3 wijkrenovaties Roermond-Zuid

ARCADIS

Wijkscan & visie t.b.v. straat renovaties

Roer-Zuid, Herten & Merum



Versie 2.9
21 | 08 | 2025

Colofon

In opdracht van:
Gemeente Roermond

Opgesteld door:
Vic Lagrouw, Landschapsontwerper
Bas Dijkhoff, Stedenbouwkundig ontwerper
Elise van Laarhoven, Verkeerskundige
Louie Hopewell, Specialist Stedelijk Water
Nick Schasfoort, Specialist Duurzaamheid
Hans Smolenaers, Stedenbouwkundige | Landschapsarchitect | Architect

Gecontroleerd door:
Hans Smolenaers (Teamleider Stedenbouw)

Vrijgegeven door:
Ashley Janssen (Projectmanager)

Datum: 21-8-2025
Status: versie 2.9
Projectnummer: 30250683

Inhoudsopgave

1. Inleiding 4

1.1 Omschrijving van de opgave
1.2 Ambities
1.3 Thematiek
1.4 Aanpak
1.4.1 Aanpak
1.4.2 Planning

2. Context 10

2.1 Scopebepaling
2.2 Historie: ontstaansgeschiedenis
2.3 Aansluiting op stad en buitengebied
2.4 Beleid en toekomstige ontwikkelingen
2.4.1 Omgevingsvisie
2.4.2 Integrale Groenvisie
2.4.3 Kwaliteitshandboek Openbare Ruimte
2.4.4 Technische Inrichtingseisen Roermond (TIR)
2.4.5 Verkeer Veiligheidsplan
2.4.6 Nota Parkeernormen
2.4.7 Duurzaamheidsvisie
2.4.8 Water- en Rioleringsplan Roermond 2025-2029
2.4.9 Overig beleid

3. Ruimtelijk Analyse 24

3.1 Identiteit
3.1.1 Cultuurhistorie Roermond-Zuid
3.1.2 Wijkensembles
3.2 Water
3.2.1 Water en ondergrond
3.2.2 Waterhinder Herten
3.2.3 Waterhinder Roer-Zuid
3.2.4 Waterhinder Merum
3.3 Groen
3.3.1 Groenstructuur
3.3.2 Groenstructuur Herten
3.3.3 Groenstructuur Roer-Zuid
3.3.4 Groenstructuur Merum
3.4 Mobiliteit
3.4.1 Wegenstructuur
3.4.2 Verkeersknelpunten Herten
3.4.2 Verkeersknelpunten Roer-Zuid
3.4.2 Verkeersknelpunten Merum

4. Participatie 43

4.1 Aanpak participatie
4.2 Inzichten participatie per thema

5. Visie 46

5.1 Visie identiteit
5.2 Visie water
5.3 Visie groen
5.4 Visie mobiliteit

6. Inrichtingsprincipes 52

6.1 Overzicht bouwstenen
6.1.1 Introductie bouwstenen
6.1.2 Bouwstenen identiteit
6.1.3 Bouwstenen water
6.1.4 Bouwstenen groen
6.1.5 Bouwstenen mobiliteit
6.2 Principe profielen
6.2.1 Overzichtskaart
6.2.2 Principe profielen
6.3 Maatwerklocaties
6.3.1 Overzichtskaart
6.3.2 Maatwerklocaties

7. Duurzame Ontwerp Tool 76

1. Inleiding



1.1 Omschrijving van de opgave

De drie wijken in het zuidelijk deel van Roermond – Merum, Herten en Roer-Zuid – zijn grotendeels ontwikkeld tussen de jaren ’50 en ’80. De kwaliteit van de openbare ruimte en infrastructuur is op veel plekken zichtbaar verouderd. De technische staat van wegen, riolering, verlichting en groenvoorzieningen is op meerdere locaties zodanig verslechterd dat regulier onderhoud niet langer volstaat. Ook qua inrichting voldoen veel straten en pleinen niet meer aan de eisen van deze tijd, onder meer op het gebied van verkeersveiligheid, klimaatadaptatie en toegankelijkheid.

De wijken worden bovendien geconfronteerd met bredere maatschappelijke en ecologische uitdagingen zoals woningnood, noodzaak tot verdichting, biodiversiteitsverlies en de noodzaak tot klimaatadaptatie. Dit leidt tot concrete knelpunten in waterhuishouding, onvoldoende groenkwaliteit, hittestress, beperkte verblijfskwaliteit en toenemende druk op de leefomgeving.

Tegelijkertijd zijn Merum, Herten en Roer-Zuid aantrekkelijk gelegen. De wijken liggen op korte afstand van het centrum van Roermond, zijn gelegen tussen later ontwikkelde wijken zoals Oolderveste, en worden omsloten door landschappelijke kwaliteiten zoals de Maas, Hambeek, Roer, recreatieplas Oolderplas en haven Rosslag. Deze ligging en bereikbaarheid maken het gebied populair als woonomgeving en bieden kansen om de wijken toekomstbestendig te versterken.



Scope werkzaamheden in Herten, Merum en Roer-Zuid

1.2 Ambities

Om deze opgaven integraal aan te pakken is het project ‘3 Wijkrenovaties Zuid’ opgezet. Het doel van dit project is het technisch renoveren en – waar wenselijk – ruimtelijk herinrichten van de openbare ruimte in deze drie wijken. Door deze aanpak gebundeld op te pakken, kunnen koppelkansen worden benut, middelen efficiënter worden ingezet en ontstaat meer samenhang tussen functionele en ruimtelijke ingrepen.

Samenwerking met bewoners, gemeentelijke diensten en externe partners is hierbij essentieel om tot gedragen oplossingen te komen

De gemeentelijke ambitie is om de wijken klaar te maken voor de toekomst door:

- het verbeteren van de **leefkwaliteit;**
- het versterken van **ecologische en landschappelijke kwaliteiten;**
- het realiseren van een **veilige, duurzame en aantrekkelijke woonomgeving.**

Deze ambities sluiten aan bij de gemeentelijke Omgevingsvisie en Groenvisie en dragen bij aan een gezonde, veilige en aantrekkelijke woonomgeving .

Hiervoor is een brede analyse uitgevoerd van de technische staat en ruimtelijke structuur. Tegelijk is gestart met een participatief traject ‘bewoners centraal’ , waaronder wijkgerichte bewonersavonden, om lokale kennis en wensen op te halen. Dit alles vormt de basis voor een integrale wijkvisie per wijk, die richting geeft aan het verdere ontwerpproces en de uiteindelijke herinrichting van de 73 straten in het projectgebied. De samenloop van veroudering van de openbare ruimte, beleidsmatige urgentie en beschikbare middelen maakt dit hét moment om tot integrale wijkvernieuwing over te gaan.

De wijkvisie markeert zo de overgang van analyse naar ontwerp, met als doel samen met bewoners te bouwen aan toekomstbestendige wijken waarin leefbaarheid, duurzaamheid en sociale samenhang centraal staan.

1.3 Thematiek

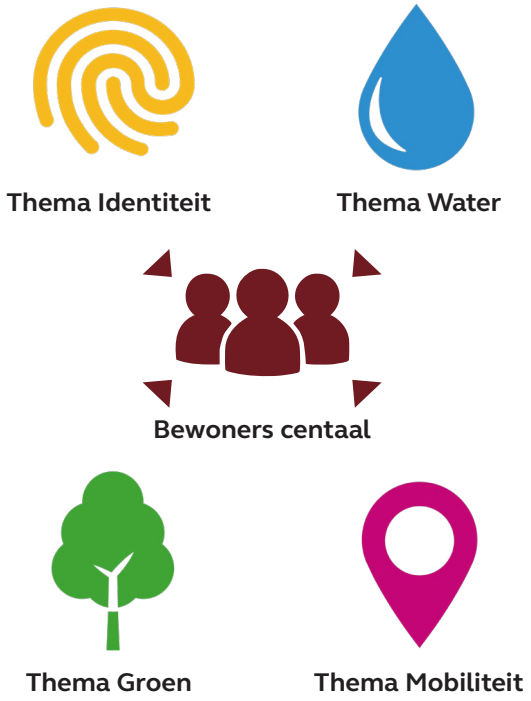
Met het project ‘3 Wijkrenovaties Zuid’ vertalen we de gezamenlijke ambities naar een centrale vraag: Hoe ziet de openbare ruimte van deze wijken er in de toekomst uit? Ten behoeve van de participatie en de totstandkoming van een wijkvisie zijn de ambities geordend rond vier hoofdthema’s: Identiteit, Water, Groen en Mobiliteit. Deze thematische benadering vormt de rode draad in de visie en biedt richting voor de ontwerpdiscussies: waar in de wijk ligt de nadruk, en welke thema’s vragen daar de meeste aandacht?

Thema Identiteit: behoud en accentuering van cultuurhistorische en landschappelijke kenmerken.

Thema’s Groen & Water: vergroening, bevorderen biodiversiteit betere wateropvang en minder hittestress.

Thema Mobiliteit: veilige en logische verkeersstructuren met aandacht voor voetgangers en fietsers.

Waarbij de **bewoners centraal s**taan bij ontwerp, realisatie en onderhoud.



1.4 Aanpak

1.4.1 Aanpak

De aanpak is gebaseerd op een integrale benadering waarbij technische, sociale en ruimtelijke aspecten worden verbonden. De aanpak omvat de volgende stappen:

- **Analyse en participatie:** ophalen van bewonersinput en gebiedsspecifieke knelpunten en kansen (gerealiseerd in 2024).

- **Visievorming en ontwerp:** opstellen van integrale gebiedsvisies en voorlopige ontwerpen per wijk, in samenspraak met klankbordgroepen.

- **Realisatie in fasen:** gefaseerde uitvoering per wijk, met nadruk op minimale overlast en slimme koppelkansen (bijv. herinrichting in combinatie met rioolvervanging).

- **Monitoring en terugkoppeling:** voortgang en resultaten worden gedeeld met bewoners via fysieke en digitale kanalen.

De kern van de aanpak is het benutten van het natuurlijke moment van vervanging (riool, wegen, groen) om tegelijk grotere maatschappelijke doelen te realiseren .

1.4.2 Planning

De voorbereiding van het project kent een ambitieus tijdpad, gericht op een start van de uitvoering in 2027. Het proces verloopt in de volgende stappen:

1. Formeel vaststellen wijkvisie

2. Ontwerptraject met bewoners; samen met bewoners wordt gewerkt aan ontwerpen, inclusief een traject voor openbare inspraak.

3. Besluitvorming en planvorming; op basis van de inspraak en uitwerking volgt besluitvorming over het definitieve plan.

4. Contractvorming en aanbesteding; na goedkeuring wordt het plan vertaald naar contractstukken en volgt de aanbesteding.

5. Uitvoering en fasering
De uitvoeringsvolgorde en fasering worden afgestemd op: technische urgentie, bewonerswensen en uitvoeringslogistiek.

(Op de volgende pagina is het schema opgenomen met de meer gedetailleerde planning).

gemeente **Roermond**

Plankaders

. Buitenopname en wijkscans

Wat is de huidige situatie?

Hoe ervaren de bewoners de wijken?

. Onderzoeken

Verkeer en parkeren

Flora en fauna

Water

Duurzaamheid

Bodem

. Opstellen (schets-)wijkrenovatieplannen

Schetsontwerpen op basis van de onderzoeken en de opgehaalde kaders en wensen

Kostenberekeningen

. Besluit B&W en gemeenteraad plankaders

Uitwerken wijkrenovatieplannen

. Voorlopig ontwerp

Verdere uitwerking van het schetsontwerp
= verder in detail op de inrichting en de ondergrondse infrastructuur (kabels en leidingen)

Kostenberekeningen

Wat vinden bewoners van het voorlopig ontwerp?

. Besluit B&W en gemeenteraad inspraakwijkplan en begroting

. Definitief ontwerp

Verdere uitwerking van het voorlopig ontwerp
= technische uitwerking van de inrichting en de ondergrondse infrastructuur (kabels en leidingen)

Kostenberekeningen

Wat vinden bewoners van het definitieve ontwerp?

. Besluit B&W en gemeenteraad definitief ontwerp/ uitvoeringskrediet

Klaarmaken voor uitvoering

. Uitvoeringsontwerp

Verdere uitwerking van het definitieve ontwerp,
= precies zoals het er buiten uit komt te zien.

. Aanbesteding

Selecteren van een aannemer die het werk buiten gaat maken

Informeren bewoners

Maart—Oktober 2025 | **Oktober 2025—Juni 2026** | **+- Juni 2026—Januari 2027** | **Vanaf +- Juni 2027**

Start — **Vaststellen plankaders** | **Opstellen wijkrenovatieplannen** | **Contract en aanbesteding** | **Uitvoering** — Finish

Maart 2025 — Bewonersavond 1 + Online participatie

Hoe ervaart u de wijken?

Welke kansen liggen er?

Hoe vind u dat uw wijk eruit moet komen te zien?

YOU ARE HERE

Juli 2025 — Kennismaking klankbordgroep

Met wie zitten we aan tafel?

Wat is er tot nu toe gedaan?

Hoe nu verder?

Februari 2026 — Klankbordgroep concept VO

Wat is er goed en wat kan er nog beter aan het voorlopig ontwerp?

Mei 2026—Bewonersavond definitief VO

Wat is er goed en wat kan er nog beter aan het voorlopig ontwerp?

Mei 2026—Online terugkoppeling

Juni 2026—Klankbordgroep concept DO

Wat is er goed en wat kan er nog beter aan het definitief ontwerp?

Juli 2026—Bewonersavond definitief DO + online presentatie

Ophalen laatste reacties definitief ontwerp

Januari 2027 — Informatieavond + online informatie

Praktische uitleg over de werkzaamheden, fasering, omleidingsroutes

2. Context



2.1 Scopebepaling

De wijkrenovaties richten zich primair op de openbare ruimte: straten, pleinen, parkeerplaatsen, groenstructuren en (deels) de water- en rioleringsinfrastructuur. De scope omvat onder meer:

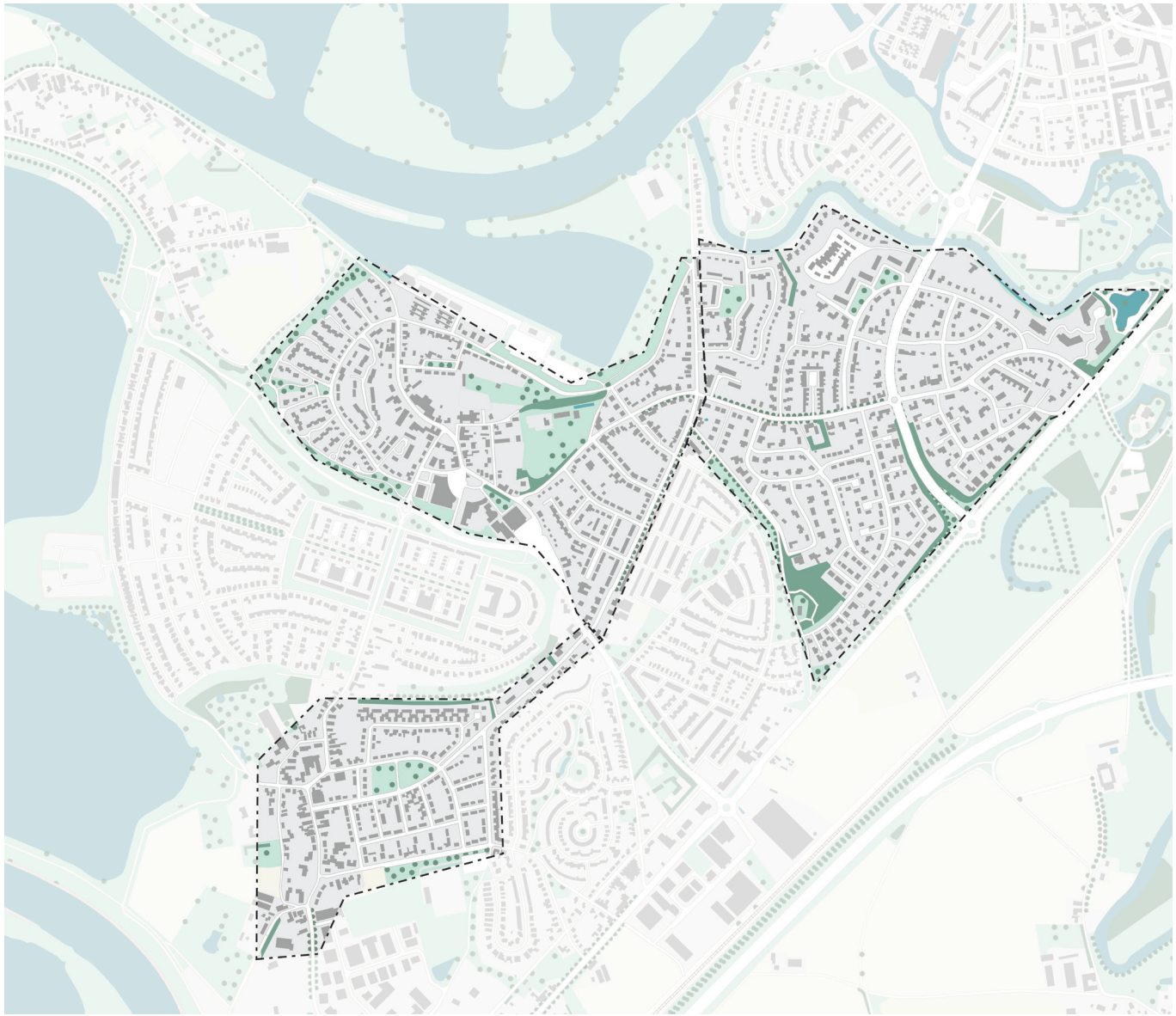
- Vervanging/vernieuwing van wegen, stoepen en verlichting;

- Herinrichting van groenstructuren en speelplekken;

- Aanpassingen aan het watersysteem t.b.v. klimaatadaptatie;

- Ruimtelijke ingrepen voor betere bereikbaarheid en veiligheid.

De scope is gericht op het openbaar gebied waarbij bewoners worden gestimuleerd om ook op hun eigen grond te vergroenen en af te koppelen in lijn met het nieuwe Water- en Rioleringsplan Roermond 2025-2029.



Scope werkzaamheden in Herten, Merum en Roer-Zuid

2.2 Historie: ontstaansgeschiedenis



1900

Herten en Merum kenmerken zich als kleinschalige dorpskernen, ingebed in een groene omgeving. Roer-Zuid bevindt zich nog in een onontwikkelde fase en wordt momenteel gekenmerkt door enkele boerderijen langs de Roerderweg.



1960

De uitbreiding van Merum is beperkt. In Herten vindt bebouwing plaats in het noordoosten. Voor Roer-Zuid wordt de basis gelegd voor toekomstige ontwikkeling, met de aanleg van straten zoals de Hambeek en Beemdenlaan.



1970

Roer-Zuid ontwikkelt zich verder tot woongebied. In Herten worden nieuwe straten aangelegd en voorzien van bebouwing, terwijl Merum grotendeels binnen zijn bestaande contouren blijft. Jachthaven De Rosslag wordt gerealiseerd.



1980

Er vindt een significante uitbreiding plaats in Merum, ten oosten van de historische kern, en in Roer-Zuid, ten zuiden van de Roerderweg. Daarnaast wordt de Oolderplas aangelegd, een ingreep met grote ruimtelijke impact.



1990

Herten breidt zich verder naar het westen uit, o.a. door de aanleg van Den Ekkert en omliggende woningen. Ook wordt de Oolderplas verder uitgegraven richting het zuiden, waardoor ook Merum aan het water komt te liggen.



2000

De Oolderplas wordt verder uitgebreid, terwijl de eerste ontwikkelingen buiten de grenzen van het projectgebied plaatsvinden, in het gebied ten oosten van Merum.



2010

De ontwikkeling buiten de projectgrenzen zet zich voort: Merum, Herten en Roer-Zuid groeien aan elkaar. Er wordt gestart met de aanleg van de wijk Oolderveste en de Oolderweg, die een belangrijke ontsluitingsroute vormt.



2020

Tussen 2010 en 2020 raakt het gehele omliggende gebied verstedelijkt. Door deze aangrenzende ontwikkelingen ontstaat meer druk op de wegen in het projectgebied. De infrastructuur in de eerder ontstane kernen, binnen de projectscope, is toe aan vervanging.

