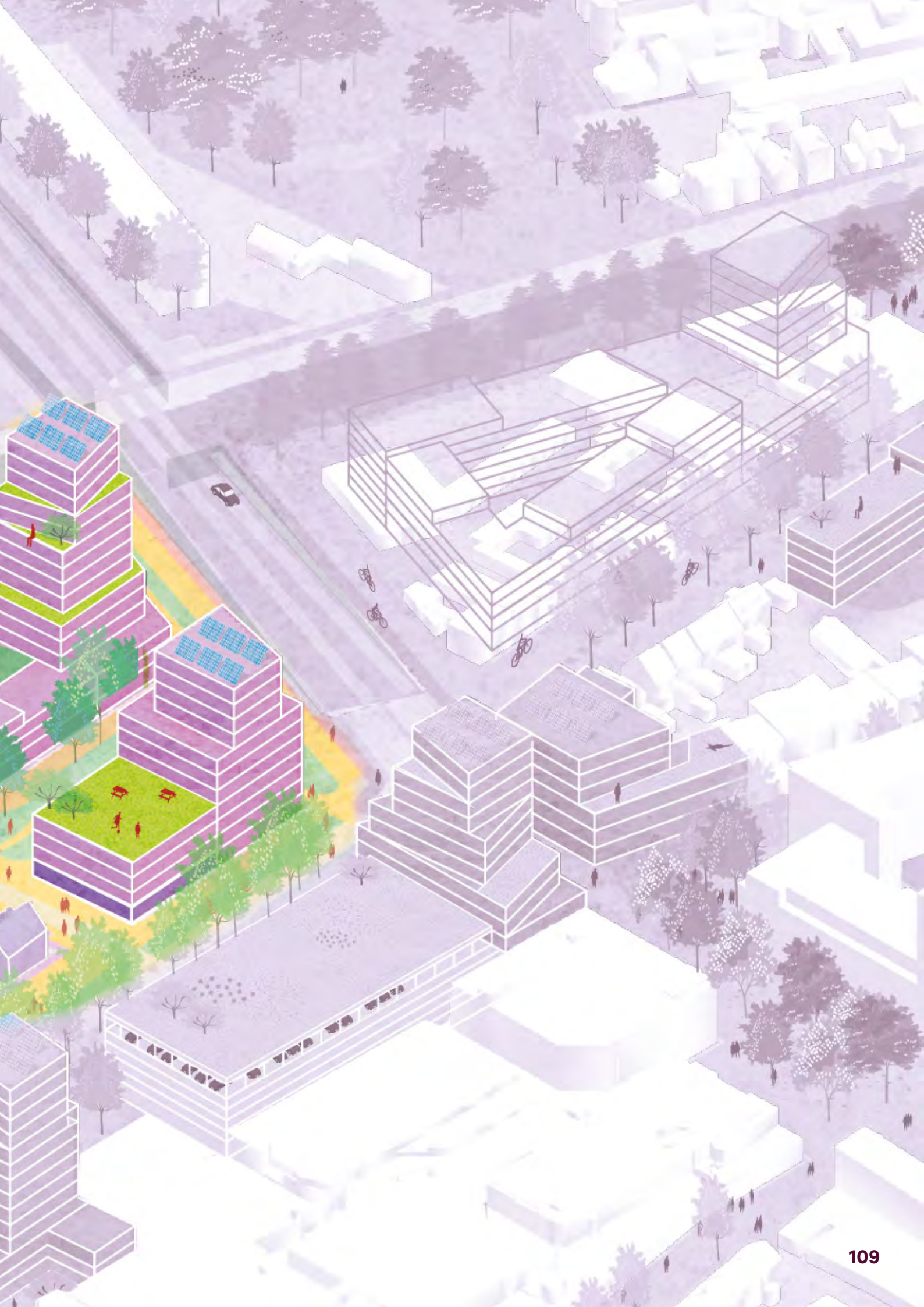
Gebouwen

- Alzijdige blokken (p.90) met voorkanten aan de straten.
- Hoogte accent aan Burg. Freijterslaan/ spoor (p. 92)
- Bovengronds parkeergebouw aan het spoor met groene gevel (p.94)
- Begane grond heeft extra verdiepingshoogte tbv licht en flexibel gebruik. (p 96)

Openbare ruimte

- Binnentuin (p.74)
- en Daken (p.76)
- Oost-westroute (p.58)
- Buurtpark: lineair park (p.84)
- Ecologisch weelderig groen langs spoor (p.56)

Het kavel dient in samenhang met de openbare ruimte in oost-west richting worden ontworpen in verband met de overgang over het spoor. mogelijke kan (het dak) van de parkeergarage worden ingezet om hoogte verschil te overbruggen.