2.3 Aansluiting op stad en buitengebied

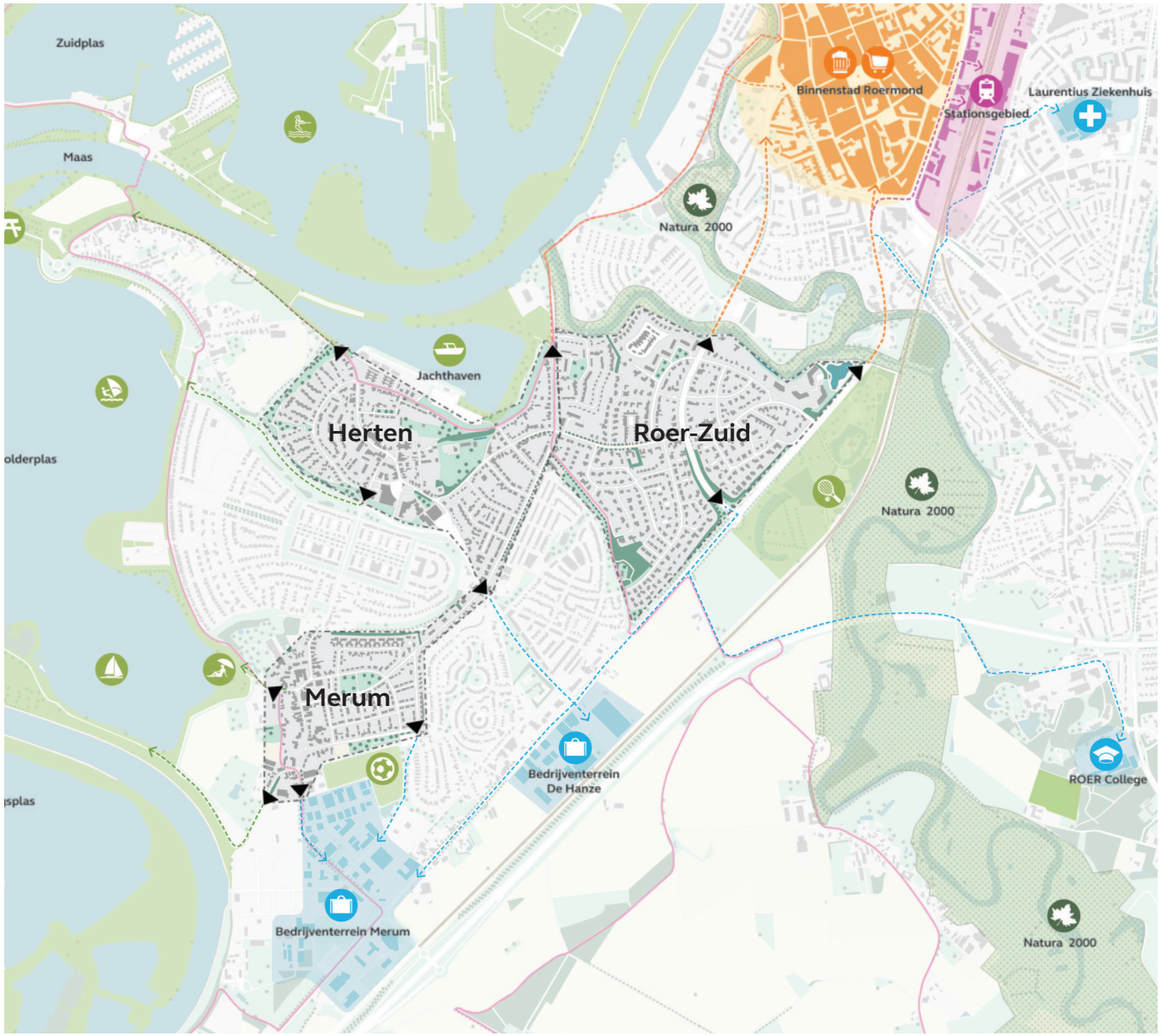
Bestemmingen rondom ‘3 wijken zuid’:

- **Centraal cluster in een diverse omgeving**
  De drie deelgebieden, Herten, Merum en Roer-Zuid, vormen een centraal cluster in een diverse stedelijke en landschappelijke omgeving. Ze zijn strategisch gelegen tussen diverse bestemmingen op het gebied van werken, zorg, onderwijs en recreatie.

- **Natuur & recreatie: de Maasplassen**
  Aan de westzijde van de deelgebieden ligt het uitgestrekte natuur- en recreatiegebied van de Maasplassen. Dit gebied biedt een breed scala aan recreatieve mogelijkheden, zoals watersport, fiets- en wandelroutes, stranden en picknickplaatsen. De Maasplassen fungeren als een groene long en een belangrijke trekpleister voor zowel bewoners als bezoekers. Directe verbindingen vanuit de deelgebieden maken het gebied toegankelijk, met routes die aansluiten op het regionale netwerk.

- **Sport en ontspanning**
  Direct aan de oostzijde van de deelgebieden bevinden zich diverse sportverenigingen, waaronder voetbal- en tennisclubs. Deze dragen bij aan de sociale cohesie in de buurten op korte afstand van de woongebieden.

- **Binnenstad & station**
  Op slechts 700 meter van de noordelijke grens van deelgebied Roer-Zuid bevindt zich de levendige binnenstad van Roermond, samen met het trein- en busstation. Deze stedelijke kern is uitstekend bereikbaar via een netwerk van vrijliggende fietspaden, voetgangersroutes en autowegen.



Overzicht van voorzieningen in en rondom Roermond Zuid

- **Bedrijvigheid**
  Ten zuiden van de deelgebieden liggen diverse bedrijventerreinen, die direct verbonden zijn met het gebied. Deze terreinen bieden werkgelegenheid en versterken de functionele relatie tussen wonen en werken.

- **Barrières**
  Aan de oostzijde van de deelgebieden loopt het spoor en de A73 die, m.u.v. de fietsbrug over de Roer nabij de Roertunnel, een fysieke barrière vormen met bestemmingen zoals het Roer College en andere voorzieningen aan de overzijde.

- **Natura 2000**
  Ten oosten en noorden van de deelgebieden bevindt zich het Natura 2000-gebied rondom het riviertje de Roer. Het gebied draagt bij aan de landschappelijke kwaliteit en biedt mogelijkheden voor natuurbeleving in de directe omgeving van de deelgebieden.

- **Fietsknooppunten routes**
  Er lopen diverse fietsknooppuntenroutes door en om het gebied, welke de wijken met de omliggende natuur verbinden.

Bestemmingen binnen 3 wijken zuid

- Van de drie wijken kent Herten de meeste bestemmingen, waaronder een kerk, basisschool, sporthal en commerciële functies als winkels en horeca.
- De oude dorpskern van Merum kent horeca en een gezondheidscentrum. Deze zijn centraal geclusterd in het hart van de wijk.
- Roer-Zuid bestaat grotendeels uit woonwijken en kent minder commerciële of publieke functies. En dan zijn het meer zorggerelateerde functies als tandsartspraktijken of een kinderdagopvang.



Overzicht van voorzieningen in Roermond Zuid

2.4 Beleid en toekomstige ontwikkelingen

2.4.1 Omgevingsvisie

De Omgevingsvisie Roermond vormt het strategisch ruimtelijk kader van de gemeente en geldt als vertrekpunt voor de Integrale Groenvisie. Beide visies bieden richting aan de ruimtelijke ontwikkeling van de stad, met nadrukkelijke aandacht voor een gezonde, veilige en klimaatbestendige leefomgeving.

Omgevingsvisie: kernopgaven en speerpunten
De visie is opgebouwd rond vier centrale maatschappelijke opgaven:

1. **Samen denken en doen:** versterken van participatie en samenwerking.
2. **Demografie:** aantrekkelijk blijven voor jongeren, met passende woon- en werkmilieus.
3. **Klimaatverandering en adaptatie:** inspelen op extremere weersomstandigheden.
4. **Roermond verbindt:** versterken van relaties tussen stad, regio, water en natuur.

Deze opgaven zijn vertaald naar vier inhoudelijke speerpunten:
De gezonde en veilige stad: focus op leefkwaliteit, verkeersveiligheid en gezondheid.

Aantrekkelijke woon- en werkstad: vernieuwen van woonwijken en versterken van werkgelegenheid.

De duurzame stad: inzetten op energietransitie, circulariteit en klimaatadaptatie.

Stad van de drie trekkers: verbinden van binnenstad, Maasplassen en natuurgebieden.

De gebiedsgerichte renovatie van de zuidelijke wijken sluit nadrukkelijk aan op deze speerpunten, onder meer via vergroening, duurzame mobiliteit en participatief ontwerp.

2.4.2 Integrale Groenvisie

De Groenvisie concretiseert hoe Roermond haar openbare ruimte toekomstbestendig wil inrichten. De visie richt zich op drie hoofddoelen:

1. Versterking van biodiversiteit:
Groenstructuren worden ingezet als ecologische verbindingen, zowel binnen de bebouwde kom als richting het buitengebied. Door variatie in beplanting en het verbinden van groene gebieden krijgen flora en fauna meer ruimte, wat bijdraagt aan een robuust ecosysteem in de stad.

2. Klimaatadaptatie en waterbeheer:
Groen helpt bij het opvangen van piekneerslag en het beperken van hittestress. In de visie wordt vergroening ingezet als klimaatmaatregel, bijvoorbeeld via wadi's, bomenrijen, infiltratiestroken en schaduwbrengend groen. Daarmee draagt de visie bij aan waterrobuuste en klimaatadaptieve wijken, juist relevant in de laaggelegen delen van Merum, Herten en Roer-Zuid.

3. Gezonde leefomgeving:
Groen bevordert beweging, ontmoeting en mentale gezondheid. Groene verblijfsplekken, speelplekken en wandelverbindingen dragen bij aan sociale cohesie en leefplezier in de wijken. In lijn hiermee wordt ook de 3-30-300-regel toegepast als toetsingskader: iedere bewoner moet vanuit huis zicht hebben op ten minste drie bomen, elke buurt moet gemiddeld 30% boomkroonbedekking realiseren, en op maximaal 300 meter afstand moet een toegankelijke groene plek aanwezig zijn. Deze regel verbindt groenbeleid aan gezondheid, ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid, en helpt om de ambitie voor groene, inclusieve wijken concreet te maken.

Uitgangspunten en principes
De visie is gebaseerd op vier heldere basisprincipes:
1. Veiligheid staat voorop: elke ingreep draagt bij aan verkeers- en sociale veiligheid.
2. Groen, tenzij: vergroening is het uitgangspunt, tenzij de situatie anders vereist.
3. Kwalitatief hoogwaardig groen: duurzaam, functioneel en aantrekkelijk ingericht.
4. Vergroenen doen we samen: bewoners worden actief betrokken bij ontwerp en onderhoud van het groen in hun wijk.

Relevantie voor Merum, Herten en Roer-Zuid
Bij de herinrichting van deze drie wijken worden de uitgangspunten van de Omgevingsvisie en Groenvisie als leidraad gehanteerd. De gebiedsgerichte aanpak biedt kansen om:
1. groene corridors en buurtparken te versterken of aan te leggen;
2. waterberging en schaduwgroen te integreren in de openbare ruimte;
3. de verblijfskwaliteit, biodiversiteit en beleving van de wijk te verbeteren;
4. bewoners actief te betrekken bij vergroening van hun eigen straat en buurt.

Deze integrale benadering draagt bij aan de realisatie van een gezonde, toekomstbestendige en aantrekkelijke leefomgeving, in lijn met de bredere ambities van de gemeente Roermond.

2.4.3 Kwaliteitshandboek Openbare Ruimte

Het Kwaliteitshandboek Openbare Ruimte legt kaders en richtlijnen vast voor het uiterlijk van de openbare ruimte in Roermond. Het dient als hulpmiddel bij ontwerp, inrichting en onderhoud, met als belangrijkste doel het creëren van meer eenheid in materiaalgebruik en inrichtingselementen. Daarbij blijft voldoende ontwerpvrijheid behouden, zodat projecten – zoals in het gebied Drie Wijken Zuid – een eigen karakter kunnen krijgen binnen heldere kwaliteitsafspraken.

De ontwikkeling van het handboek is gelijktijdig gestart met het opstellen van de visie voor '3 Wijken Zuid'. Beide trajecten verlopen parallel, versterken elkaar en zorgen ervoor dat ontwerpkeuzes en kwaliteitskaders vanaf het begin goed op elkaar zijn afgestemd. De daadwerkelijke ontwerpen en materiaalkeuzes volgen pas ná afronding van de visie. In deze fase worden uitsluitend de uitgangspunten vastgelegd, zoals ook in het handboek gebeurt.

Doelen en uitgangspunten
De visie en het handboek richten zich op een toegankelijke, duurzame en toekomstbestendige inrichting van woonwijken, met nadruk op verblijfskwaliteit, stadsnatuur en duurzame mobiliteit. Waar de huidige 30 km-gebieden nog sterk autogericht zijn, verschuift de inrichting in lijn met het Verkeersveiligheidsplan (VVP) naar meer ruimte voor voetgangers, fietsers en spelende kinderen.

Daarnaast wordt gestreefd naar uniformiteit waar het kan – bijvoorbeeld door in de hele gemeente dezelfde lichtmasten, bankjes en andere inrichtingselementen toe te passen – en maatwerk waar het moet, zoals op pleinen, bij monumenten en in historische kernen.
Andere belangrijke uitgangspunten zijn:
Duurzaam materiaalgebruik: hergebruik waar mogelijk, en toepassing van onderhoudsarme, circulaire materialen bij nieuw gebruik.
Genius loci: bij herinrichting wordt rekening gehouden met de specifieke identiteit en geschiedenis van de plek, inclusief cultuurhistorische en archeologische waarden.

Inhoud en reikwijdte
Het handboek geldt voor het gehele stedelijke gebied van Roermond en richt zich op beeldkwaliteit en uitstraling. Technische eisen zijn hierin niet opgenomen; deze zijn vastgelegd in de Technische Inrichtingseisen Roermond (TIR). Het handboek bevat menukaarten voor materiaal- en inrichtingselementen, geselecteerd op beeldkwaliteit, onderhoudsintensiteit en bijdrage aan biodiversiteit. Conform de Groenvisie is het uitgangspunt 'groen, tenzij': waar mogelijk krijgt groen de voorkeur boven verharding, als middel om klimaatadaptatie, biodiversiteit en leefkwaliteit te versterken. Beplanting wordt gekozen op visuele passendheid, ecologische waarde en weerbaarheid tegen klimaatverandering, zoals hitte, droogte en wateroverlast. Tegelijkertijd biedt het handboek ruimte voor maatwerk, afgestemd op de functie van gebieden, duurzaamheidseisen, sociale veiligheid en bewonersparticipatie.

Samenhang met ander beleid
Het Kwaliteitshandboek is een integraal instrument binnen het bredere beleid voor openbare ruimte, groen en klimaat. Het sluit aan op:
- de Integrale Groenvisie
- het kap- en compensatiebeleid
- de Woonzorgvisie
- de quickscan biodiversiteit
- gebiedsontwikkeling Roermond-Oost (GORO)

Hiermee ontstaat één gezamenlijk kader waarin ontwerpers, beheerders en bewoners samenwerken aan een toekomstbestendige, klimaatveilige en uitnodigende openbare ruimte.

Praktische toepassing
Het handboek bevat keuzes voor verhardingsmaterialen, inrichtingselementen en sortimentslijsten met inheemse en toekomstbestendige plant- en boomsoorten. Deze lijsten zijn afgestemd op beeldkwaliteit, onderhoudsintensiteit en biodiversiteit, en dragen bij aan het lokale karakter (DNA) van een plek. Zo kunnen de drie wijken zelf toch verschil maken, niet in de standaard inrichting maar wel bij speciale plekken in de wijken. Door voor ieder gebied typologieën vast te leggen (zoals "woonstraat" of "ontsluitingsweg") kunnen ambitieniveaus en ontwerpprincipes eenduidig worden toegepast. Zo wordt de openbare ruimte herkenbaar, beheervriendelijk en consistent ingericht, terwijl er ruimte blijft voor unieke accenten op bijzondere locaties.

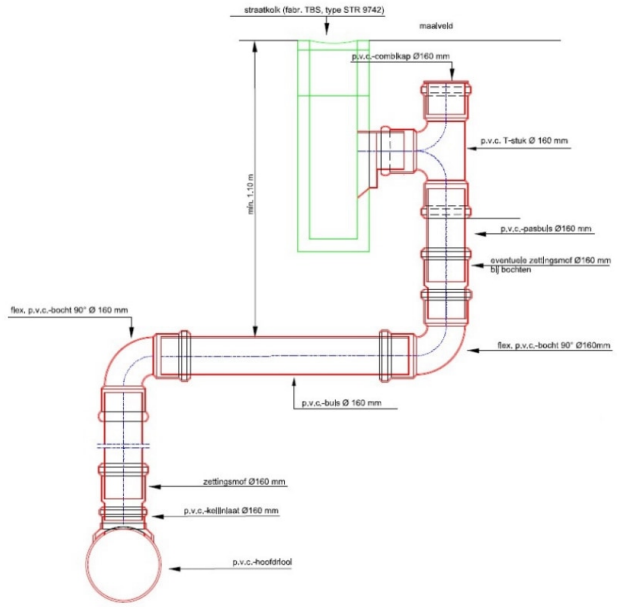
2.4.4 Technische Inrichtingseisen Roermond (TIR)

De transformatie van de drie zuidelijke wijken van Roermond – Merum, Herten-kern en Roer-Zuid – wordt uitgevoerd binnen de kaders van de Technische Inrichtingseisen Roermond (TIR 2022). Dit document vormt het technisch fundament voor de inrichting van de openbare ruimte binnen de gemeente. De TIR stelt concrete en meetbare eisen aan onder meer verharding, fundering, infiltratievoorzieningen, materiaalgebruik en veiligheidsaspecten. Zowel tijdens de uitvoering als in de garantietermijn worden de kwaliteit en conformiteit geborgd via inspecties, metingen en visuele beoordelingen.

Relevantie voor Merum, Herten en Roer-Zuid

De wijktransformatie sluit hier naadloos op aan: in deze gebieden worden de openbare ruimte en infrastructuur grondig vernieuwd met een duidelijke focus op duurzaamheid, klimaatadaptatie en leefkwaliteit. De toepassing van de TIR zorgt ervoor dat de vernieuwing niet alleen visueel aantrekkelijk en toekomstbestendig is, maar ook technisch hoogwaardig en beheersbaar op de lange termijn. Zo worden onder andere duurzame materialen ingezet, worden infiltrerende verhardingen toegepast en is er aandacht voor de juiste funderingsopbouw, conform de gemeentelijke eisen.

Waar de TIR het technisch kader biedt, richt de wijktransformatie zich op een bredere, integrale benadering waarin ook participatie en sociale samenhang een grote rol spelen. Bewoners worden actief betrokken in het ontwerptraject, zodat de vernieuwde buitenruimte aansluit op hun behoeften. Door deze koppeling van beleidskaders en gebiedsgerichte aanpak ontstaat een solide basis voor een toekomstbestendige, leefbare en klimaatadaptieve wijkinrichting.



Principe detail kolkaansluiting uit TIR

2.4.5 Verkeersveiligheidsplan

In april 2025 stelde de gemeenteraad het nieuwe Verkeersveiligheidsplan 2025–2030 vast als opvolger van het vorige plan uit 2020, dat grotendeels is uitgevoerd. De actuele ongevallencijfers laten echter sinds de coronapandemie opnieuw een lichte stijging zien, vooral onder kwetsbare verkeersdeelnemers zoals voetgangers en fietsers, iets waar de opkomst van het elektrisch fietsen zeker een rol in speelt. Daarnaast werd vanuit de samenleving en politieke moties, zoals 'Veilig op de Fiets' en 'Fietsstraat', de roep om verdere verbetering van de fietsinfrastructuur luid en duidelijk gehoord. Het beleid berust op vier kernspeerpunten die de rode draad vormen van het nieuwe plan:

1. Faciliteren en stimuleren van veilig verkeersgedrag: door gedragscampagnes (zoals BOB, MONO, 'Het kan hard gaan') en intensivering van handhaving in woonwijken en rond scholen

2. 30 km/uur als nieuwe standaard binnen de bebouwde kom: invoering van de GOW30-categorie (gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur), met onderzoek naar toepassing op wegen zoals de Venloseweg en Roerkade

3. De fietser en voetganger op 1: prioriteit in infrastructuur, toepassing van het STOMP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobiliteitsdiensten, Privéauto) bij herinrichting en doelstelling om het aandeel lopen en fietsen met 5–10 % te laten groeien tot 2030

4. Focus op autoluwe schoolomgevingen: uitrol van schoolstraten, pilotprojecten (zoals bij BS De Stapsteen in Herten) en veilige routes naar speel-, wandel- en beweegvoorzieningen.

Het plan is gebaseerd op een combinatie van objectieve analyses (verkeersongevallen) en subjectieve beleving (enquête en participatiesessies met stakeholders en bewoners), waaruit onder meer bleek dat jongeren en ouderen bovengemiddeld risico lopen en dat snelheid in woonwijken en rond scholen vaak als bedreigend wordt ervaren.

Het STOMP-principe vormt de basis voor toekomstige herinrichtingen van wegen en kruispunten en bevordert duurzame mobiliteitskeuzes door voetgangers en fietsers voorop te stellen. Hiermee sluit het plan aan bij landelijke trends rond actieve mobiliteit en de verschuiving in vervoersvisie.

De uitvoering richt zich op knelpunten in heel Roermond, waaronder de straten in de drie zuidelijke wijken Merum, Herten en Roer-Zuid, waar tijdens bewonersavonden veel verkeersinbreng werd geleverd.

Relevantie voor Merum, Herten en Roer-Zuid

In deze wijken is verkeersinrichting sterk bepalend voor de leefkwaliteit. Door het onderscheid te maken tussen verschillende straattypen binnen de 30 km zones kan het plan ruimte bieden voor vergroening, klimaatadaptatie en een betere verblijfskwaliteit.
Concreet worden de volgende maatregelen verwacht: verbetering inrichting van 30 km/uur-zones, inrichting volgens STOMP-principes in combinatie met fysieke aanpassingen in samenhang met de gedragsinterventies vanuit het Verkeersveiligheidsplan. Ook wordt onderzoek gedaan naar veilige fietspaden, ontbrekende fiets- en wandelverbindingen en autoluwe zones bij scholen. Deze maatregelen worden dan een integraal onderdeel van de wijkrenovaties, die vanaf medio 2027 in Merum, Herten en Roer-Zuid van start gaan.

Dankzij het project 3 Wijkrenovaties Zuid zet Roermond een stevige stap in de realisatie van het Verkeersveiligheidsplan naar een verkeersveilige, leefbare en duurzame omgeving, waarin kwetsbare gebruikers centraal staan en autoluwe, mensgerichte straten het uitgangspunt vormen.

2.4.6 Nota Parkeernormen

De gemeente Roermond hanteert parkeernormen op basis van het CROW-kencijfermodel, afgestemd op de lokale situatie. De stad is hiervoor onderverdeeld in vier zones: het centrum, de schil, de rest van de bebouwde kom en overige kernen. De wijken Merum en Herten vallen onder overige kernen, terwijl Roer-Zuid deel uitmaakt van de rest van de bebouwde kom. Dit onderscheid heeft invloed op de gehanteerde parkeernormen en de wijze waarop parkeeroplossingen vorm moeten krijgen.

Relevantie voor Merum, Herten en Roer-Zuid

In Merum en Herten geldt een hogere parkeernorm vanwege het hogere autobezit in het buitengebied. Voor nieuwe ontwikkelingen is parkeren op eigen terrein het uitgangspunt. Daarnaast moet ook worden voorzien in voldoende ruimte voor bezoekers, doorgaans gerekend op 0,3 parkeerplaats per woning. Waar dit niet mogelijk is, kunnen alternatieve oplossingen zoals parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden toegestaan. Binnen deze zones biedt de parkeernota ruimte voor maatwerk. Er kan onder voorwaarden gebruik worden gemaakt van mobiliteitsconcepten, een mobiliteitscorrectie of een hardheidsclausule, bijvoorbeeld bij functieveranderingen of inpassing van bijzondere woonvormen.

Roer-Zuid valt binnen de zone ‘rest bebouwde kom’, waar de gemiddelde parkeernorm iets lager ligt dan in het buitengebied. Hier wordt uitgegaan van circa één parkeerplaats per woning, inclusief bezoekers. Ook in Roer-Zuid is het uitgangspunt dat bewoners zo veel mogelijk op eigen terrein parkeren. De maximale loopafstand tussen woning en parkeerplek bedraagt 200 meter. In lijn met het beleid in andere delen van de stad kunnen ook hier afwijkingen van de norm worden toegestaan, mits onderbouwd en passend binnen bredere mobiliteitsdoelstellingen.

Voor alle wijken geldt dat parkeerplaatsen moeten voldoen aan actuele kwaliteitsnormen, zoals vastgelegd in de NEN-richtlijnen. De gemeente streeft naar een parkeerdruk onder de 90 procent, en stuurt actief bij via vergunningverlening, parkeerregulering en het stimuleren van deelmobiliteit. In de gehele stad, inclusief de drie zuidelijke wijken, wordt parkeerbeheer steeds vaker digitaal georganiseerd via kentekenregistratie voor zowel bewoners als bezoekers.

2.4.7 Duurzaamheidsvisie

In 2017 heeft de gemeente Roermond haar Duurzaamheidsvisie uitgebracht. Dit is een breed ontwikkelde visie waaraan bewoners, ondernemers, maatschappelijke organisaties en de gemeente aan hebben gewerkt. Op basis van verschillende thema's zijn doelstellingen beschreven met daaraan gekoppelde acties om de visie tot werkelijkheid te laten komen.

Roermond wordt in de visie omschreven als een stad waarin elke genomen stap waarde toevoegt aan de aarde voor mens en milieu. Het is een stad waar je elkaar ontmoet, verbindt en samenwerkt. Iedereen werkt aan duurzame ontwikkeling en is in balans met de natuur, met respect voor historie. Huidige en toekomstige generaties moeten zich prettig en veilig voelen.

De thema's voor de visie zijn opgehangen aan de Global goals for Sustainable Development en de nationale doelen. Op basis hiervan zijn er verschillende doelstellingen en acties gezet op de thema's: Economie en ondernemerschap, Ruimte, Wonen en Bouwen, Verkeer en Mobiliteit, Grondstoffen en Afval, Leefomgeving: Energie in relatie tot water en milieu, Participatie en sociale duurzaamheid.

Relevantie voor Merum, Herten en Roer-Zuid

Op basis van onze zes duurzame thema's hebben we beknopt en puntsgewijs de meest relevante informatie gefilterd uit de visie:

Biodiversiteit
- Versterking natuur en groen in en om de stad
- Verbeteren van de toegankelijkheid van natuur en groen.
- Natuurwaarden behouden en versterken

Klimaatadaptatie
- Wonen tussen het groen i.c.m. het beperken van hittestress. Zo voorkom je dat gebouwen in de zomer kunstmatig moeten worden verkoeld (airco).
- Maximaal inzetten op integraal ruimtegebruik: Groen voor koeling, waterberging, waterinfiltratie enzovoorts.
- Duurzaamheidsprincipes hanteren bij het inrichten van de stad. Inbreiding gaat boven uitbreiding. Uitbreiding vindt plaats op logische locaties. Hierbij blijft voldoende ruimte voor groen, natuur en water. Uitbreidingen en inbreidingen zijn zoveel mogelijk klimaatneutraal.

Circulariteit
- Inzetten op een circulaire economie gebaseerd op hernieuwbare grondstoffen en energietransitie
- Zuinig omgaan met schaarse stoffen (energie).
- Inzetten op een biobased economy, gebaseerd op biomassa.

Energie
- Opwekking duurzame energie voor zowel woningen als bedrijven. Denk hierbij aan zonne- en windenergie.
- Sluiten energie en afvalkringlopen op regionale schaal
- Roermond heeft in 2030 haar CO2 uitstoot tot 50% gereduceerd t.o.v. 1990

Mobiliteit
- Mobiliteitsvisie waarbij mobiliteit en bereikbaarheid zich richten op bewoners (sociaal), bezoekers (gastvrij) en het bedrijfsleven (ondernemend).
- Mensen verleiden tot slimme, gezonde en duurzame keuzes i.r.t. mobiliteit.
- Vooral inzetten op het aantrekkelijk maken van lopen en fietsen, eventueel i.c.m. openbaar vervoer.
- In het ecosysteem denken koppelen we fietsroutes aan toerisme en de groenvoorzieningen en zorgen we tegelijkertijd ook voor snelle routes voor forensen
- Faciliteren van bijvoorbeeld laadinfrastructuur voor auto's en fietsen
- Inzetten op beter toegankelijker en aantrekkelijk mobiliteitsknooppunt (trein, taxi, bus) en aandacht aanbod OV in wijken en daarbij sturen op interactieve relatie tussen OV en stad.

Gezonde leefomgeving
- Het creëren van een aantrekkelijke leefomgeving en woonklimaat
- De beschikbare ruimte in Roermond wordt efficiënt en duurzaam gebruikt. De kwaliteit van de ruimte wordt verhoogd, wat wil zeggen dat Roermond inzet op de toegankelijke en bruikbare buitenruimte voor een breed spectrum aan doelgroepen.
- De gemeente betrekt actief de bewoners bij plannen in de woonomgeving waarbij dan aandacht voor de duurzame leefomgeving een speerpunt is.
- In samenwerking met bewoners en bedrijven een bruikbare en groene buitenruimte creëren, voorbeelden: eetbare tuinen/stadslandbouw en plantsoenen, interactieve jongerenplekken etc. De vergroening van de buitenruimte, zoals tuinen kan ook bijdragen aan het tegengaan van de gevolgen van de klimaatverandering hittestress, wateroverlast etc., maar kan ook de sociale cohesie bevorderen).
- Verbeteren van afvalinzameling en dit in de openbare ruimte faciliteren.

Het is van belang rekening te houden met deze visie in de uitwerking van de wijkaanpak. De uiteindelijke ontwerpmaatregelen zullen hierop gebaseerd worden.

2.4.8 Water- en Rioleringsplan Roermond (2025-2029)

In oktober 2024 werd het Water- en rioleringsplan (Wrp) vastgesteld als opvolger van het gemeentelijk rioleringsplan (GRP). Het Wrp is een thematisch onderdeel van de Omgevingsvisie en richt zich op stedelijk waterbeheer. Belangrijke aandachtspunten zijn klimaatadaptatie, duurzame hemelwaterverwerking en beleidsuitvoering in lijn met Europese kaders als de Kaderrichtlijn Water (KRW).

Kerndoelen:
1. Verbeteren van waterkwaliteit, inclusief afval-, hemel- en grondwater.

2. Klimaatadaptatie, door infrastructuur aan te passen aan hevigere en frequentere regenbuien.

3. Duurzaam waterbeheer, met groenvoorzieningen voor verkoeling, regenwaterbuffering en infiltratie.

4. Vergroenen, ter aanpak van hittestress door stedelijke verharding

Het plan bevat een uitvoeringsprogramma, renovatieonderzoeken en financiële onderbouwing via rioolheffing. Onderzocht is welke wijklocaties gevoelig zijn voor wateroverlast, waarbij ook de beperkte capaciteit van personeel en ruimte ondergronds werd gesignaleerd.

UItvoeringstechnieken & maatregelen

Er zijn diverse technieken beschikbaar:
1. Ondergrondse voorzieningen: hoge capaciteit maar kostbaar en weinig zichtbaar.
2. Waterdoorlatende verhardingen (zoals infiltratie-asfalt of tegels).
3. Reflecterend asfalt: verlaagt temperatuur, vermindert hittestress.
4. Subsidies en stimulering voor afkoppeling en groene daken, via afkoppelcoach en aantrekkelijke bijdragen voor inwoners.

Nieuw gebouwd of gerenoveerd verhard oppervlak > 50 m^2 moet waterberging bieden volgens minimum eisen (bijvoorbeeld 80 l/m^2 in 2 uur) of afkoppeling toepassen.

Relevantie voor Merum, Herten en Roer-Zuid

In het kader van de Wijkrenovatie Zuid (Merum, Herten, Roer-Zuid) wordt vanaf medio 2027 de bovengrondse én ondergrondse infrastructuur aangepakt. Naast onderhoud wordt ingezet op vergroening, klimaatbestendigheid en waterinfrastructuurvernieuwing.

Merum: Diverse straten zijn geschikt voor infiltratie-inrichtingen (moerasgracht, grasbetontegels), liefst gecombineerd met groene voorzieningen in voor- en achtertuinen. Hierbij speelt het beleid rond afkoppelen via subsidies een rol .

Herten: In compacte zones nabij de kern en schoolomgevingen is een combinatie van straatinfiltratie én bewonersparticipatie belangrijk. Afkoppelsystemen, infiltratie stroken rond groenzones en het vervangen van gesloten naar open verharding helpen piekbelasting af te remmen.

Roer-Zuid: Grotere ontsluitingswegen lenen zich voor infiltratieoplossingen in groenstroken langs de weg. Er wordt gekozen voor duurzame materialen in fietspaden en voetpaden. Ook individuele afkoppelingen en groendaken op particuliere panden dragen bij aan wijkscheiding van hemelwater.
Het Wrp benadrukt dat een groot deel van de wijk bestaat uit particulier terrein. Daarom stimuleert de gemeente inwoners om klimaatbestendig te handelen: denk aan groendaken, vijvers, regentonnen of infiltratievoorzieningen. Hiervoor zijn praktische subsidies beschikbaar en wordt ondersteuning geboden via de afkoppelcoach. Deze aanpak bevordert draagvlak en concrete uitvoering op wijkniveau.

Het Water- en Rioleringsplan van Roermond combineert technische rioleringsstrategie met integraal klimaatadaptief en duurzaam gebiedsbeheer. Door wijkgerichte renovaties en inzet van zowel bovengrondse als ondergrondse maatregelen én particuliere betrokkenheid in Merum, Herten en Roer-Zuid, worden wateroverlast en hittestress doelgericht aangepakt. De combinatie van technische ingrepen en gedragssensibilisering (zoals subsidies) vormt een kernstrategie voor de toekomstbestendig inrichting van deze wijken.

2.4.9 Overig beleid

Naast eerder genoemde visies hebben we te maken met raakvlakken met overige beleidsdocumenten en wettelijke kaders van de gemeente, waaronder:

- Regionale Uitvoeringsagenda Klimaatadaptatie;
- Sport- en Beweegnota;
- Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan Roermond;
- Erfgoedvisie 2024-2030;
- Preventie- en Gezondheidsbeleid;
- Plan van aanpak Gezond en Actief Leven Akkoord (GALA);
- Het Integraal Zorgakkoord (IZA);
- Gebiedsprofielen;
- Hondenbeleid.

3. Ruimtelijke analyse



3.1 Identiteit

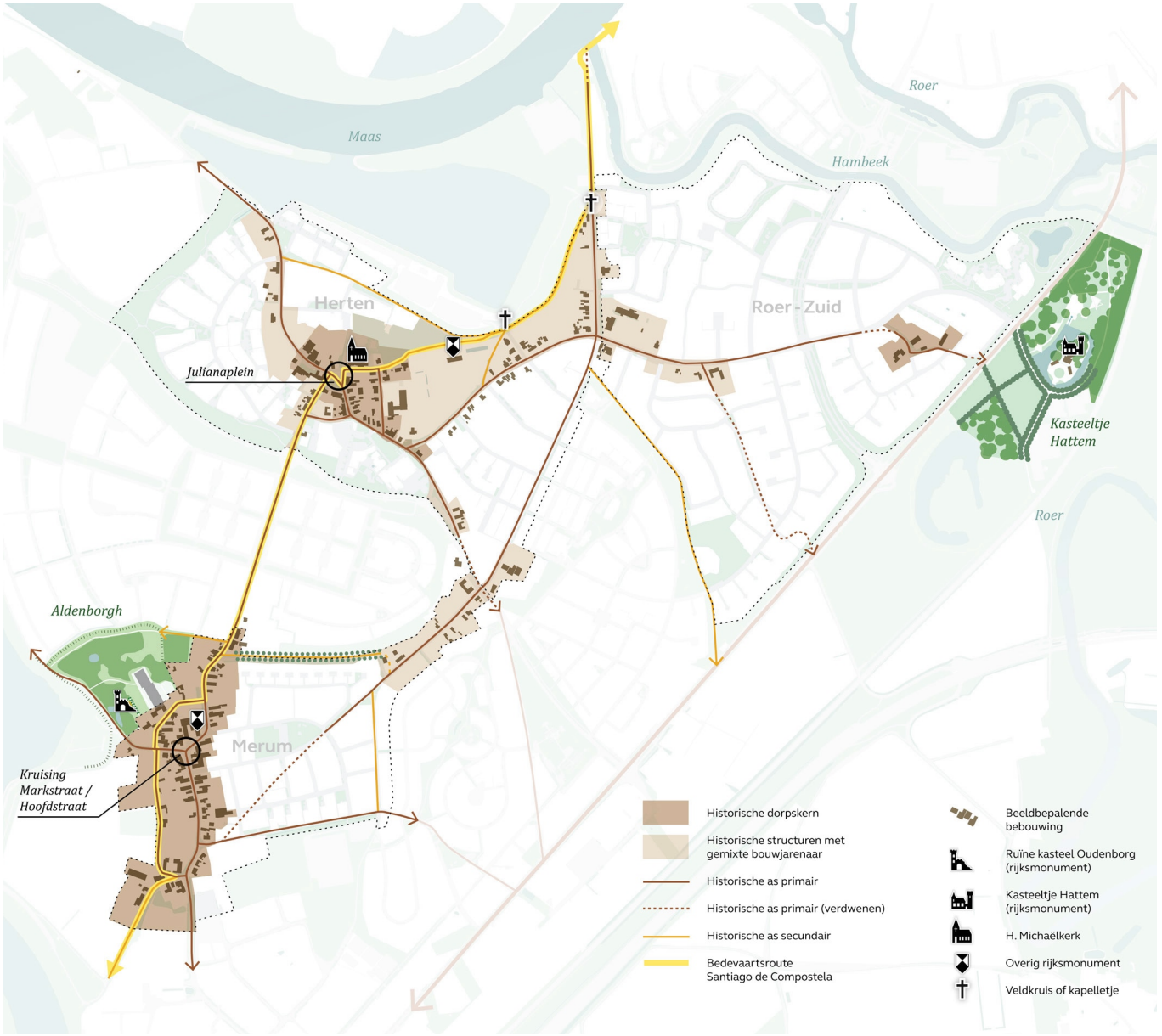
3.1.1 Cultuurhistorie Roermond-Zuid

Door de grootschalige uitbreiding van Roermond-Zuid vormen de aanwezige cultuurhistorische relicten belangrijke identiteitsdragers. Ze versterken de herkenbaarheid en het karakter van de wijken. Bij herinrichting van de openbare ruimte ontstaan kansen om deze kwaliteiten verder te benutten en zichtbaar te maken.

De drie wijken van Roermond-Zuid zijn ontwikkeld in de wederopbouwperiode. Voorafgaand aan deze ontwikkeling lagen binnen de huidige wijkcontouren de dorpen Herten en Merum, evenals de buurtschap Roer. De oude dorpsstructuren zijn nog steeds herkenbaar in het landschap en worden op de kaart aangeduid als 'historisch'.

Op de overzichtskaart zijn de voormalige dorpskernen van Herten en Merum, evenals de buurtschap Roer, globaal weergegeven. Binnen deze zones bevinden zich relicten uit het verleden in de vorm van gebouwen en wegenstructuren. In de historische kernen van Herten en Merum zijn veel oorspronkelijke wegen behouden en herkenbaar aan de bestrating met gebakken klinkers. In combinatie met de dichtheid van historische bebouwing duiden we deze gebieden aan als 'historische dorpskernen'.

Buiten deze dorpskernen komt historische bebouwing slechts sporadisch voor. Ze staat daar verspreid tussen gebouwen uit de vroege wederopbouwperiode en latere bouwjaren. De globale ligging van de wegen volgt vaak nog het oude wegenpatroon, maar door ingrepen en vernieuwingen in de loop der tijd voelt de ruimtelijke structuur minder 'historisch' aan. Deze gebieden worden op de kaart aangeduid als 'historische structuren met gemengde bouwjaren'.



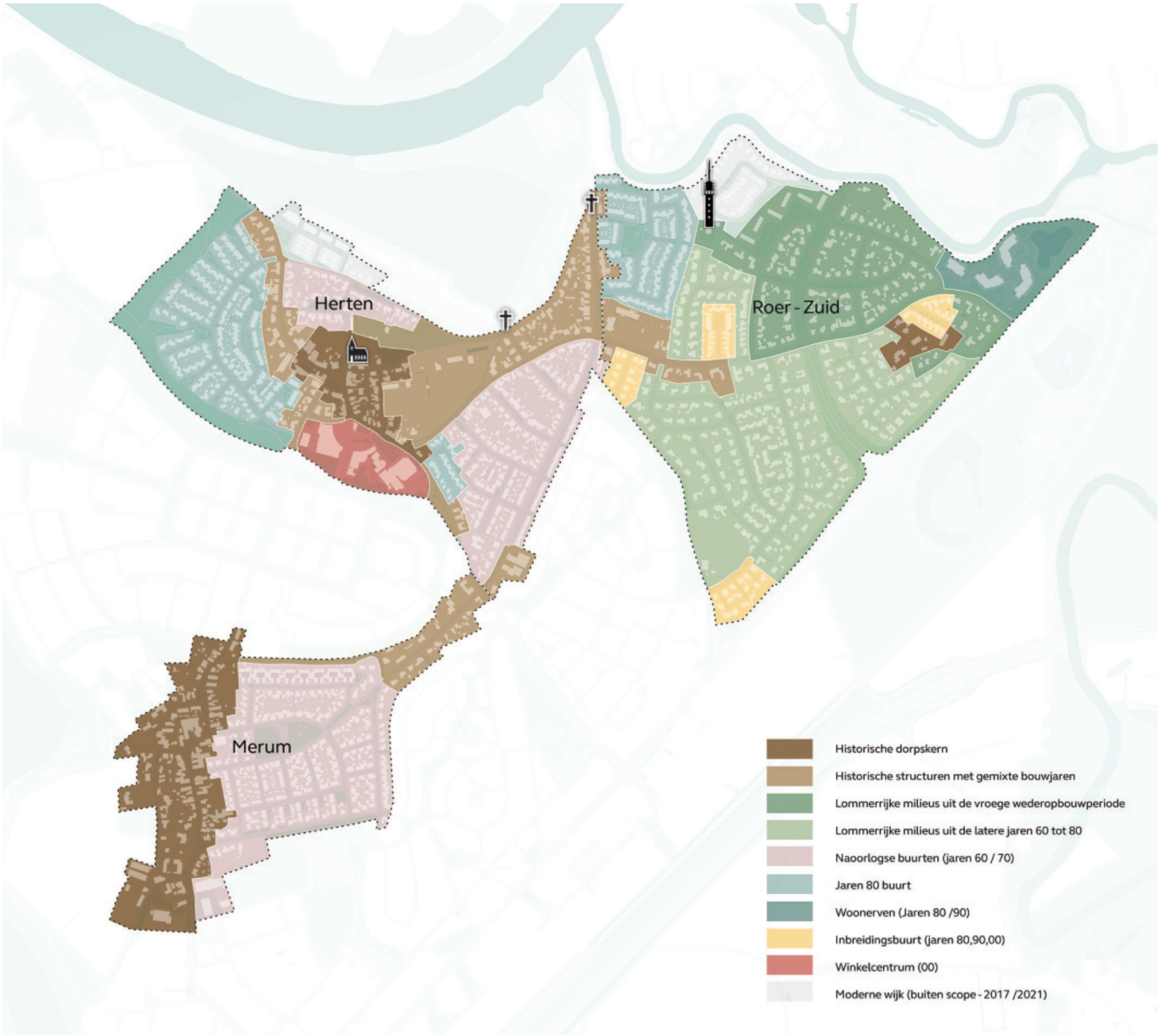
Overzicht van aanwezige cultuurhistorische structuren in Herten, Merum en Roer-Zuid

3.1.2 Wijkensembles

De drie wijken van Roermond-Zuid bestaan uit verschillende gebieden of buurten, waarin de openbare ruimte en bebouwing op elkaar zijn afgestemd en samen een kenmerkende sfeer oproepen. Deze samenhang is sterk verbonden met de periode waarin de buurt is gebouwd.