Ligaveld, deelgebied 1C

Samenvatting

Gebouwen

- Alzijdig blok opgebouwd uit meerdere delen met voorkanten aan straten (p.90)
- Begane grond heeft extra verdiepingshoogte tbv licht en flexibel gebruik. (p 96).
- Deze blokken hebben een bijzondere doorsnede want staan op de bestaande parkeergarage.
- Behoud bestaande woningen met andere functie dan wonen

Openbare ruimte

- Daken (p.76)
- Buurtpark: lineair park (p.84)



ROSELAAR

Mill Hillplein veld, deelgebied 2

Samenvatting

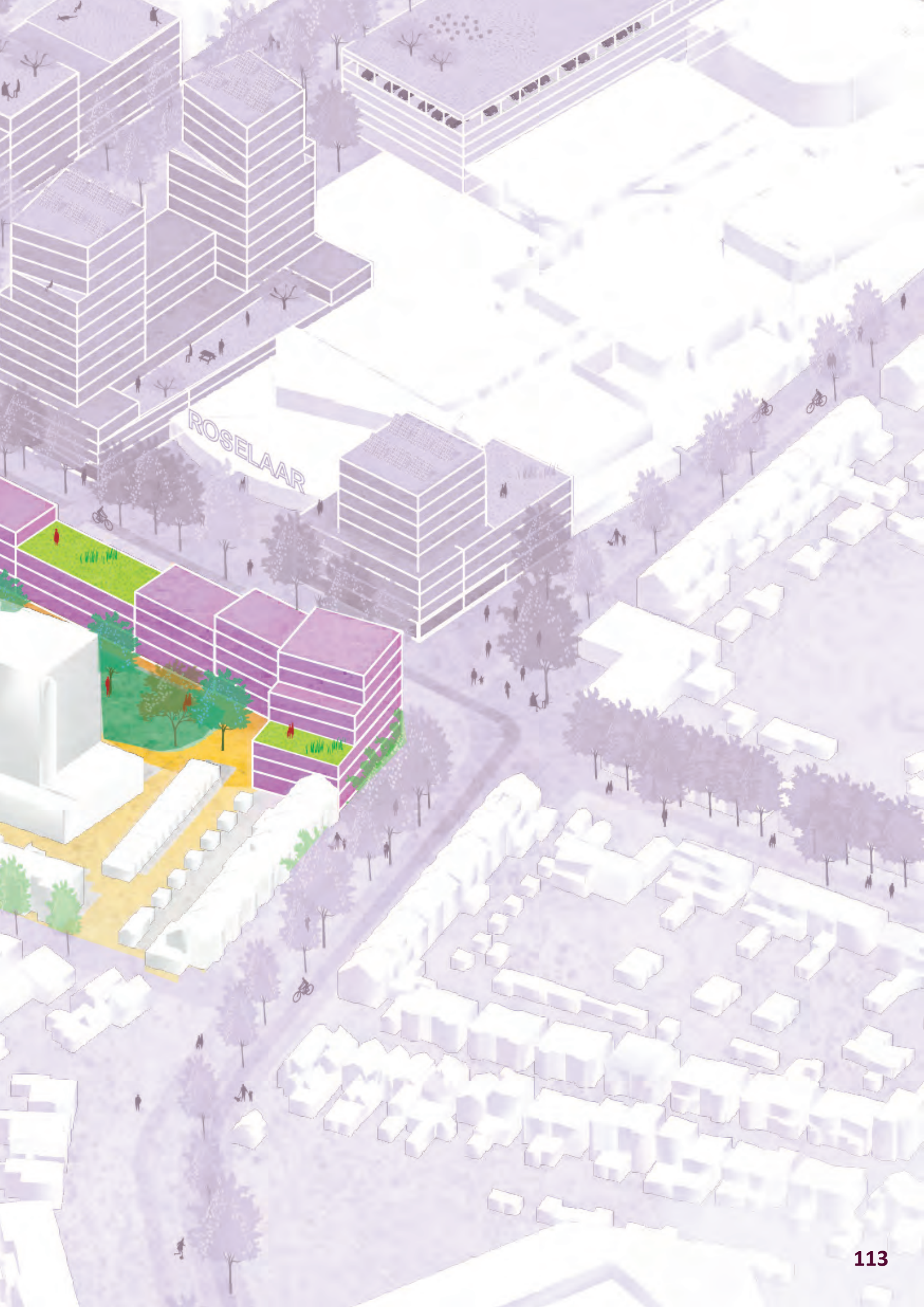
Gebouwen

- Alzijdige blokken (p.90) met voorkanten aan de straten.
- Hoogte accent aan Laan van Limburg/Laan van Brabant (p. 92)
- Begane grond heeft extra verdiepingshoogte tbv licht en flexibel gebruik. (p 96) eventueel te combineren met verdieping erboven naar benedenwoning aan binnentuin.
- Bebouwing ter hoogte van entree Roselaar maximaal 15m

Openbare ruimte

- Binnentuin (p.74)
- en Daken (p.76)

Zo ontstaat ook voor de Mill Hill bewoners een luwe groen oase in het midden van de centrum van de stad.



Dr. Brabersveld, deelgebied 3

Samenvatting

Gebouwen

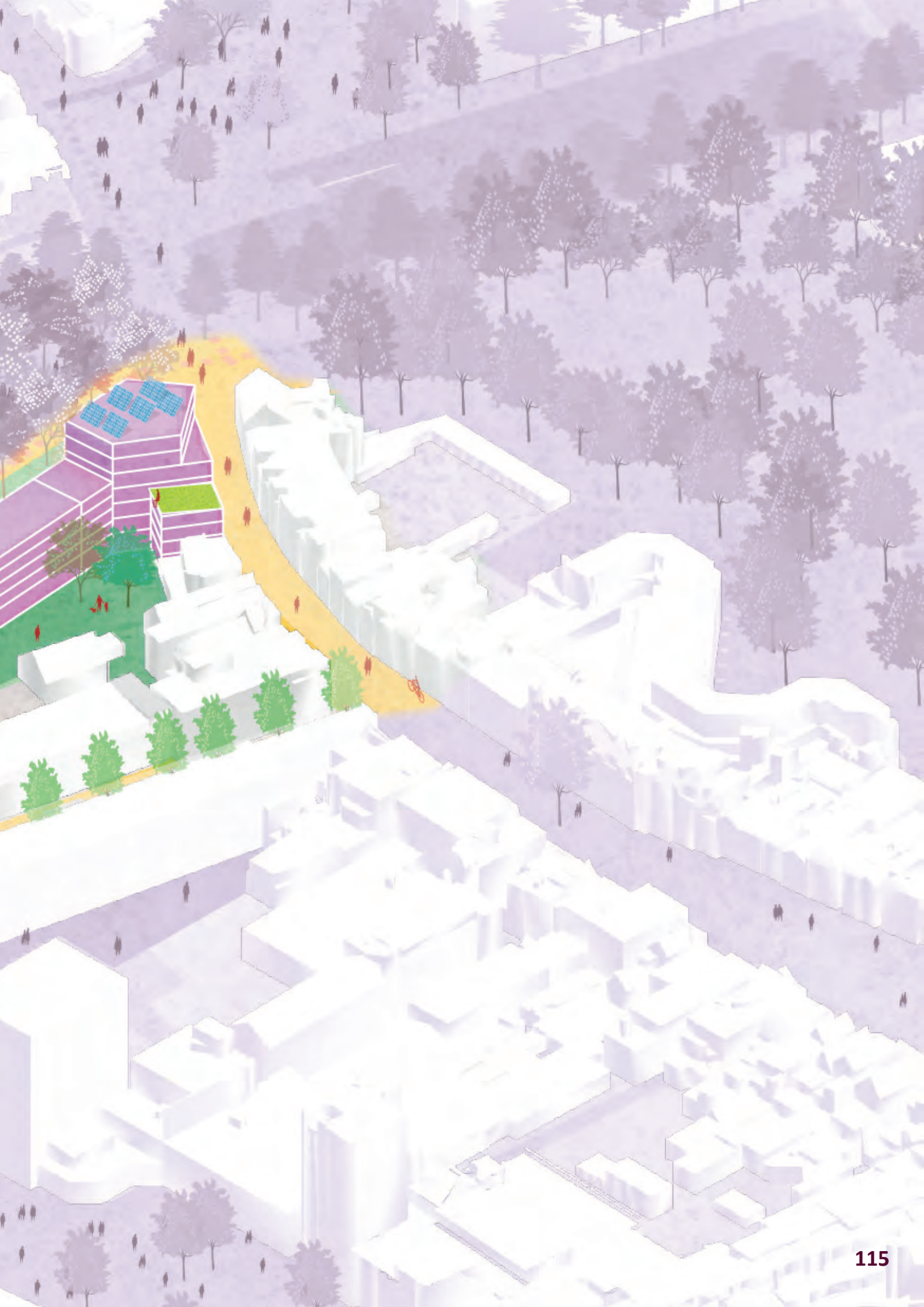
- Alzijdige blokken (p.90) met voorkanten aan de straten,
- De menselijke maat spelregels voor korte blok lengtes en verspringing (p.96)