De bouwperiode heeft namelijk invloed op de inrichting van straatprofielen, groenstructuren en de ruimtelijke opzet. Om inzicht te krijgen in de huidige staat van de openbare ruimte en straatprofielen, zijn de wijken opgedeeld in overzichtelijke gebieden. Deze gebieden worden aangeduid als ensembles.

In totaal zijn er tien ensembles onderscheiden binnen de drie wijken. Twee daarvan – het 'winkelcentrum' en de 'moderne wijken' – zijn het meest recent gebouwd en vallen buiten de scope van de geplande herinrichting van de straten. Het winkelcentrum in Herten wordt echter wél meegenomen in de bredere ruimtelijke visie.



Overicht van de tien ensembles in Herten, Merum en Roer-Zuid

1. Historische dorpskern
Elke wijk in Roermond-Zuid heeft een historische kern. In Merum en Herten is deze historische structuur nog duidelijk aanwezig. De openbare ruimte wordt daar gekenmerkt door kronkelende straatpatronen, smalle profielen en een beperkte hoeveelheid groen. In Roer-Zuid is de historische structuur minder prominent. De openbare ruimte rond enkele historische gebouwen bestaat voornamelijk uit kleine doorsteekjes, die minder intensief worden gebruikt dan de doorgaande wegen en straten in Herten en Merum.





2. Historische structuren met gemixte bouwjaren
Buiten de historische dorpskernen komt historische bebouwing in mindere mate voor. Deze bebouwing staat grotendeels verspreid tussen gebouwen uit de vroege wederopbouwperiode en latere fasen. De globale ligging van de wegen verwijst nog naar de oorspronkelijke wegenstructuren. Door aanpassingen en vernieuwingen in de loop der tijd is de historische beleving sterk verminderd. De ruimtelijke structuur voelt daardoor tegenwoordig minder ‘historisch’ aan. Op de kaart zijn deze gebieden aangeduid als historische structuren met gemengde bouwjaren.





3. Lommerrijke milieus uit de vroege wederopbouwperiode
Roer-Zuid is een onderscheidende wijk, gekenmerkt door een aantal buurten met riante vrijstaande woningen. Er is een duidelijk verschil zichtbaar tussen buurten uit de wederopbouwperiode en die uit latere bouwfasen.
De wederopbouwbuurten zijn te herkennen aan brede straatprofielen, die vrijwel overal zijn voorzien van dubbele bomenrijen en zo een kenmerkende laanstructuur vormen.



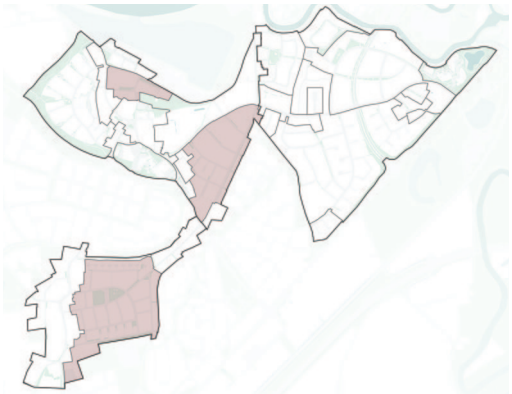


4. Lommerrijke milieus uit de latere jaren 60 tot 80
De buurten in Roer-Zuid die zijn gebouwd in de periode van de late jaren ’60 tot de jaren ’80 onderscheiden zich van de eerdere wederopbouwbuurten door hun smallere straatprofielen. Ook deze wijken bestaan voornamelijk uit riante vrijstaande woningen, maar zijn soberder ingericht. Waar de wederopbouwbuurten doorgaans dubbele bomenrijen kennen, zijn deze latere buurten meestal voorzien van slechts één rij bomen, en soms ontbreken bomen geheel. Daarnaast zijn er in deze buurten minder plantsoenen aanwezig, wat resulteert in een minder groene openbare ruimte.





5. Naoorlogse buurten (jaren 60 / 70)
Deze buurten stammen uit dezelfde bouwperiode als de Lommerrijke milieus van Roer-Zuid, maar verschillen op wezenlijke punten. De straatprofielen zijn relatief smal, waardoor er in het profiel zelf minder ruimte is voor groen. De bebouwing bestaat voornamelijk uit rijwoningen, geschakelde woningen en twee-onder-een-kapwoningen. De straatprofielen zijn doorgaans recht en symmetrisch van opzet, terwijl de straten in de Lommerrijke milieus juist worden gekenmerkt door gebogen lijnen en een informelere verkaveling.





6. jaren 80 buurt
In Roer-Zuid en Herten bevinden zich wijkuitbreidingen die in de jaren ’80 zijn gerealiseerd en vergelijkbare kenmerken vertonen. De woningtypologie bestaat hoofdzakelijk uit twee-onder-een-kapwoningen en rijwoningen.
De stratenpatronen zijn veelal geknikt of gebogen. Aan de westzijde van Herten komt dit straatbeeld terug in woonerfachtige situaties met gelijkvloerse overgangen tussen rijbaan en trottoir. Door het grote aantal overhoeken in de verkaveling, de afwisseling tussen verharding en groenvakken en de informele inrichting kunnen deze buurten visueel rommelig overkomen.





7. Woonerven (Jaren 0/90)
De buurt Hattem is een typisch woonerf, gekenmerkt door een gelijkvloerse infrastructuur, veel groen en verspreid geplaatste parkeerkoffers. De woningen bestaan uit appartementen in kleinschalige portiekflats.
De stedenbouwkundige opzet – bestaande uit bebouwing, groen en infrastructuur – is organisch van aard. Dit resulteert in een straatstructuur met veel bochten en hoeken, waardoor er relatief veel snippergroen aanwezig is in de openbare ruimte.





8. Inbreidingsbuurt (jaren 80,90,00)
In Roer-Zuid zijn enkele kleinschalige inbreidingen gerealiseerd in de periode van de late jaren ’80 tot begin 2000. Wat betreft architectuur wijken de moderne vrijstaande en geschakelde woningen duidelijk af van de oudere bebouwing in de omgeving. De infrastructuur in deze buurten is overwegend jong en goed onderhouden.
Aan de Evenkamp betreft het een uitbreiding op een bestaand lint van cul-de-sacs. Dit buurtje valt op door de modernere woningtypologie en de relatief jonge uitstraling van de openbare ruimte, zeker in vergelijking met de oudere cul-de-sacs aan het begin van het lint.





9. Winkelcentrum (00)
Met de realisatie van jonge wijkuitbreidingen zoals Oolderveste ontstond de behoefte aan aanvullende en grotere voorzieningen. Dit gebied bestaat uit grootschalige bouwvolumes waarin functies als retail, sport en onderwijs zijn ondergebracht. De openbare ruimte in deze zone wordt grotendeels ingenomen door parkeerplaatsen. Door de hoge parkeerdruk ervaren bewoners van Herten verschillende knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid. Om die reden wordt dit gebied meegenomen in de ruimtelijke visie, ondanks dat de openbare ruimte hier nog niet aan renovatie toe is.





10. Moderne wijk (2017/2021)
Aan de noordrand van Herten en roer-Zuid bevinden zich twee recente stedenbouwkundige uitbreidingen, die dermate recent zijn opgeleverd waardoor deze plekken niet in aanmerking komen voor de wijkrenovaties.





3.2 Water

3.2.1 Water en ondergrond

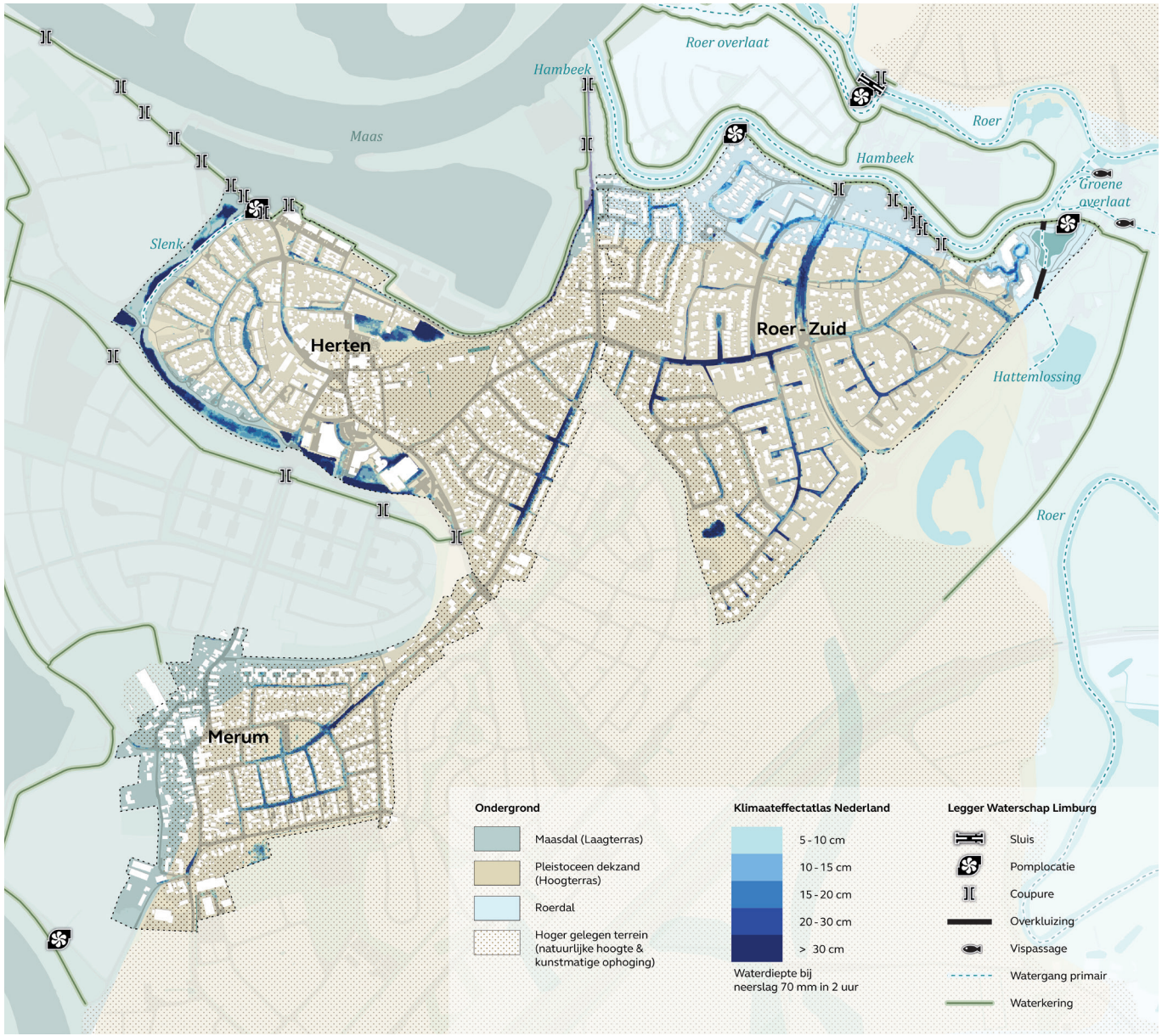
Door klimaatverandering krijgen we vaker te maken met hevige regenval, hittegolven en droogte. Een goede waterhuishouding in de openbare ruimte helpt bij het opvangen en verwerken van deze extremen. Daarom is het belangrijk om de huidige situatie van de ondergrond en het watersysteem in beeld te brengen.

De wijken liggen voornamelijk op de hoogterrassen van de Maas, gevormd tijdens de ijstijden en warmere perioden van het Weichselien en Pleistoceen. Tijdens de ijstijden zette de Maas zand en grind af, wat leidde tot uitgestrekte riviervlakten. In warmere perioden sneed de Maas dieper in het landschap, waardoor samen met tektonische opheffing, twee hoofdterrassen werden gevormd: het laag- en hoogterras.

In Roermond-Zuid zijn deze terrassen herkenbaar. Merum bevindt zich op en langs het hoogterras, Herten ligt grotendeels hierop, en Roer-Zuid volledig. De Roer, die vanuit Duitsland naar de Maas stroomt, doorsnijdt zowel het hoog- als het laagterras. De noordkant van Roer-Zuid ligt in het beekdal van de Hambeek, waar kleiafzettingen in de ondergrond voorkomen.

Merum heeft een goed doorlatende zandbodem, wat gunstig is voor infiltratiemaatregelen bij wateroverlast. Herten heeft ook grotendeels een doorlatende bodem, behalve de groenstrook ‘De Slenk’ op het laagterras, die kleihoudende grond heeft en minder geschikt is voor infiltratie.

Roer-Zuid heeft meestal een doorlatende bodem, maar het noordelijke deel langs de Hambeek bevat kleiafzettingen. De kaart toont de maximale waterdiepte bij hevige regenval, gebaseerd op een bui van 70 mm in 2 uur, die gemiddeld eens in de 100 jaar voorkomt. Op de volgende pagina’s worden per wijk de aandachtspunten voor wateroverlast besproken.



Overzicht van de drie wijken bij een waterdiepte bij neerslag van 70 mm in 2 uur. Bron: Klimaateffectatlas Nederland

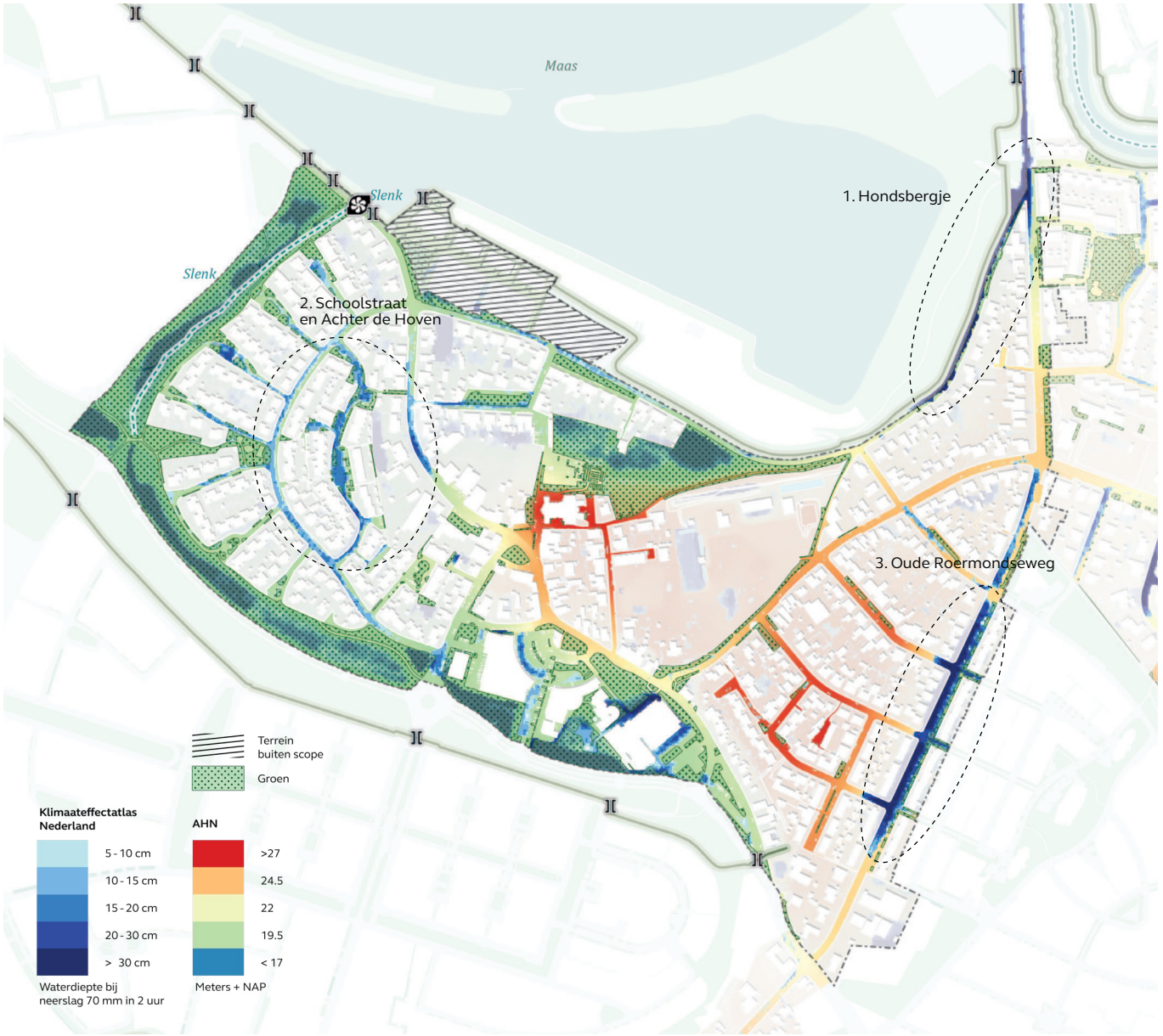
3.2.2 Waterhinder Herten

In Herten ligt een deel van de wijk op hogere zandgronden, waarbij bij hevige neerslag het water wordt afgewenteld op het lagergelegen deel van de wijk.

Een deel van Herten ligt op hogere zandgronden, terwijl andere delen lager in het landschap liggen. Bij hevige neerslag stroomt regenwater vanuit de hoger gelegen gebieden naar de lager gelegen delen van de wijk. Door de combinatie van hoogteverschillen, verharding van straten en lokale bodemgesteldheid ontstaan op diverse plekken knelpunten met wateroverlast.

In de lager gelegen straten, zoals het 1. Hondsbergje, , Schoolstraat, 2. Achter de Hoven en delen van de 3. Oude Roermondseweg, hoopt regenwater zich op. Deze straten liggen lager dan de omgeving, waardoor water daar naartoe stroomt. Verharde oppervlakken – zoals asfalt – verhinderen infiltratie, wat leidt tot snelle afstroming en piekbelasting van het riool. Ook voor de andere locaties 4, 5, 7,8 en 9 (weergegeven op de volgende pagina's) hebben te maken met soortgelijke omstandigheden.