Openbare ruimte

- Binnentuin (p.74)
- Daken (p.76)

Op de hoeken aan de noord en zuid zijde op het snijvalk met oost-west routes is ruimte voor een accent met respect voor de context. De spelregels voor parcellering, en verspringing moeten hier goed in acht worden genomen.

Door samenhang na te streven kan een groene binnentuin als meerwaarde voor de bestaande bebouwing en haar gebruikers



Roselaarveld, deelgebied 4

Samenvatting

Het kavel van het winkelcentrum versmalt aan de bovenkant waardoor er ruimte ontstaat voor een volwaardige entree naar de Nieuwe Markt.

Gebouwen

- Alzijdige blokken (p.90) met leven achter gevels.
- Hoogteaccenten (p.97)
- Parkeren boven plint (p.94)

Parkeergarage De Roselaar heeft een opwaardering om aan te sluiten bij het gewenste profiel van de Laan van Brabant. De entree zou in samenhang kunnen worden vormgegeven met die van de nieuwe Marktgarage. Daarnaast verdient het aanbeveling om de hellingbanen naar de verdiepingen in pandig op te lossen, zodat het straatbeeld wordt versterkt en de ruimtelijke kwaliteit toeneemt.

Openbare ruimte

- Daken (p.76)
- Roselaarplein (p.70)

Het raamwerk voorziet in hoogwaardige openbare ruimte gekoppeld aan de drie entreezones van het winkelcentrum. Op deze manier wordt een begin gemaakt met een positieve (in plaats van achterkanten) inbedding van het kavel in de stad.



HGD veld, deelgebied 5

Droombeeld op lange termijn

Samenvatting

Gebouwen

- Alzijdige blokken (p.90) met voorkanten aan de straten.
- Hoogteaccent aan Kade / spoor (p. 92)
- Bovengronds parkeergebouw aan het spoor met groene gevel (p.94)
- Begane grond heeft extra verdiepingshoogte tbv licht en flexibel gebruik. (p 96)

Openbare ruimte

- Binnentuin (p.74)
- en Daken (p.76)
- Schakelplek Kade plein (p.66)
- Ecologisch weelderig groen langs spoor (p.56).



Colofon

Deze studie is uitgevoerd door PosadMaxwan in samenwerking met Gemeente Roosendaal en provincie Noord-Brabant.

PosadMaxwan

Gemeente Roosendaal

Provincie Noord-Brabant

PosadMaxwan
Binckhorstlaan 36
2516 BE Den Haag
tel: 070 322 2869

augustus 2025





Bijlage spelregels bebouwing

Bebouwingshoogte: bezonning

Quikscan bezonning om kwaliteit openbare ruimte te borgen en genoeg zonlicht te voorzien op gevels.

aandachtspunten zijn:

- noordelijk plein
- plein ter hoogte van nieuwe markt



Schaduw op 21 maart, 12:00



Schaduw op 21 maart, 15:00



Belangrijke openbare ruimte



Hoogteaccent mogelijk



Terughoudend



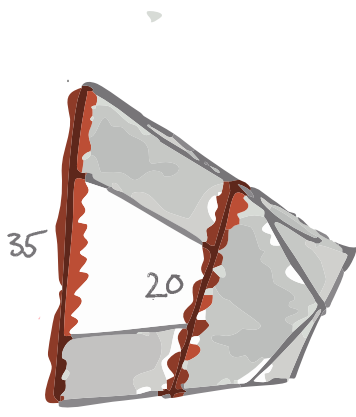
stechts deel wort schaduw

Woonkwaliteit: oriëntatie

Quikscan woonkwaliteit:

Geen enkelzijdig georiënteerde woningen met alleen een noordgevel.