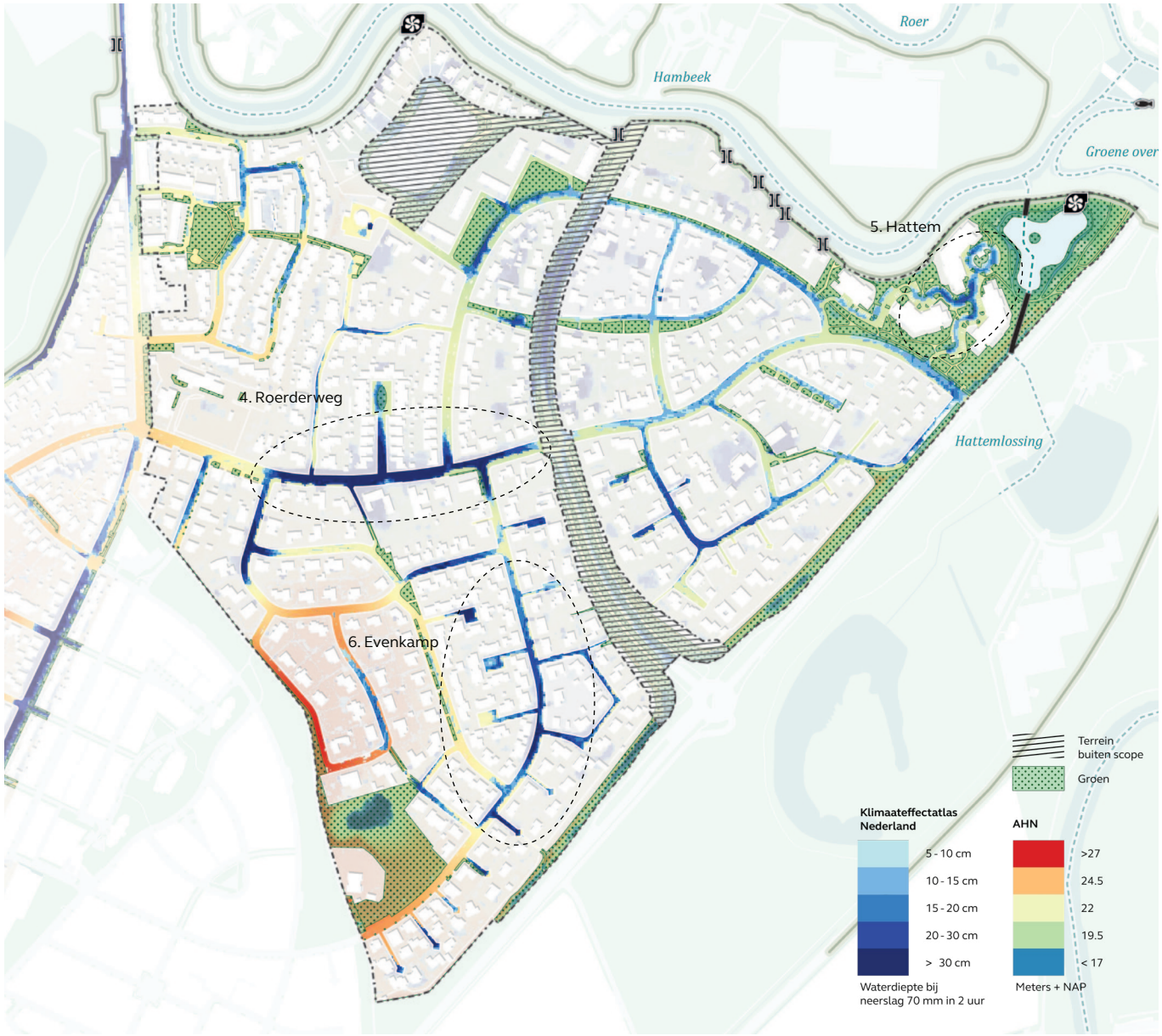
Daarnaast speelt de bodem een rol. In met name de het lager gelegen deel van Herten is sprake van slecht doorlatende kleigronden in de ondiepe ondergrond. Dit beperkt de infiltratiecapaciteit, ook op onverharde delen, en vergroot het risico op tijdelijke waterophoping bij zware regenval.



Overzichtskaart wateroverlast Herten - waterdiepte bij neerslag van 70 mm in 2 uur. Bron: Klimaateffectatlas Nederland

3.2.3 Waterhinder Roer-Zuid

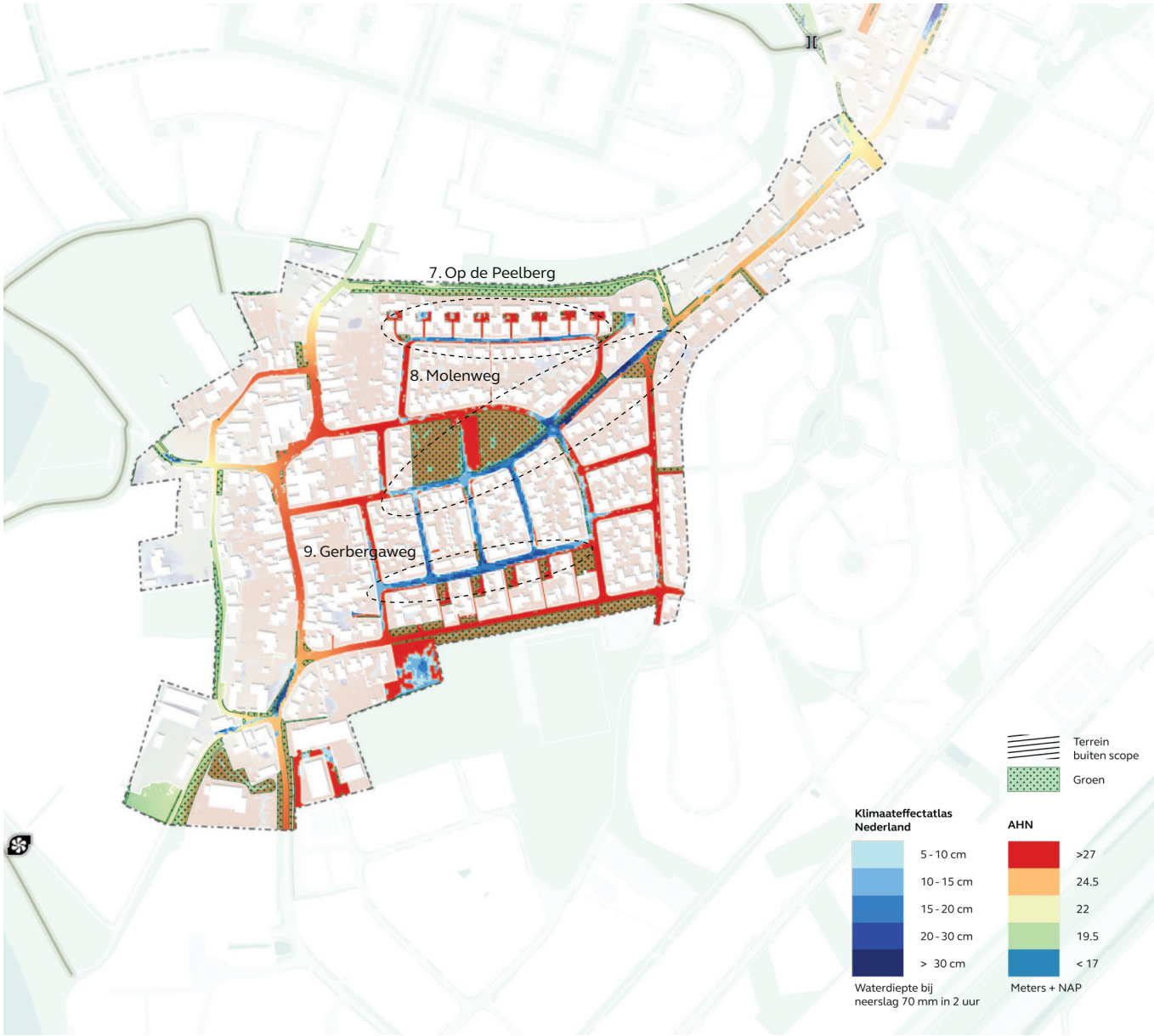
In Roer-Zuid ligt het zuiden van de wijk op hogere, waterdoorlatende zandgronden en het noorden lager op gronden met een slecht waterdoorlatende kleilaag in de ondiepe bodem. Bij hevige neerslag verzamelt hemelwater zich vooral in de lagergelegen grote straten. Deze wijk is relatief ruimtelijk ingericht.



Overzichtskaart wateroverlast Roer-Zuid - waterdiepte bij neerslag van 70 mm in 2 uur. Bron: Klimaateffectatlas Nederland

3.2.4 Waterhinder Merum

Deze hele wijk ligt relatief hoog in het landschap op waterdoorlatende zandbodems. Over het algemeen is erop relatief weinig locaties sprake van wateroverlast bij hevige neerslag. Op de locaties waar inundatie plaatsvindt, verzamelt hemelwater zich vooral in de lagergelegen grote straten.



Overzichtskaart wateroverlast Merum - waterdiepte bij neerslag van 70 mm in 2 uur. Bron: Klimaateffectatlas Nederland

3.3 Groen

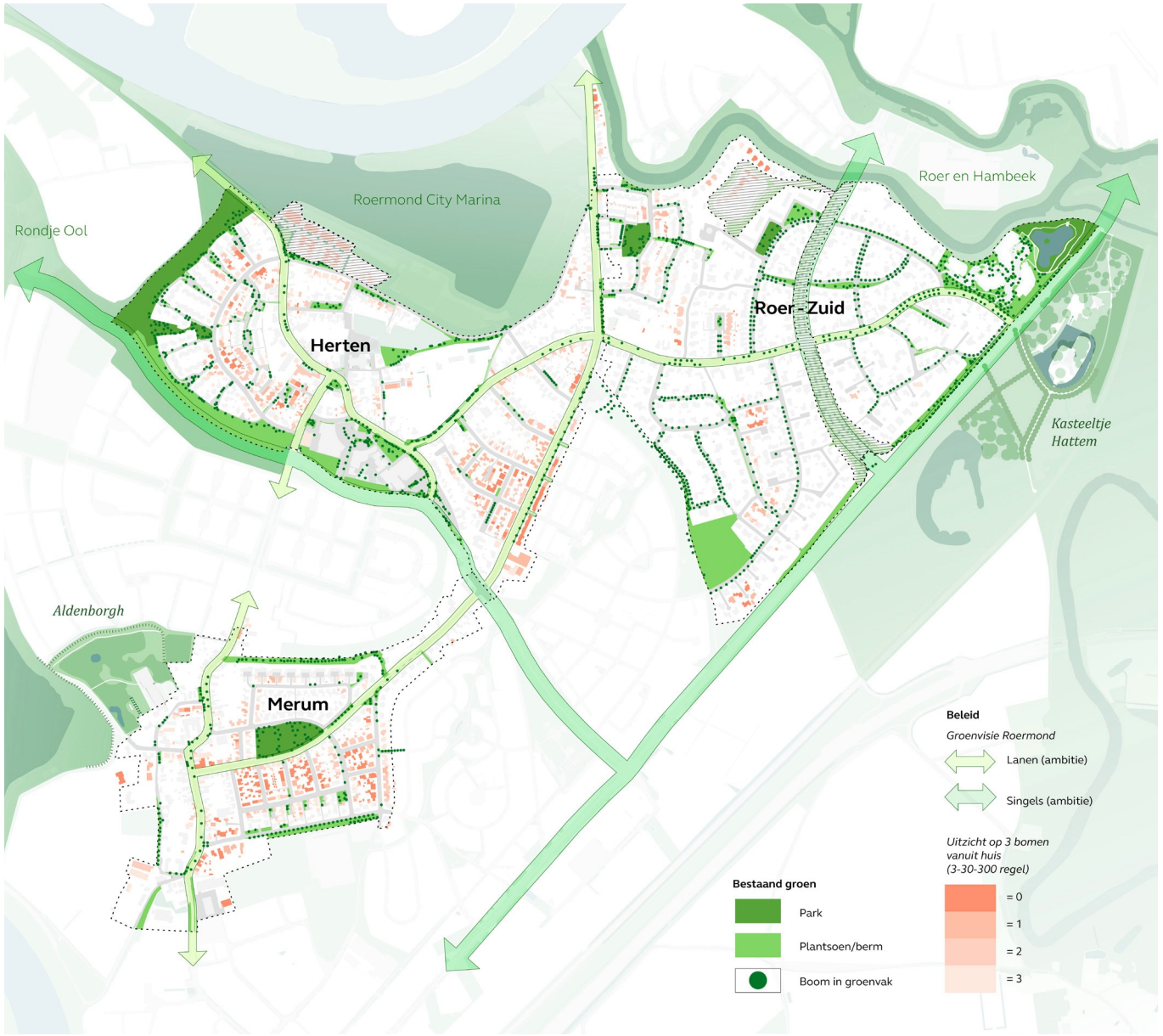
3.3.1 Groenstructuur

De drie wijken zuid zijn gesitueerd langs twee belangrijke buitengebieden, welke bereikbaar zijn en recreatief in gebruik worden genomen vanuit de wijken. De haven Roermond City Marina vormt een belangrijk silhouet voor de wijk Herten, maar is door het geïsoleerde karakter weinig betekenisvol als uitloopgebied voor de wijk.

De twee belangrijke gebieden worden in de Groenvisie Roermond 2024 benoemd als 'poorten', te weten als: 'Rondje Ool (buitengebied rond Ool en de Oolderplas) en 'Roer en Hambeek' (landschappelijke lijn langs Roer Zuid).
In de Groenvisie wordt het recreatieve nut van deze gebieden voor stad en wijk onderstreept. Om deze gebieden te kunnen bereiken worden verbindende structuren, die bepalend zijn voor de oriëntatie en beleving aangewezen als 'lanen' en 'singels'. Beide structuren hebben een ander wensbeeld. Naast de verbinding met het buitengebied hebben de lanen en singels een belangrijke functie voor de verbinding van de wijken onderling en vormen deze structuren belangrijke oriëntatiepunten vanuit de wijken.

Singels zijn toegekend aan structuren met een breed profiel, waar ruimte is voor meer dan twee rijen met bomen en royale, groene bermen met gras. De singels zijn beeldbepalend op regionaal schaalniveau.
Lanen zijn toegekend aan structuren met een smaller profiel, waar één of twee rijen bomen mogelijk inpasbaar zijn. Lanen zijn beeldbepalend op wijk -en buurt schaalniveau en vormen een belangrijk onderdeel binnen de scope van de wijkrenovaties 3WZ.

Delen van de wijken hebben een gebrek aan bomen en kroonbedekking, volgens de richtlijnen van de 3-30-300 regel. Het is wenselijk hiermee rekening te houden bij de wijkrenovaties. Op de volgende pagina's wordt verder ingegaan op de aanwezige groenstructuur binnen de wijken.



Overzicht van groenbeleid versus aanwezige groenstructuur in Herten, Merum en Roer-Zuid

3.3.2 Groenstructuur Herten

In de wijk Herten ligt vooral een robuuste, aaneengeschakelde -en parkachtige groenstructuur aan de zuid- en oostkant, langs de Oolderweg en Schuttersweg. Binnen de wijk zelf ontbreekt het echter aan robuust groen en de aaneenschakeling daarvan. Het huidige groen is verouderd en biedt weinig belevingswaarde en heeft weinig ecologische waarde. Veel laanbomen, zoals paardenkastanjes en essen, zijn bovendien vatbaar voor ziekten.

Enkele specifieke observaties:

1. Het straatbeeld in de westelijke woonhofjes, zoals langs Den Ekkert en Achter de Hoven, is rommelig door de versnippering van groenvakjes met lage kwaliteit groen.

2. De straat 'Den Ekkert' en de straten in de naoorlogse (jaren 60) wijken tussen de Roermondsestraat en de Oude Roermondseweg hebben nauwelijks groen.

3. In de Offerkamp is er meer verharding dan nodig, wat afbreuk doet aan de groene beleving, maar er is potentieel voor een groenere inrichting.

4. De bomen in de Schoolstraat verkeren grotendeels in slechte staat, en het straatbeeld oogt kaal vanwege het gebrek aan groene inrichting.

5. In de Roermondsestraat staan bomen in verharding, wat om verbetering van de groeiplaatsen vraagt.

6. Groenstructuren zijn onderbroken aan de Oude Roermondseweg en Hertenweg. Vooral de groenstructuur langs de Oude Roermondseweg is mager ten opzichte van de capaciteit in het straatprofiel.



Overzichtskaart Herten - bestaande groenstructuur

3.3.3 Groenstructuur Roer-Zuid

Roer-Zuid heeft de breedste straatprofielen van de drie wijken. Er is geprobeerd bomen te planten waar mogelijk, wat zorgt voor een lommerijke sfeer. Helaas zijn de groeiomstandigheden vaak slecht; veel bomen staan in de verharding, waardoor het straatbeeld stenig blijft. Net als in de andere wijken is de keuze van plantensoorten verouderd, wat de groenbeleving en stadsecologie niet ten goede komt.

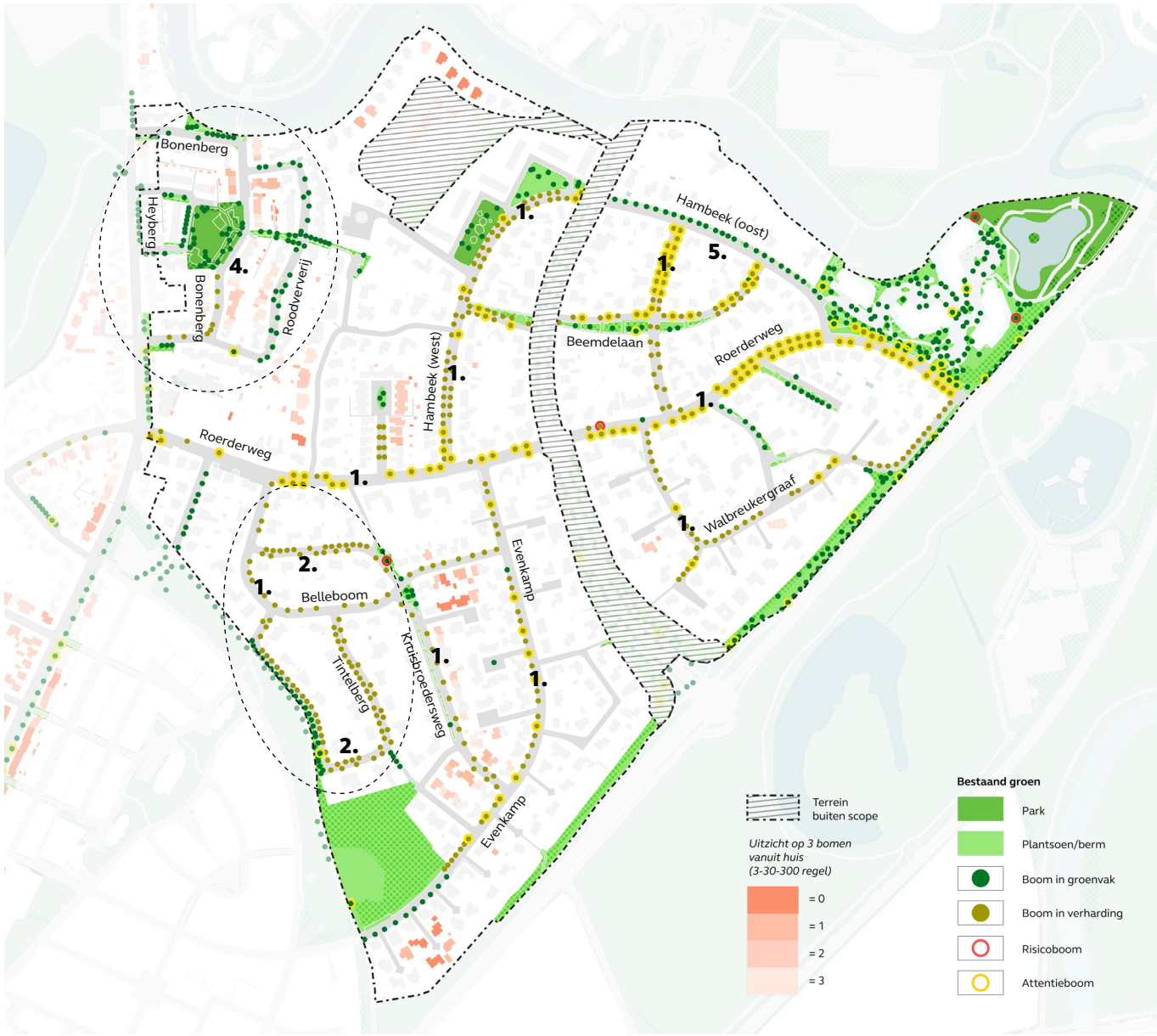
Enkele observaties:

1. De Roerderweg was oorspronkelijk een laan met twee rijen bomen. Door slechte groeiomstandigheden en ziektes in de paardenkastanjes zijn er grote gaten in de boomstructuur ontstaan. Veel overgebleven bomen zijn van slechte kwaliteit en zullen vroeg of laat sterven. Dit probleem is ook zichtbaar in Hambeek, Walbreukergraaf, Evenkamp, Kruisbroedersweg, Belleboom en de noordzijde van de Beemdelaan.

2. De straten van Tintelberg zijn schaduwrijk, maar de boomspiegels ogen stenig door halverharding. Lage verkeersintensiteit en parkeerdruk bieden kansen voor onderbegroeiing. Het boomrijke profiel aan de Belleboom en Schakerberg vervaagt door de beperkte hoeveelheid bomen van middelmatige kwaliteit en slechte groeiplaatsomstandigheden.

3. De continuïteit van de bomen aan de Roodververij is goed, maar groeiplaatsverbetering kan de kwaliteit verhogen. In Heyberg en Bonenberg is het zinvol te onderzoeken waar extra bomen kunnen worden geplant.

4. Hambeek Oost heeft een te magere boomstructuur voor het brede straatprofiel. Er is ruimte voor een dubbele rij bomen van de tweede grootte of een enkele rij van de derde grootte.



Overzichtskaart Roer-Zuid - bestaande groenstructuur

3.3.4 Groenstructuur Merum

Het vrijwel geheel ontbreken van bomen of groen in veel straten van Merum is opvallend en mede oorzaak van de hoge hittestress in deze wijk. Met de krappe profielen en huidige verkeerssituatie is het een uitdaging hier meer groen en bomen in te passen. Maatwerk en herziening van de verkeerssituatie zijn noodzakelijk om de wijk te kunnen vergroenen. Net zoals in Herten geldt hier dat de sortimentskeuze vaak gedateerd is en dat veel bomen, soorten betreffen die tegenwoordig ziektegevoelig zijn zoals essen.

Enkele specifieke observaties:

1. Ondanks het smalle profiel van de Molenweg, staan hier enkele laanbomen, wat een kans biedt om deze structuur te continueren over de gehele lengte van de straat;

2. De groeninrichting van de Hofjes langs de Van Mereheymstraat zijn gedateerd. Renovatie biedt potentie. Deze locaties hebben in de basis voldoende ruimte voor het inpassen van kwalitatief, robuust groen.

3. Het meest verharde gedeelte van de wijk betreft de huizenblokken met de hoogste bebouwingsdichtheid tussen de Molenweg, Gerberaweg en de Oude Montforterweg. Vanwege de smalle straatprofielen is een herziening van de verkeerssituatie noodzakelijk om robuust groen te realiseren.

4. Historische kern: Hoofdstraat/Bergstraat: Hier staan op enkele plekken bomen in verharding. Vanwege de verkeersintensiteit, parkeerdruk en beperkte profielbreedte is het lastig om continuïteit in de groenstructuur te brengen. Maatwerk is noodzakelijk om de groenstructuur te optimaliseren en uit te breiden.



Overzichtskaart Merum - bestaande groenstructuur

3.4 Mobiliteit

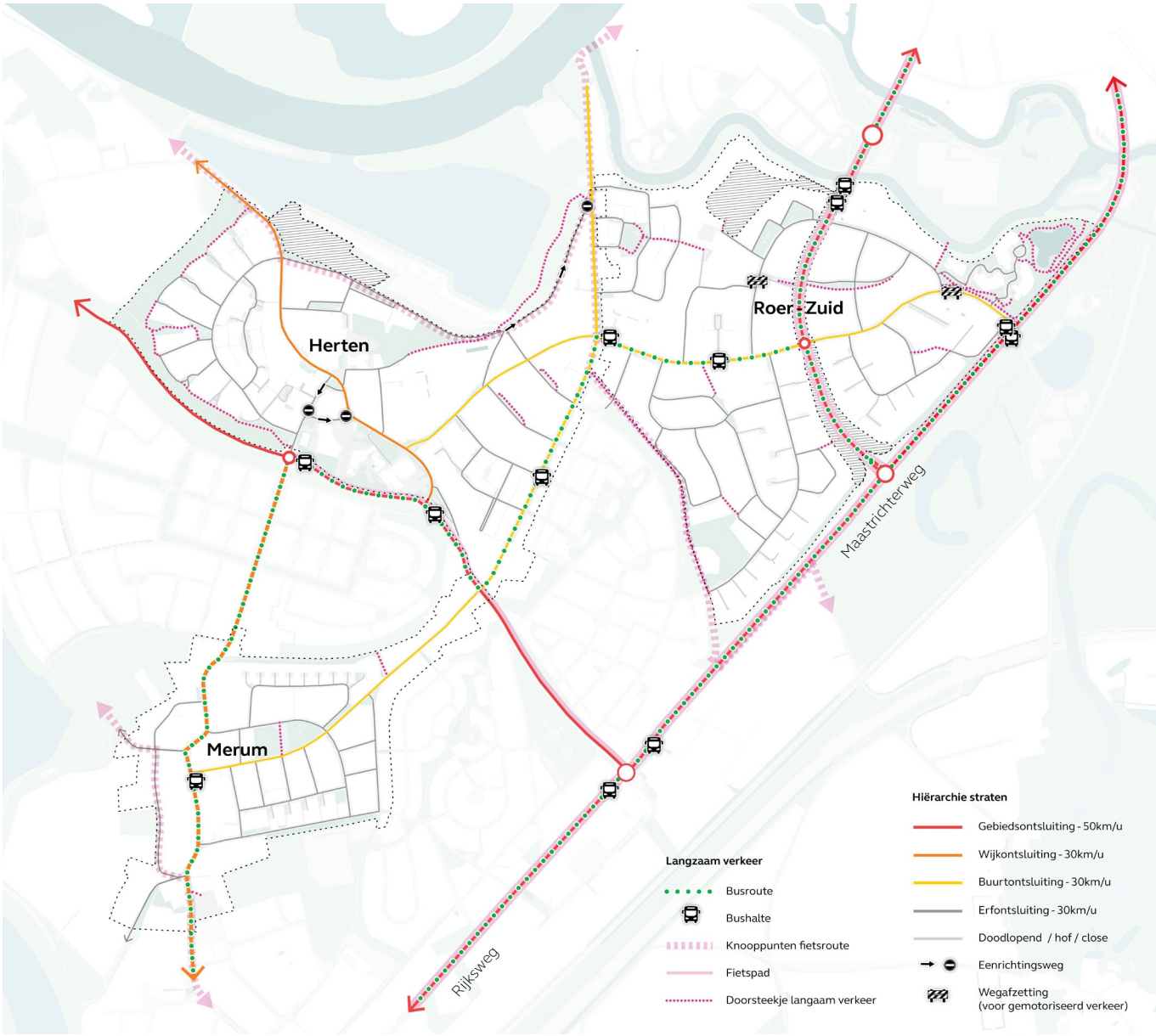
3.4.1 Wegenstructuur

De verkeersstructuur van Merum, Herten en Roer-zuid is typisch voor een woonwijk, met een nadruk op lokale wegen en beperkte doorgaande routes.

De wijken zijn bereikbaar via enkele gebiedsontsluitingswegen die aansluiten op de Maastrichterweg en de Rijksweg. Deze wegen verbinden de wijk met andere delen van de stad en omliggende regio's. De wijken zelf zijn met elkaar verbonden via buurtontsluitingswegen. Deze buurtontsluitingswegen zijn wegen waar aan gewoond wordt maar ook meer verkeer rijdt omdat deze toegang bieden van en naar de achterliggende woonstraten.

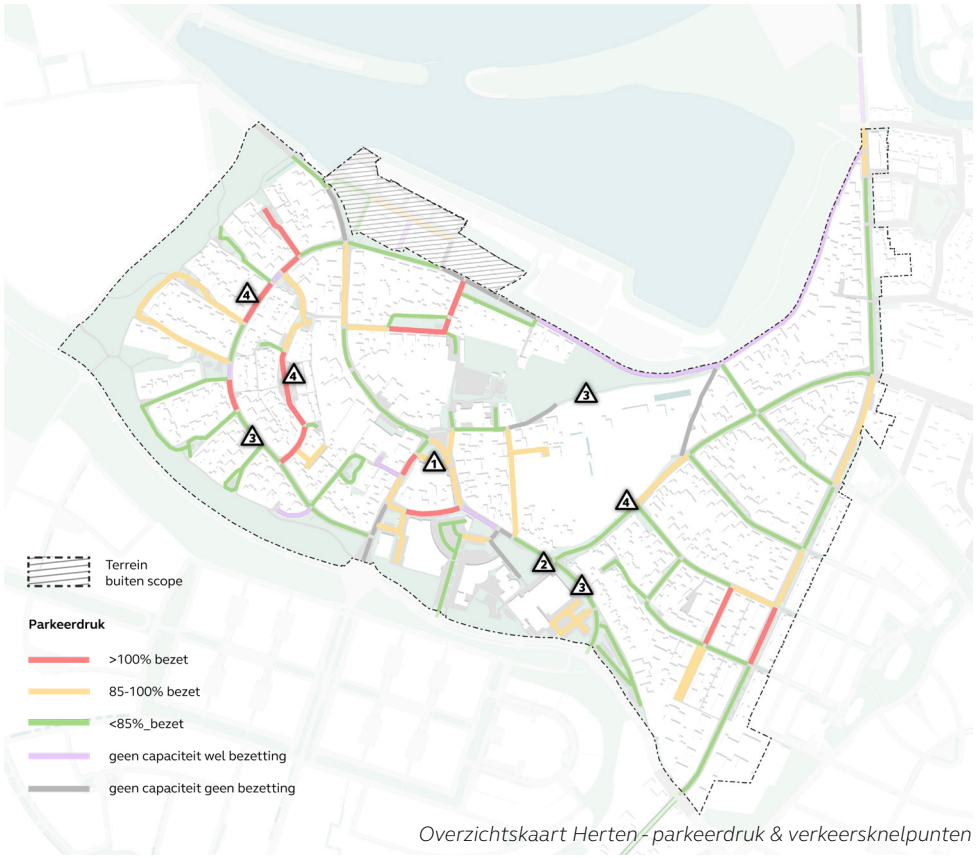
De wegen in de wijken hebben een maximum snelheid van 30 km/u en in vrijwel het hele gebied is er geen sprake van een scheiding van fiets en gemotoriseerd verkeer. Dit is logisch omdat het voornamelijk woonstraten (erfontsluitingswegen) betreft, maar de omvang van de wijken en het verkeersbeleid maken maatregelen ter bevordering van het fietsen gewenst. In vrijwel elke straat is een trottoir aanwezig. Aan de randen van Merum en Herten loopt een knooppuntroute voor de fiets.

Er zijn verschillende maatregelen genomen om het verkeer te reguleren. In het centrum van Herten is eenrichtingsverkeer ingesteld. In Roer-Zuid zijn twee knippen aangelegd om te voorkomen dat er veel verkeer door de wijk rijdt.
De wijken hebben toegang tot openbaar vervoer. Lijn 2 rijdt via de buurtontsluitingswegen door Merum en Roer-zuid en langs Herten.

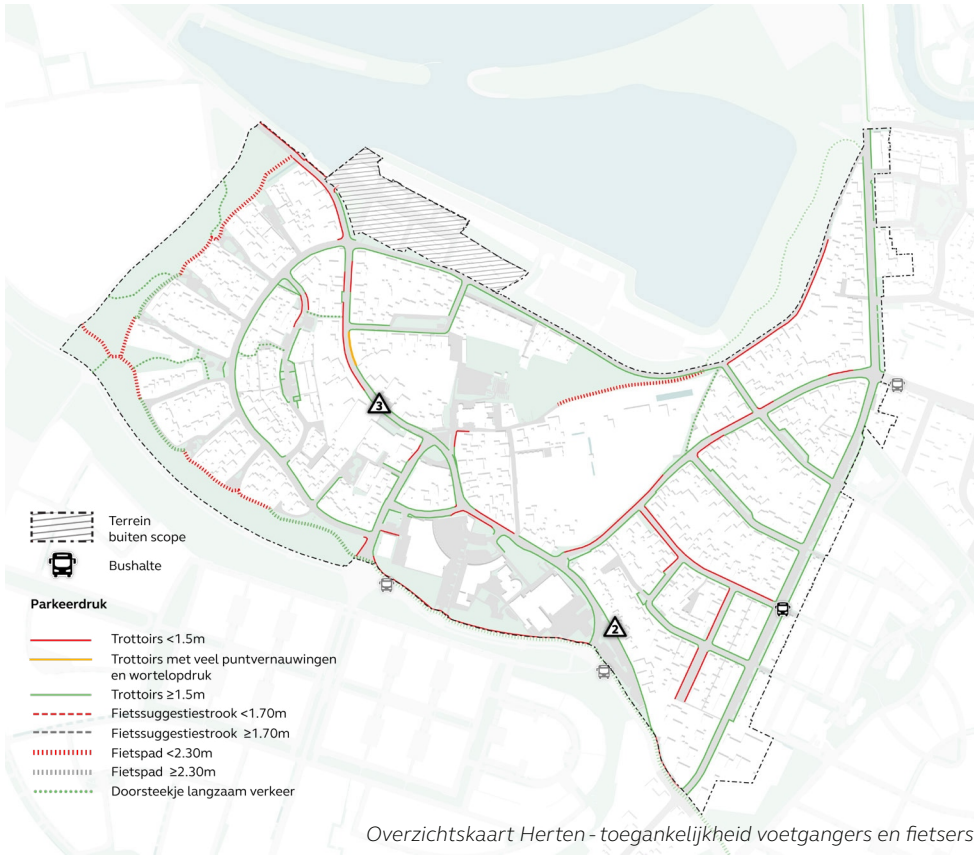


Overzicht van straten -en wegennetwerk in Herten, Merum en Roer-Zuid

3.4.2 Verkeersknelpunten Herten



Overzichtskaart Herten - parkeerdruk & verkeersknelpunten



Overzichtskaart Herten - toegankelijkheid voetgangers en fietsers

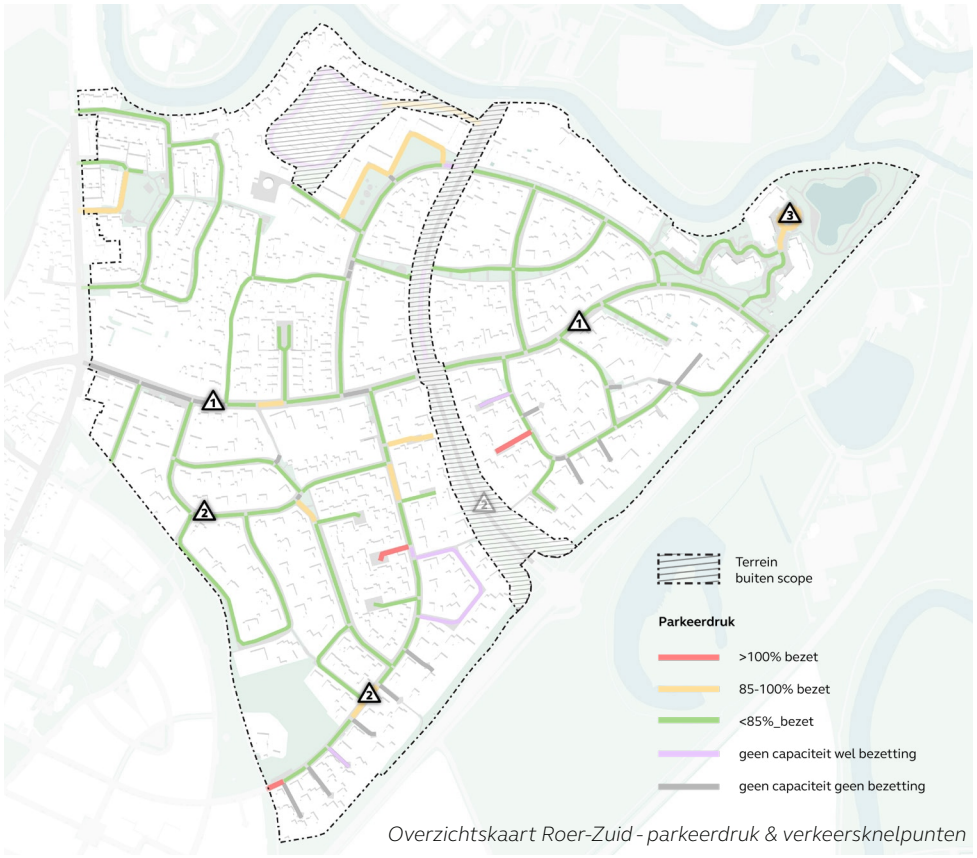
Gemotoriseerd verkeer

De meeste verkeersknelpunten in Herten spelen zich af in het centrum. Specifiek is de routering op het parkeerterrein in het centrum. Deze situatie is onduidelijk **(1)**, tevens wordt de laad- en losplaats op de Dorpsstraat gebruikt om in te halen**(2)**. Verder geven bewoners aan dat er op de Roermondsestraat, Den Ekkert en de Dorpsstraat te hard wordt gereden**(3)**. De kruisingen in de wijk zijn niet eenduidig vormgegeven. Dit zorgt voor verwarring over voorrangssituaties. Uit parkeeronderzoek blijkt dat voornamelijk op Den Ekkert en Achter de Hoven**(4)** een hoge parkeerdruk is. Bewoners geven aan dat ook op de Roermondsestraat **(4)** een hoge parkeerdruk is.

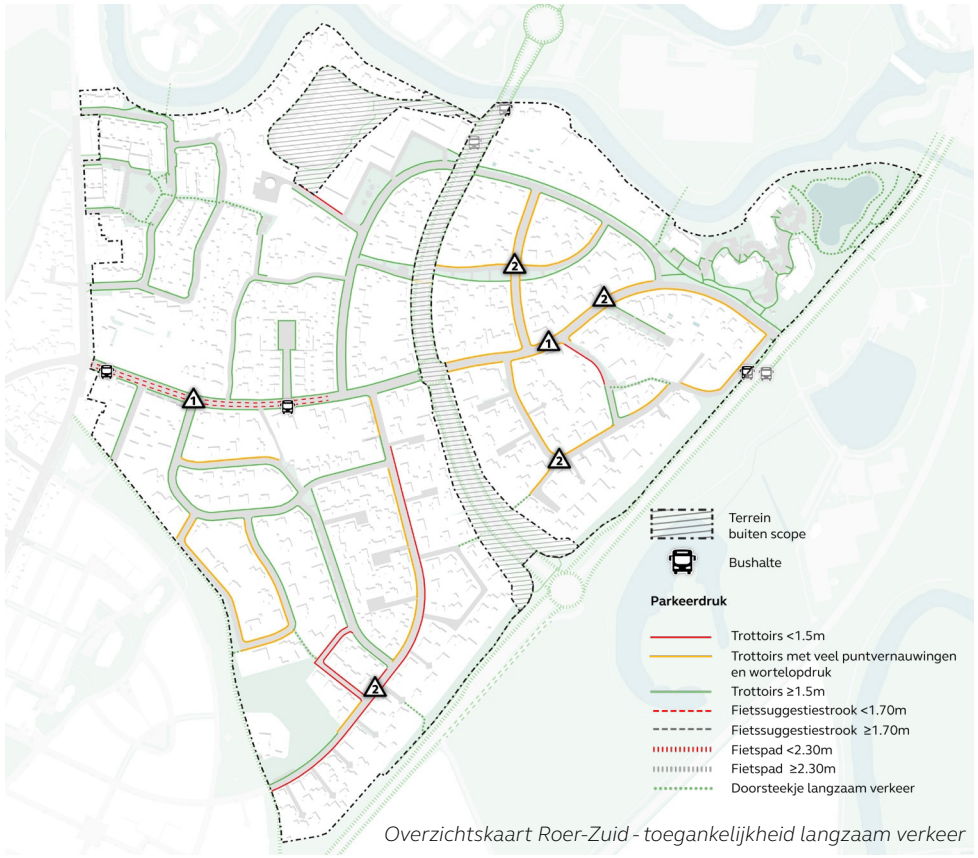
Langzaamverkeer

Voor langzaam verkeer ontstaan er veel onveilige situaties rondom het centrum **(1)**. Dit komt omdat er veel verschillend verkeer rijdt: doorgaand verkeer richting haven, Ool ofde woonstraten in de wijk, bestemmingsverkeer dat een parkeerplek zoekt voor de winkels in het centrum, groter verkeer voor de bevoorrading naar winkels, bezoekers naar de sporthal en ouders die kinderen naar school brengen. Aan de Offerkamp wordt op het trottoir geparkeerd**(2)**. Hierdoor is er voor voetgangers weinig plek op het trottoir. Ook op de Schoolstraat is er weinig plek voor voetgangers door smalle trottoirs**(3)**.