Afmetingen hoogteaccenten dusdanig dat er ruimte is voor architectonische oplossingen geluid / veiligheid.



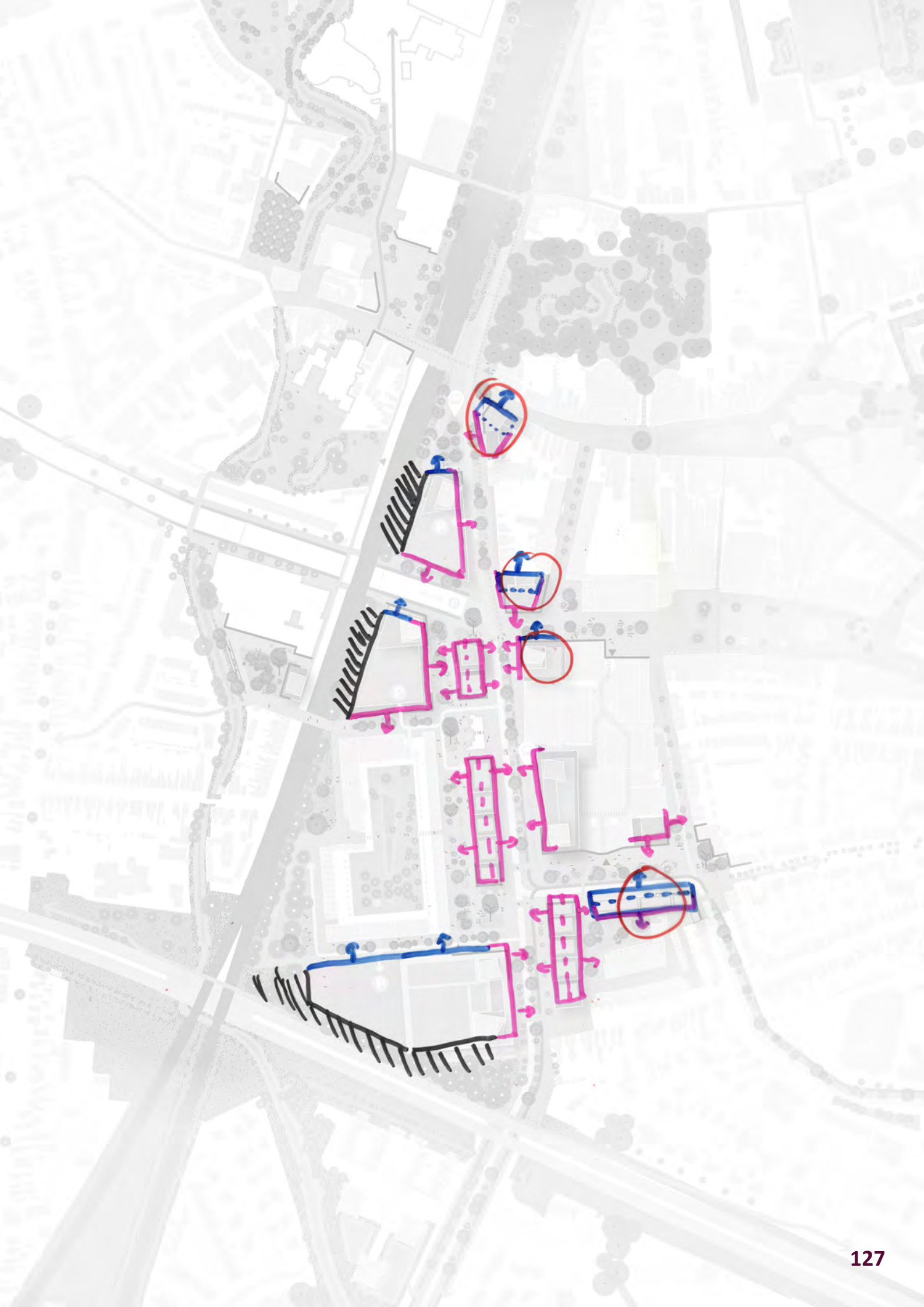
Mogelijke opbouw hoogteaccent



geen wonen mogelijk vanwege veiligheid

enkelzijdige oriëntatie mogelijk

dubbelzijdige oriëntatie nodig



Woonkwaliteit: woonprogramma begane grond

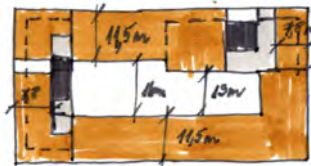
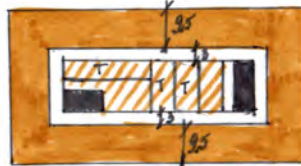
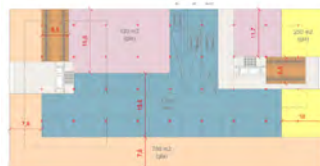
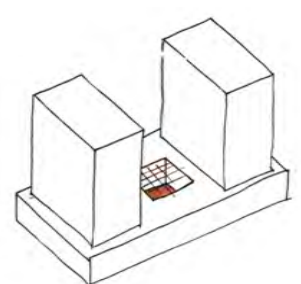