3.4.3 Verkeersknelpunten Roer-Zuid



Overzichtskaart Roer-Zuid - parkeerdruk & verkeersknelpunten



Overzichtskaart Roer-Zuid - toegankelijkheid langzaam verkeer

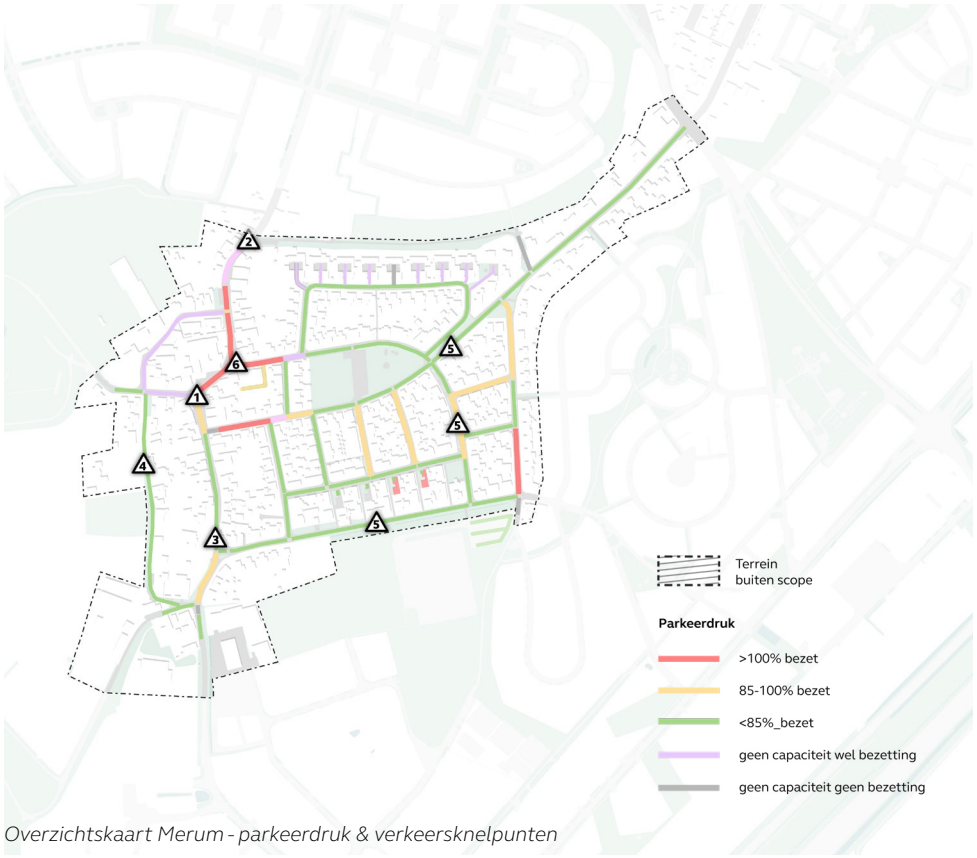
Gemotoriseerd verkeer

De meeste verkeersknelpunten in Roer-Zuid bevinden zich op de Roerderweg. De Roerderweg is een buurtontsluitingsweg. Deze woonstraat wordt niet alleen gebruikt om de wijk in en uit te rijden, maar ook om er doorheen te rijden. Hierdoor is de weg drukker dan een normale woonstraat**(1)**. De intensiteiten op deze weg zijn echter wel passend bij een buurtontsluitingsweg. Bewoners laten weten (middels de participatie) dat op de Roerderweg, Burgemeester Geuljanslaan, Evenkamp en Belleboom hard wordt gereden. Ook verleent verkeer op de Roerderweg niet altijd voorrang aan verkeer van rechts **(2)**. Uit het parkeeronderzoek blijken weinig parkeerproblemen. Bewoners geven aan wel problematiek te ervaren. Voornamelijk bij Hattem en Hambeek. Hier parkeren bezoekers van het stadscentrum de auto **(3)**.

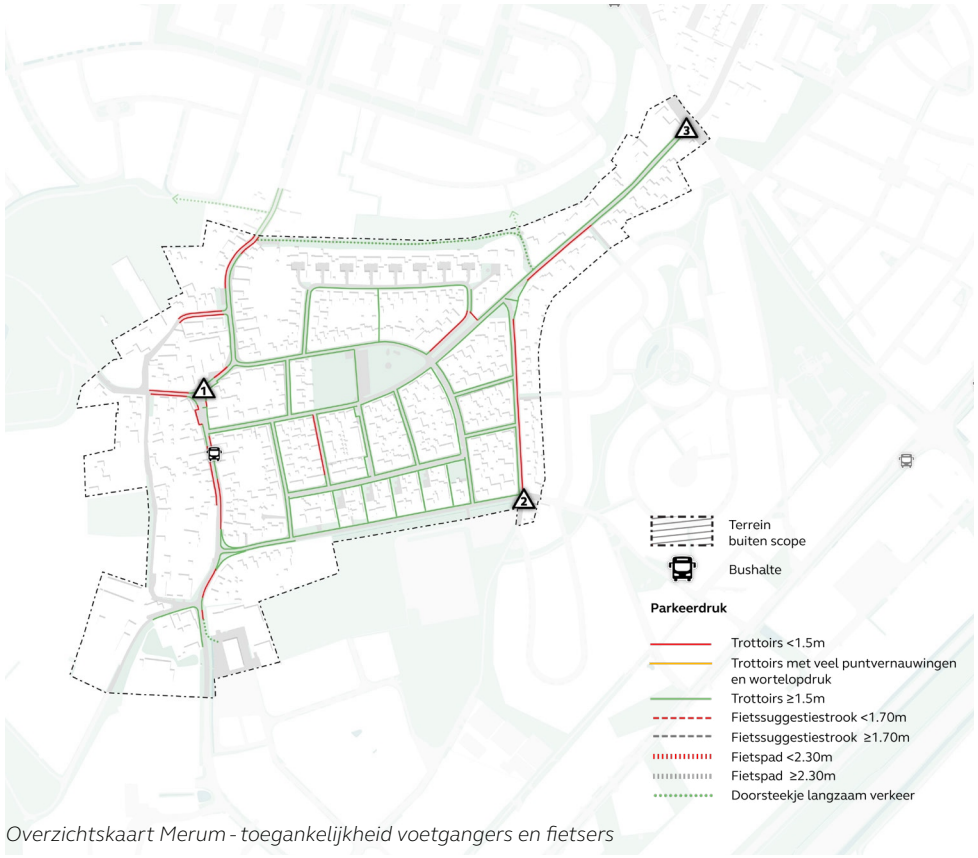
Langzaamverkeer

De meeste onveilige situaties voor langzaam verkeer ontstaan op de Roerderweg. Deze weg wordt ook door de fiets gebruikt als hoofdroute richting het centrum en ontsluiting van de wijk. Er zijn op de Roerderweg geen fietspaden, enkel fietssuggestiestroken. Door de hoge intensiteiten en snelheden is er voor de fietser weinig ruimte op de weg **(1)**. In Roer-Zuid zijn een aantal wegen met smalle trottoirs. Voornamelijk op de Evenkamp, Walbreukergraaf, de oostelijke kant van de Roerderweg en de Beemdenlaan is er door grote bomen nauwelijks plek op het trottoir voor voetgangers **(2)**.

3.4.4 Verkeersknelpunten Merum



Overzichtskaart Merum - parkeerdruk & verkeersknelpunten



Overzichtskaart Merum - toegankelijkheid voetgangers en fietsers

Gemotoriseerd verkeer

De meeste verkeersknelpunten in Merum bevinden zich op de Bergstraat/ Hoofdstraat/ Schepersweg. Deze buurtontsluitingsweg wordt gebruikt om de wijk in en uit te rijden. Tegelijkertijd ontsluiten er ook woningen op deze weg. Ook het centrum van Merum is aan deze weg gelegen **(1)**. De weg ontsluit tevens de wijk Oolderveste **(2)**. Hierdoor is de weg drukker dan een normale woonstraat. De intensiteiten op deze weg zijn echter wel passend bij een buurtontsluitingsweg. Ook geven de bewoners (via participatie) aan dat op de Bergstraat/ Hoofdstraat/ Schepersweg hard wordt gereden **(3)**. De Merumerbroekweg is erg smal voor tweerichtingsverkeer, zeker omdat hier ook een knooppuntenroute voor de fiets overheen loopt**(4)**. Bewoners geven aan dat voornamelijk op de Oude Montforterweg, Molenweg en de Gerbergaweg hard wordt gereden**(5)**. Voornamelijk rondom de huisartsenpraktijk en het centrum wordt parkeerdruk ervaren, dit blijkt ook het parkeeronderzoek**(6)**.

Langzaamverkeer

Tijdens de participatie zijn verschillende knelpunten naar voren gekomen rondom verkeersveiligheid en de beschikbare ruimte voor voetgangers en fietsers. In het centrum ervaren bewoners dat door de parkeerdruk en de activiteiten voor laden en lossen niet overal voldoende ruimte is voor voetgangers. Ook voor fietsers blijkt de situatie op de Bergstraat, Hoofdstraat en Schepersweg problematisch **(1)**: de hoge verkeersintensiteiten laten weinig ruimte over en leiden, mede door hardrijdend verkeer, regelmatig tot gevaarlijke situaties. Daarnaast is door bewoners benadrukt dat rondom de voetbalvereniging **(2)** tijdens wedstrijden en trainingen gevaarlijke situaties ontstaan, doordat langzaam verkeer (voetgangers en fietsers) en gemotoriseerd verkeer elkaar kruisen. Tot slot wordt de kruising van de Molenweg met het Offerkamp genoemd als risicovol punt voor fietsers, omdat hier veilige oversteekplaatsen ontbreken **(3)**.

4. Participatie



4.1 Aanpak participatie

In maart van dit jaar vonden de eerste openbare bewonersavonden plaats voor de drie zuidelijke wijken van Roermond. De opkomst was hoog en de betrokkenheid van de bewoners groot. Deze bijeenkomsten hadden als doel om inzicht te krijgen in wat bewoners belangrijk vinden in hun wijk, welke knelpunten zij ervaren en waar kansen liggen voor verbetering. Mede dankzij de actieve inbreng van de aanwezigen is dit doel ruimschoots behaald.

Tijdens de participatiemomenten stonden vier hoofdthema's centraal: identiteit, water, groen en mobiliteit. Bewoners kregen de gelegenheid om hun ideeën, zorgen en wensen over deze onderwerpen te delen – zowel tijdens de avonden zelf als via een speciale online participatiepagina. Alle opgehaalde input is zorgvuldig geanalyseerd en geordend per thema. De resultaten zijn gebundeld in een overzichtelijke samenvatting, die in de volgende hoofdstukken van deze memo nader wordt toegelicht.

Om bewoners actief te betrekken in het vervolgtraject is per wijk een klankbordgroep samengesteld. Met deze groepen wordt nauw samengewerkt bij het opstellen van zowel de voorlopige als de definitieve ontwerpen. Zodra de voorlopige ontwerpen zijn uitgewerkt wordt een inspraak gehouden zodat iedereen de plannen kan beoordelen en kan reageren. Ook worden plannen en informatie online en via de email/ nieuwsbrief gedeeld, zodat iedereen op de hoogte kan blijven en kan reageren.

Op deze manier vormt de inbreng van bewoners een stevig fundament onder het verdere proces en zorgen we samen voor wijkplannen die passen bij de wensen en leefwereld van de mensen die er wonen.



Impressie uitkomsten bewonersavond Merum



Impressie bij de specialist Groen voor de Wijk Roer-Zuid

Naast de participatie vanuit de omgeving is begin juni 2025 een commissieconsultatie geweest. Aan de hand van 5 vragen is gepeild hoe de commissieleden tegen thema's in de wijkrenovaties aankijken. De resultaten van deze consultatie zijn gebruikt in het opstellen van deze visie.

4.2 Inzichten vanuit participatie per thema



Identiteit

Roer-Zuid
Bewoners willen het lommerrijke karakter versterken, onder meer langs de Roerderweg. Er is behoefte aan betere verbindingen met het Herdenkingspark en Kasteeltje Hattem, inclusief veilige oversteekplaatsen. Ook wordt gevraagd om meer ontmoetingsplekken voor jong en oud.

Herten
De relatie met de Maas moet zichtbaarder worden, zowel landschappelijk als symbolisch. Het historische centrum verdient een herkenbare uitstraling, bijvoorbeeld door gebruik van traditionele materialen zoals gebakken klinkers en natuursteen.

Merum
Verwijzingen naar de voormalige molen worden gewaardeerd, bijvoorbeeld via thematische inrichting van molenvelden. Het oude lint (Hoofdstraat, Bergstraat) kan sterker worden aangezet met uniforme materialisatie en aandacht voor beeldkwaliteit. Wens is ook het behoud en de uitbreiding van dorpse ommetjes.



Water

Roer-Zuid
Bewoners signaleren wateroverlast bij hevige regen, vooral op plekken waar het regenwater niet goed naar de kolken stroomt, mede door hobbelige wegen. Ondanks eerdere maatregelen blijft wateroverlast op delen van de Roerderweg bestaan. Het rioolstelsel blijkt onvoldoende capaciteit te hebben bij piekbuien.

Herten
In het hoger gelegen deel van Herten is geen overlast, maar op lagere plekken – zoals ten oosten van de Schoolstraat – treedt wel wateroverlast op. Er is zorg over afwenteling van hemelwater door mogelijke nieuwbouw ten noorden van de kerk, wat invloed kan hebben op de bestaande openbare ruimte.

Merum
Op meerdere locaties zoals de Hoofdstraat, Gerbergaweg, Molenweg en Op de Peelberg komt wateroverlast voor. Bewoners melden ook grondwaterproblemen, vooral in combinatie met recente bebouwing en verharding. Een betere hemelwaterafvoer en afstemming op particuliere percelen is wenselijk.



Groen

Roer-Zuid
Bewoners hechten aan het groene karakter van de wijk. Er is behoefte aan het behouden en versterken van boomstructuren, mits deze geen overlast (zoals hars of stekels) veroorzaken. Wortelopdruk wordt breed als probleem genoemd. Ook is er behoefte aan meer speelmogelijkheden en beter groenonderhoud.

Herten
Groen verdwijnt zichtbaar uit de wijk. Er is brede wens tot herbeplanting, vergroening van parkeerplaatsen (bijv. met halfverharding) en het aanleggen van een wandelpad door de Slenk. Verkeersremmers met een groene uitstraling, zoals bloembakken, worden als positief ervaren.

Merum
De behoefte aan meer bomen en groen is groot. Bewoners benadrukken het belang van passend beheer: liever regelmatig gemaaid gras dan vaste planten met veel onkruid.



Mobiliteit

Roer-Zuid
Snelheid en verkeersveiligheid zijn een groot punt van zorg. Met name op de Burgemeester Geuljanslaan en de Roerderweg wordt te hard gereden, wat onveilig is voor fietsers. De ‘knip’ op de Hambeek wordt gewaardeerd vanwege verkeersluwte. In Hattem is sprake van sluipverkeer en parkeerdruk door bezoekers van de binnenstad.

Herten
De Dorpsstraat kent verschillende knelpunten: te hoge snelheid, onduidelijke verkeerssituaties en foutparkeren (bijv. op trottoirs). Ook op de Roermondsestraat speelt dit. De verkeersdruk door recreanten en toeristen verhoogt de onveiligheid voor voetgangers en fietsers.

Merum
Er is sprake van een druk verkeersbeeld, vooral op de Hoofdstraat en Bergstraat. De kruising Molenweg–Offerkamp wordt als gevaarlijk ervaren. Ook SHH (sportvereniging) veroorzaakt verkeersdrukte en parkeerproblemen. Op diverse plekken wordt onveiligheid gemeld voor langzaam verkeer.

5. Visie



5.1 Visie identiteit

De identiteit van de drie wijken staat centraal bij de herinrichting van de openbare ruimte. Het begrijpen en versterken van de bestaande identiteit is dan ook belangrijk bij het maken van ontwerpen die aansluiten op de behoeften van bewoners en om de historische en culturele waarden van de wijk te behouden.

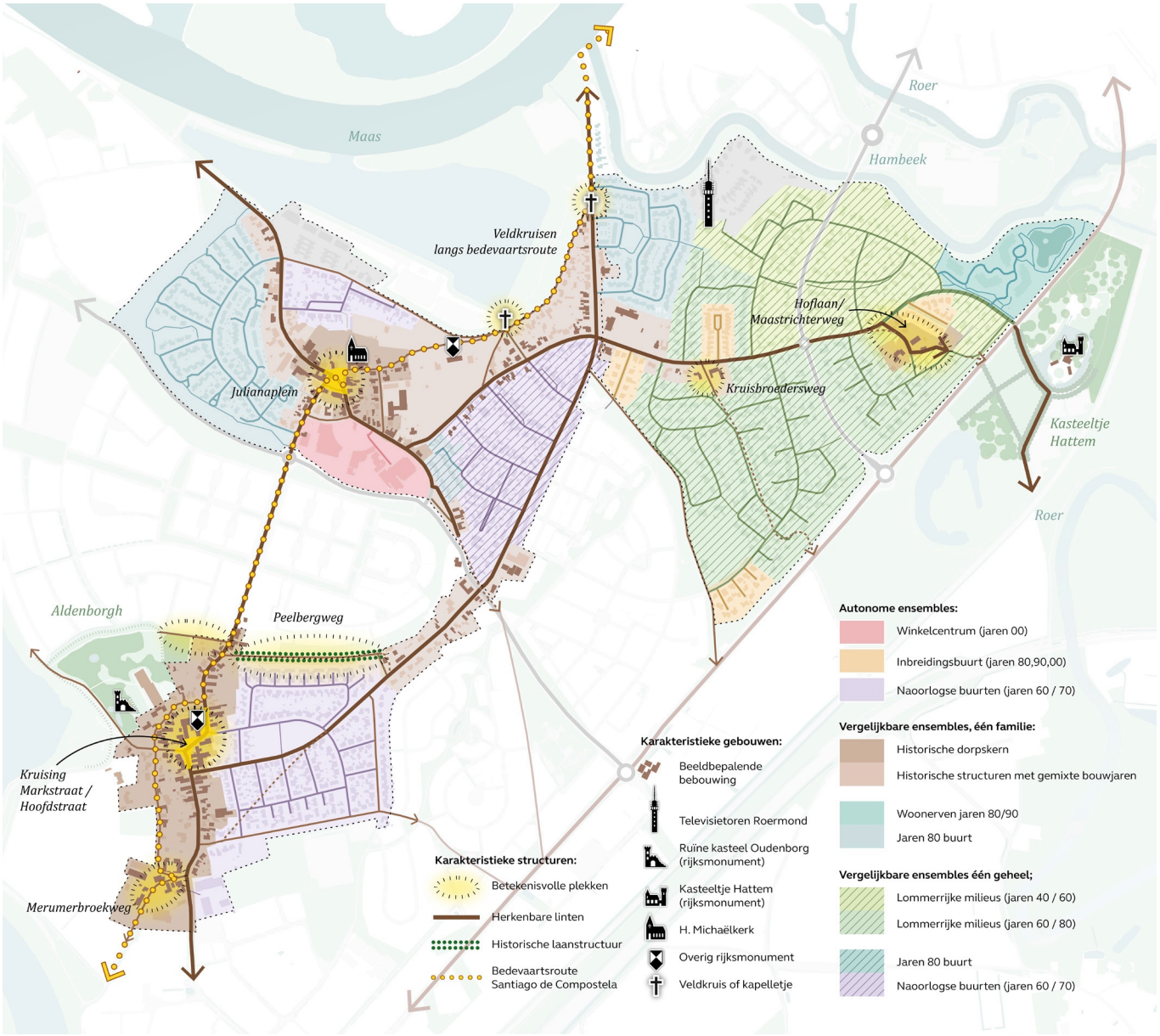
Roermond-Zuid kent diverse karakteristieke gebouwen, zoals kerken, kapelletjes en de iconische televisietoren, die samen met andere beeldbepalende historische bebouwing sterk bijdragen aan het zichtbare erfgoed van de wijken.

Karakteristieke structuren, zoals historische linten en laanstructuren, worden door de wijkrenovaties ook herkenbaarder en beleefbaarder gemaakt.

Daarnaast zijn de wijken opgedeeld in diverse ensembles: gebieden afkomstig uit specifieke perioden met vergelijkbare ruimtelijke eigenschappen. Deze ensembles hebben ieder hun eigen identiteit die dient te worden begrepen: het is immers waar bewoners zich thuis voelen en waar bezoekers een plek aan herkennen.

Door straatprofielen te ontwerpen die passend zijn binnen deze ensembles, ontstaat een herkenbaar beeld voor ieder ensemble. Het wordt echter geen lappendeken aan inrichtingsvormen. Door te kiezen voor gelijke materialen in de diverse ensembles, vormen de diverse ensembles binnen Roermond-Zuid één familie.

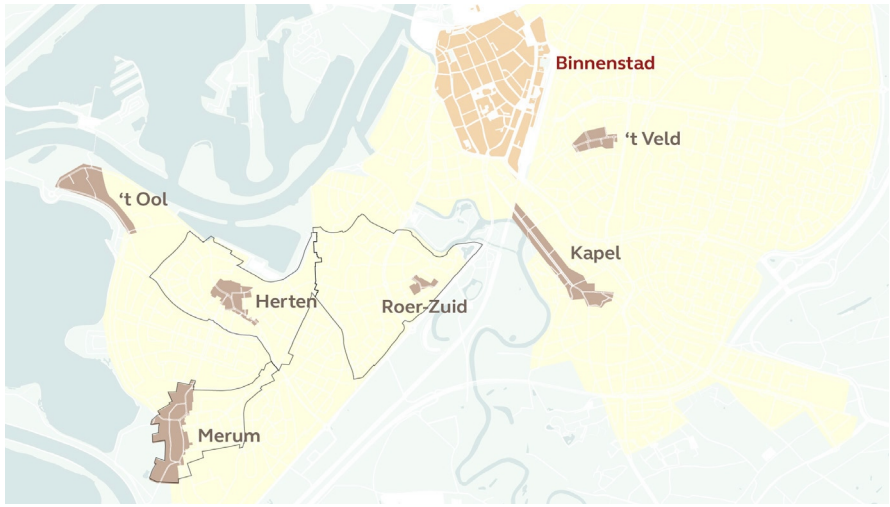
De uitzondering hierop is te vinden in de historische dorpskernen. Deze gebieden, als historisch hart van de drie wijken, verdienen een eigen identiteit en hoogwaardige inrichting.