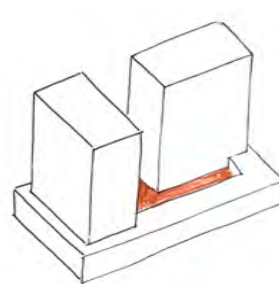
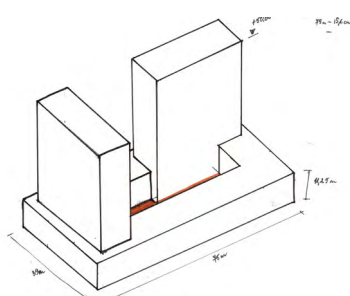
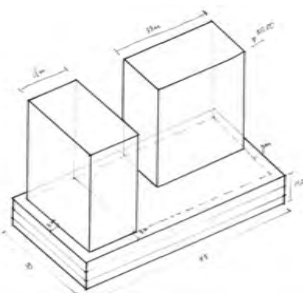
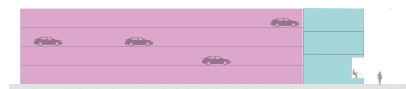
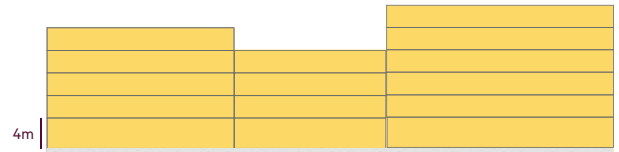
Wonen op maaiveld wenselijk levendig straatbeeld.

Alleen mogelijk met hogere verdiepinghoogte op begane grond (licht en flexibiliteit in programma)

Bij enkelzijdige bebouwing aan de randen van bouwblokken is diepte maximaal 8m

Diepte sokkel inzetten voor bergingen, fietsparkeren en parkeren.

bij winkelcentrum evt detailhandel doorzetten



Studie naar wonen in sokkel



Enkelzijdig: beg. grond min 4m



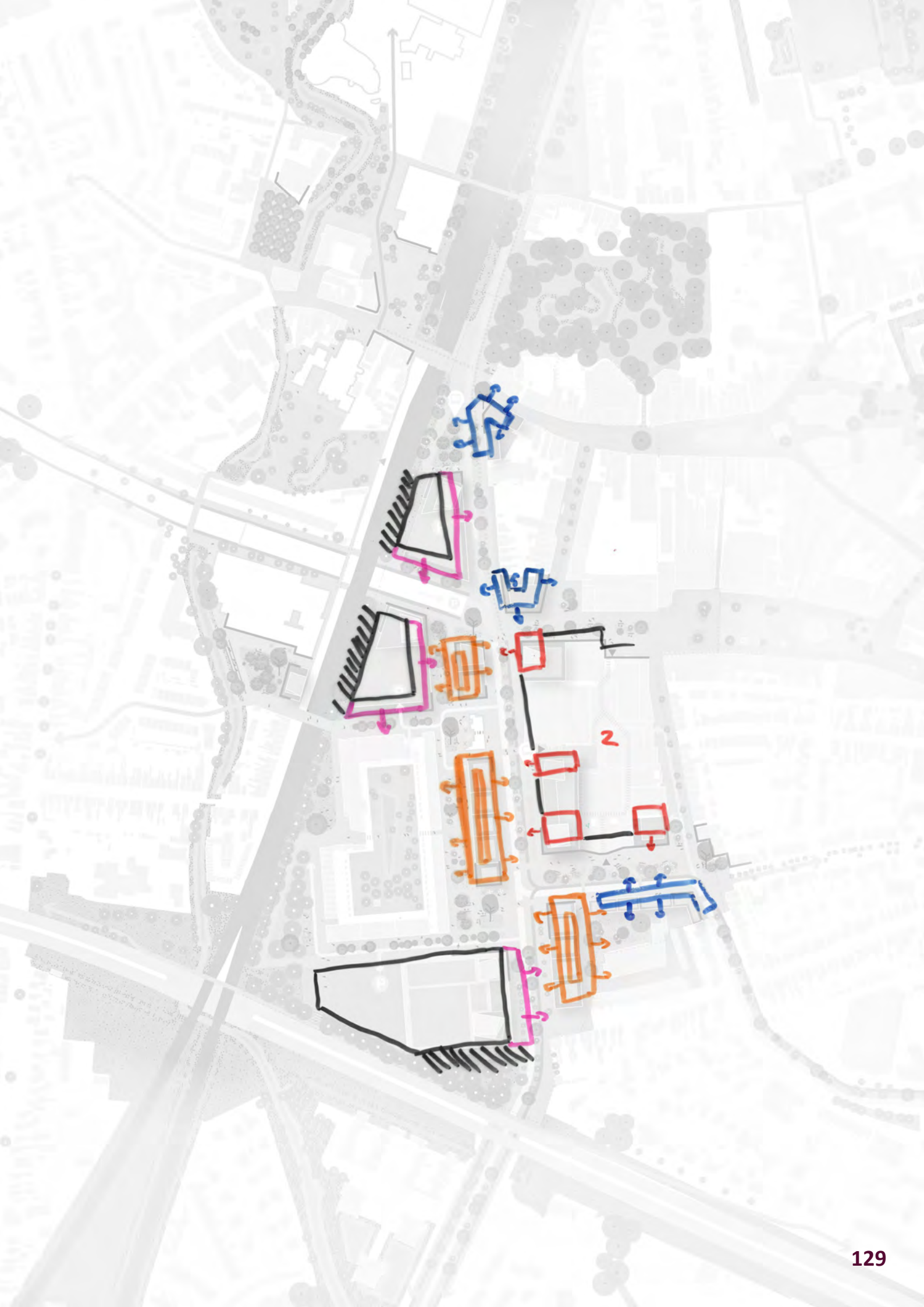
Dubbelzijdig: beg. grond min. 4m



Wonen in rand: beg grond min 4m hoog + max 8m diep.



Programma bg: winkelcentrum + entree
woningen hoogbouw + bergingen +
fietsparkeren



3D studie: strip

Strip 3D studie

STRIP	length	width	floors	area
		20		
sokkel 1	40	800	4	3200
sokkel 2	60	1200	4	4800
sokkel 3	110	2200	4	9680
sokkel 4	65	1300	4	3380
sokkel 5	55	1100	4	2420
sokkel 6	45	900	4	3600
sokkel tot				30000
	length	width	floors	amount
		20		
hoogbouw 1	30	600	8	2
hoogbouw 2	20	400	8	5
optopping 1	20	400	8	4
optopping 2	20	400	15	1
hoogbouw tot				
TOT	74400			
Average home m2	100			
P size	25			
High P norm	1.6			
Low P norm	1			
Hub (T)	5000			
Woningen	744			
High P norm - m2	29760			
Low P norm - m2	18600			
floors hub (T)	5,952			
floors hub (T)	3,72			



Starting points - starting from the context
 Sokkel = 15m (4 floors)
 Max height = 45m (8 floors)
 Height accent = 70m > schaal sprong (???)

Strip referentiestudie

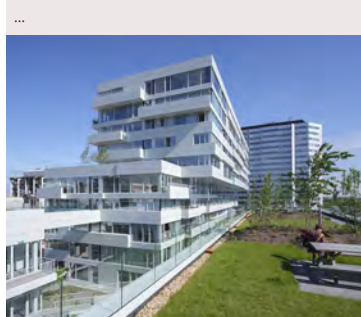
The modernist web, Rotterdam



Smalle sokkel + torens



MicroCity Het Platform, Utrecht



Beschermd wereld achter en boven

Chapelle International, Parijs



Strip 3D studie

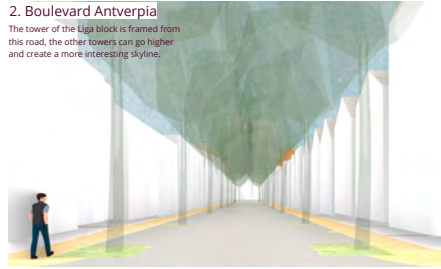
1. Burgemeester Freijterslaan

It is important that the Sint Jan remains visible, but towers can reach higher. Now the one in the corner is 70m, the rest is 40-45m.



2. Boulevard Antverpia

The tower of the Liga block is framed from this road, the other towers can go higher and create a more interesting skyline.



3. Laan van Brabant

With variation in the composition of the strip and in the height of the towers Laan van Brabant gets a much more urban feel. The sokkel is now 4 layers, matching the average height of the surrounding buildings (15m).



4. Laan van België

With towers around 40-45 the skyline from here remains pretty neutral.



Strip 3D studie

5. Laan van Luxemburg

With towers around 40-45 the skyline from here remains pretty neutral. Even the 70m tower is interesting, could become a new landmark.



6. Nieuwe Markt

From close by, in the Nieuwe Markt the 70m feel slightly too much...



7. Markt

From the markt nothing is really visible, which is maybe good to maintain the historic city vibe and scale.



8. Stationsstraat

With variation in the composition of the strip and in the height of the towers Laan van Brabant gets a much more urban feel.



3D studie: binnenwerelden

Binnenwerelden 3D studie



Binnenwerelden referentiestudie

Boulogne Billancourt, Parijs



Uitnodigende groene routes door de blokken

De groene Kap, Rotterdam



Perimeterblok met binnenplaats

ze05, Berlijn



Lange en smalle gedeelde binnenplaats



Doordringbare binnen wereld



Groene binnenplaats



Privébalkons en veranda's

Binnenwerelden 3D studie

5. Laan van Luxemburg

With towers around 40-45 the skyline from here remains pretty neutral. Even the 70m tower is interesting, could become a new landmark.



6. Nieuwe Markt

From close by, in the Nieuwe Markt the 70m feel slightly too much...



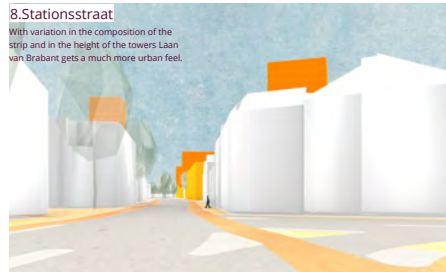
7. Markt

From the markt nothing is really visible, which is maybe good to maintain the historic city vibe and scale.



8. Stationsstraat

With variation in the composition of the strip and in the height of the towers Laan van Brabant gets a much more urban feel.



Binnenwerelden 3D studie

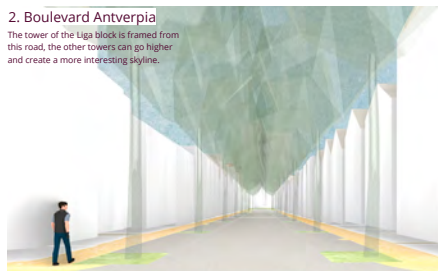
1. Burgemeester Freijterslaan

It is important that the Sint Jan remains visible, but towers can reach higher. Now the one in the corner is 70m, the rest is 40-45m.



2. Boulevard Antverpia

The tower of the Liga block is framed from this road, the other towers can go higher and create a more interesting skyline.



3. Laan van Brabant

With variation in the composition of the strip and in the height of the towers Laan van Brabant gets a much more urban feel. The sokkel is now 4 layers, matching the average height of the surrounding buildings (15m).



4. Laan van België

With towers around 40-45 the skyline from here remains pretty neutral.



Colofon

Deze studie is uitgevoerd door
PosadMaxwan in samenwerking met
Gemeente Roosendaal en provincie Noord-
Brabant

PosadMaxwan

Gemeente Roosendaal

Provincie Noord-Brabant

PosadMaxwan
Binckhorstlaan 36
2516 BE Den Haag
tel: 070 322 2869

augustus 2025