Overzichtskaart ruimtelijke visie, thema identiteit in Herten, Merum en Roer-Zuid

Visie op inrichting Roermond

Binnenstad Roermond	Hoogwaardige inrichting
Historische kernen	Hoogwaardige inrichting
Overig stedelijk gebied	Familie aan materialen, diverse composities



Visie op inrichting 3WZ



Bij de wijkrenovaties worden twee materiaal-families toegepast: één in de historische kernen en één in de wijken.

Er is tussen de diverse ensembles wel heterogeniteit te vinden in de compositie van de inrichting.

Een herkenbare familie aan wijkensembles waarin samenhang te vinden is. De drie historische kernen krijgen extra aandacht met een hoogwaardige inrichting.

5.2 Visie water

De wijken Merum, Herten en Roer-Zuid kennen specifieke uitdagingen rondom waterbeheer. Door klimaatverandering nemen hevige regenbuien toe, wat vraagt om een robuuste waterhuishouding. Uit de analyse blijkt dat de bodem grotendeels bestaat uit doorlatende zandgronden, ideaal voor infiltratie van regenwater. Tegelijkertijd zijn er ook plekken met kleihoudende grond, zoals in het beekdal van de Hambeek in Roer-Zuid en de groenstrook 'De Slenk' in Herten, waar water minder goed infiltreert. Dit vraagt om gerichte oplossingen.

De participatie bevestigt deze uitdagingen. Bewoners signaleren wateroverlast door onvoldoende afwatering, zoals op de Roerderweg in Roer-Zuid en rondom de Hoofdstraat in Merum. Ook wordt gewezen op een rioolstelsel dat de piekbelasting niet altijd aankan, en op grondwaterproblemen in Merum door recente verharding.

De visie water richt zich op het verbeteren van de waterhuishouding door o.a.:

- Het aanleggen van wadi's en infiltratiezones op strategische plekken.
- Het verminderen van verharding om regenwater beter in de bodem te laten infiltreren.
- Het verbeteren van de hemelwaterafvoer en het afstemmen van afvoersystemen op de lokale bodemgesteldheid.
- Het stimuleren van samenwerking met bewoners om afkoppelen van hemelwater op particuliere percelen te bevorderen.

Door deze maatregelen wordt wateroverlast verminderd en kan regenwater op natuurlijke wijze worden vastgehouden of afgevoerd. Dit zorgt voor een toekomstbestendig watersysteem dat is afgestemd op de specifieke kenmerken van elke wijk.



Overzichtskaart ruimtelijke visie, thema water in Herten, Merum en Roer-Zuid

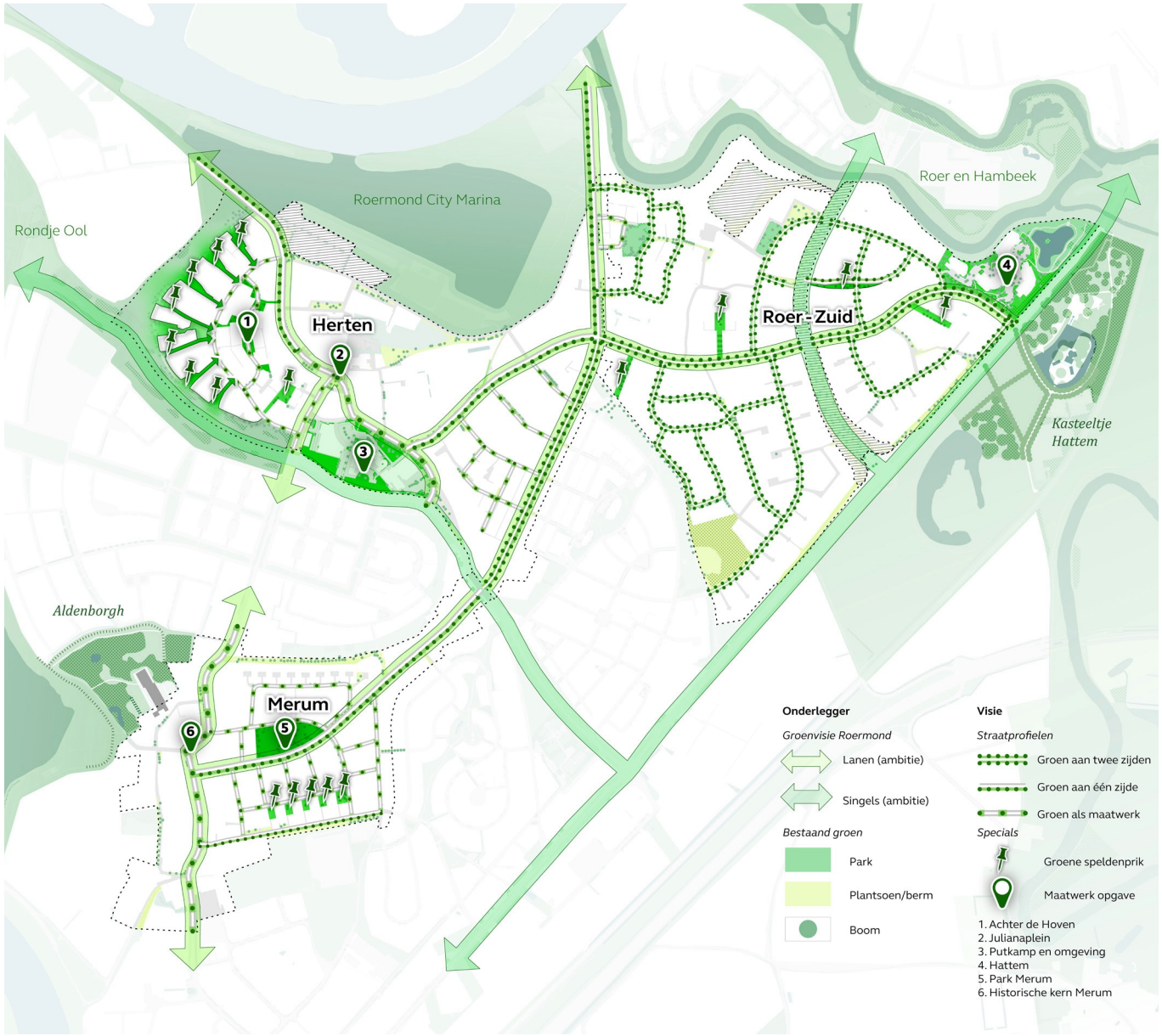
5.3 Visie groen

We maken de wijken toekomstbestendig door meer groen toe te voegen. Dit helpt bij de opvang van regenwater, waardoor de omgeving beter bestand is tegen hevige buien. Bomen en planten zorgen voor verkoeling, bevorderen mentaal welzijn en stimuleren beweging, zoals wandelen en fietsen. Bovendien versterkt de groene dooradering van de wijken de stadsecologie. Een robuust groen netwerk brengt de bomen en het groen in de wijken naar een hoger niveau en verbindt deze met de groene buitengebieden.

Groene buitengebieden aan de stadsrand, zoals de Oolderplas, Roermond City Marina en het beekdal van de Roer en Hambeek, worden gebruikt voor recreatie. De groenvisie van Roermond stelt voor om verbindingen naar deze gebieden te versterken met lanen en singels. Binnen het projectgebied gaat het om lanen met één tot twee bomenrijen en groene bermen of vaste planten. Dit visiedocument schetst drie typologieën op straatniveau. Op de kaart is het duidelijk zichtbaar welke typologieën, waar toegepast kunnen worden.

De typologieën zijn ontwikkeld uit ruimtelijke studies, waarbij groen wordt geïntegreerd op basis van gebruik, buurtidentiteit, verkeersideeën en beschikbare ruimte. Dit resulteert in straten met groen aan één of beide zijden. In smalle, drukke straten is groeninpassing maatwerk, wat kan lijden tot grotere afstanden tussen groenvakken met een kleinere omvang. Het doel is om continuïteit te behouden in het straatprofiel door lijnen gelijkmatig te houden en groenvakken gelijkmatig te verdelen.

Sommige straten vormen een hof, woonerf, of hebben een groot groenvak binnen het straatprofiel. Deze specifieke plekken, aangeduid als ‘Groene speldenprikken’, vragen om subtiele ingrepen. Grotere locaties met een integraal herontwerp worden aangeduid als ‘groene maatwerklocaties’. Daarnaast wordt de beeldkwaliteit van groen vastgesteld, wat ook invloed heeft op bestaande parken en plantsoenen.



Overzichtskaart ruimtelijke visie, thema groen in Herten, Merum en Roer-Zuid

5.4 Visie mobiliteit

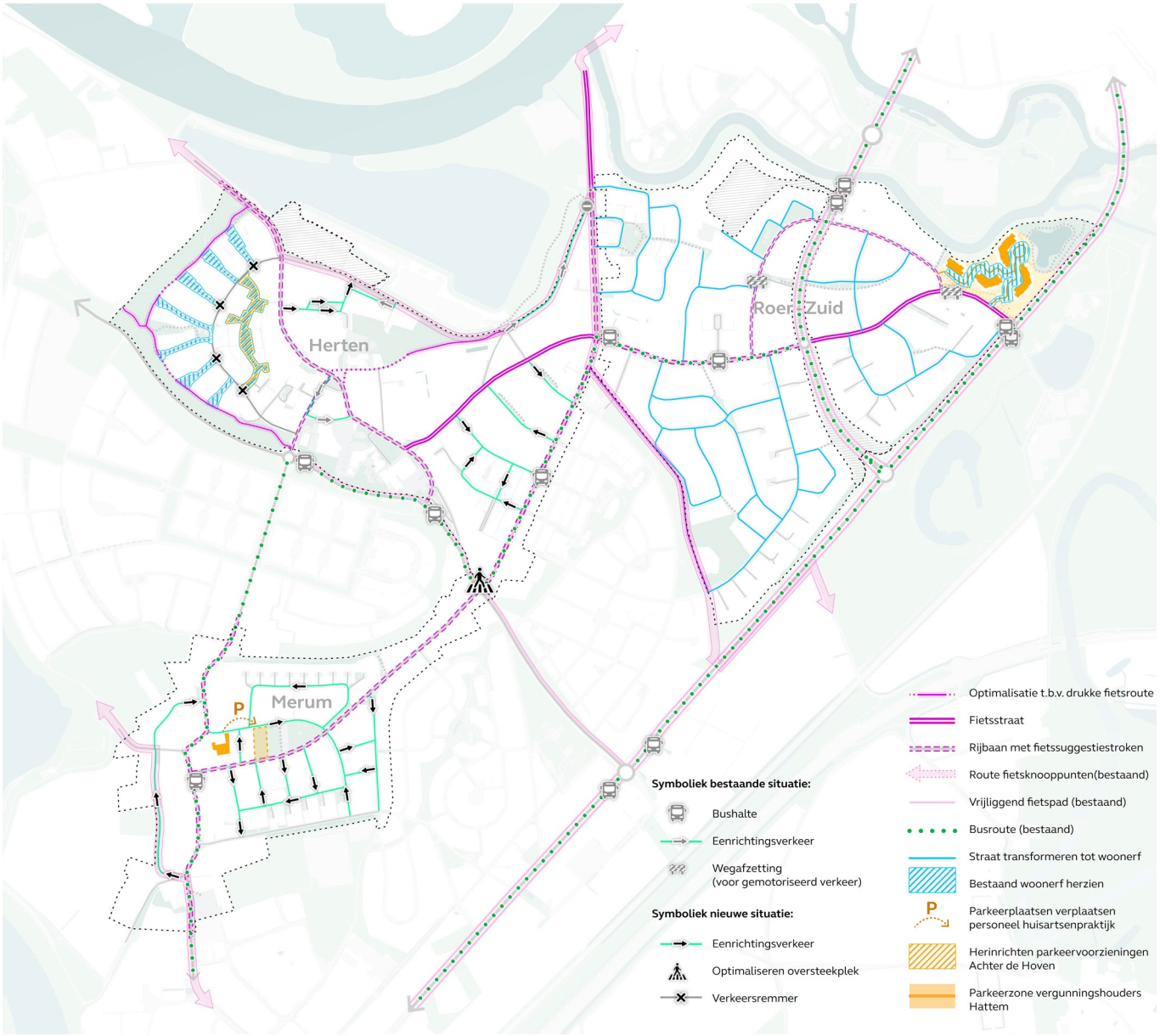
Mobiliteit is een essentieel thema in de wijkrenovaties van Roermond Zuid. Het verfijnen van de mobiliteitsstructuur vanuit de principes van het verkeersveiligheidsplan 2025 – 2030 biedt de kans tot veiliger, efficiënter en duurzamer vervoer, wat bijdraagt aan de leefbaarheid en toegankelijkheid van de wijken.

Er worden veiligere verkeerssituaties voor voetgangers en fietsers gecreëerd. Door het optimaliseren van oversteekplekken en het aanleggen van fietsstraten, bevorderen we een veiligere en meer uitnodigende omgeving voor actieve vormen van vervoer. Tegelijkertijd wordt het gemotoriseerd verkeer afgeremd om de veiligheid en het comfort van voetgangers en fietsers te waarborgen. Vanuit het speerpunt 'De fietser en voetganger op 1' worden straten omgevormd tot woonerven en wordt het verkeer gekalmeerd. Specifieke ontwerpaandacht wordt daarbij gegeven aan snelheidsbeheersing van de (snelle) elektrische fietsen en fatbikes.

Voorbeelden van specifieke kansen die naar voren komen, zijn:

Kans 1: Molenweg
De herinrichting van de Molenweg tussen Merum en Herten/ Roer-Zuid biedt een unieke kans om een 'missing link' in het fietsknooppuntennetwerk op te lossen.

Kans 2: Roerderweg
De Roerderweg heeft de potentie om een aantrekkelijke en veilige fietsverbinding te worden tussen de wijken en belangrijke bestemmingen zoals de binnenstad en het stationsgebied. Door deze route te verbeteren, versterken we de positie van de fiets als belangrijk dagelijks vervoermiddel en stimuleren we het autoverkeer om gebruik te maken van de daarvoor bestemde routes.



Overzichtskaart ruimtelijke visie, thema mobiliteit in Herten, Merum en Roer-Zuid

6. Inrichtingsprincipes



6.1 Overzicht bouwstenen

6.1.1 Introductie bouwstenen

Bij de renovatie van de wijken hanteren we bouwstenen vanuit vier thema's: identiteit, water, groen en mobiliteit. Deze sluiten aan op de beleidsstukken en op de opgehaalde informatie vanuit de participatie bijeenkomsten.

De bouwstenen bieden concrete richtlijnen om het unieke karakter van de wijken te versterken, de openbare ruimte duurzamer in te richten en bewoners een leefomgeving te bieden die bijdraagt aan kwaliteit van leven. Cruciaal in dit proces is de participatie van bewoners, die actief zijn betrokken in de planvorming en waardevolle input hebben geleverd over de identiteit van hun wijk, knelpunten, en kansen. Door deze lokale inzichten te combineren met de beleidskaders van de gemeente ontstaat een aanpak die niet alleen toekomstbestendig is, maar ook gedragen wordt door de gemeenschap.

De bouwstenen identiteit richten zich op het versterken van het unieke karakter van de wijken, zoals historische structuren en beeldbepalende plekken. De bouwstenen water richten zich op klimaatadaptatie, het voorkomen van wateroverlast en duurzame hemelwateroplossingen. Bouwstenen groen spelen een centrale rol in het bevorderen van biodiversiteit, het beperken van hittestress en het verbeteren van de leefkwaliteit (met het uitgangspunt 'groen, tenzij'). Tot slot richten de bouwstenen mobiliteit zich op verkeersveiligheid, duurzame mobiliteit en het verbeteren van verbindingen voor voetgangers en fietsers.

De bouwstenen moeten niet worden gezien als losse elementen die op één plek een enkel probleem oplossen. Net als bij echte bouwstenen gaat het om het toepassen in onderlinge samenhang: de juiste steen, op de juiste plaats, op de juiste manier gelegd. Voor een goede toepassing is bovendien de participatie met bewoners van groot belang, evenals de inzichten uit onderzoeken en de geldende randvoorwaarden.

Identiteit

- Verblijfsplekken toevoegen
- Accentueren bijzondere plekken
- Hoogwaardig materiaal toepassen op hoogwaardige plekken
- Herkenbaar maken historisch lint
- Zichtbaar maken bedevaartsroute

Water

- Afkoppelen hemelwater (eigen terrein)
- Waterdoorlatende verharding
- Verdiepte plantvakken aanleggen
- Afwateren via groenvakken
- Gescheiden rioolstelsel
- Infiltratie riool
- Aanleggen wadi's
- Tegelwippen op eigen terrein stimuleren
- Tegelwippen in openbaar domein

Groen

- Bestaand groen verbeteren
- Boomspiegels vergroten
- Parkeerplaatsen vergroenen
- Nieuwe groenvakken aanleggen
- Laanstructuren versterken
- Natuurinclusieve maatregelen
- Geveltuinen aanleggen

Mobiliteit

- Eenrichtingsverkeer
- Optimaliseren oversteekplek
- Verkeersremmers invoeren
- Omvormen naar fietsstraat
- Nieuwe fietssuggesiestroken
- Fietspaden verbreden
- Trottoir verbreden
- Introduceren woonerf-principe
- Fietsparkeerplekken toevoegen
- Parkeerplekken toevoegen

6.1.2 Bouwstenen identiteit

Identiteit geeft een wijk karakter en maakt deze uniek en herkenbaar, daarin spelen de identiteitsbouwstenen een belangrijke rol. Door het zichtbaar maken van historische, culturele en sociale elementen, zoals de bedevaartsroute, en door het gebruik van hoogwaardige materialen op strategische plekken, ontstaat een openbare ruimte die zowel functioneel als betekenisvol is. Deze bouwstenen dragen bij aan een wijk waar bewoners zich thuis voelen en waar bezoekers de unieke identiteit van deze wijken in Roermond-Zuid kunnen ervaren. Identiteitsbouwstenen versterken de verbinding tussen de omgeving en haar geschiedenis, cultuur en tradities. Het zichtbaar maken van de bedevaartsroute nodigt uit tot reflectie en biedt bewoners en bezoekers de kans om deel te nemen aan een culturele en historische beleving. Het toevoegen van hoogwaardige materialen op plekken met een bijzondere betekenis, zoals pleinen, kruispunten of herkenbare routes, zorgt voor een uitstraling die past bij de waarde van deze locaties. Dit verhoogt niet alleen de esthetische kwaliteit van de wijk, maar ook het gevoel van trots en verbondenheid onder bewoners.

Zichtbaar maken bedevaartsroute



Het zichtbaar maken van een bedevaartsroute versterkt de culturele en historische beleving van een gebied. Het nodigt uit tot bezinning, wandelen en toerisme, en draagt bij aan identiteit en erfgoedbewustzijn. Daarnaast kan het lokale economieën stimuleren en de route verbinden met het landschap.

Verblijfs- en speelplekken toevoegen



Het toevoegen van verblijf- en speelplekken in de openbare ruimte bevordert sociale interactie, ontmoeting en beweging voor jong en oud. Het stimuleert buiten zijn en draagt bij aan gezondheid en welzijn. Daarnaast verhoogt het de leefbaarheid, veiligheid en multifunctionaliteit van wijken en buurten.

Accentueren bijzonderen plekken



Het accentueren van bijzondere historische plekken in de openbare ruimte versterkt de identiteit en het cultureel erfgoed van een gebied. Het vergroot de bewustwording en waardering van de lokale geschiedenis, stimuleert educatie en toerisme, en draagt bij aan een aantrekkelijke, betekenisvolle en gelaagde leefomgeving met een sterk verhaal.

Hoogwaardig materiaal toepassen op hoogwaardige plekken



Het toepassen van hoogwaardig materiaal op bijzondere plekken in de openbare ruimte verhoogt de uitstraling, duurzaamheid en kwaliteit van de omgeving. Het benadrukt de waarde en betekenis van de locatie, vermindert onderhoudskosten op lange termijn en draagt bij aan een verzorgde, aantrekkelijke en toekomstbestendige leefomgeving met een passend karakter.

Herkenbaar maken historisch lint



Het herkenbaar maken van een historisch lint versterkt de ruimtelijke samenhang en historische identiteit van een gebied. Het maakt de ontwikkeling en structuur van het landschap of de bebouwing zichtbaar, vergroot de cultuurhistorische beleving en draagt bij aan behoud en waardering van erfgoed.

6.1.3 Bouwstenen water

Water is een essentieel onderdeel van een gezonde en leefbare omgeving. Bij het ontwerpen van een duurzame straatinrichting spelen waterbouwstenen een belangrijke rol. Door slimme oplossingen toe te passen, zoals een gescheiden rioolstelsel, het afkoppelen van hemelwater, waterdoorlatende verharding en de aanleg van wadi's, wordt het watersysteem toekomstbestendig gemaakt. Dit draagt niet alleen bij aan het voorkomen van wateroverlast, maar ook aan een duurzame en klimaatbestendige wijken. Deze bouwstenen helpen wateroverlast te voorkomen door regenwater af te koppelen van het riool en het te laten infiltreren in de bodem, waardoor het rioolstelsel minder belast wordt en wateroverlast tijdens piekbuien vermindert. Daarnaast zorgen deze oplossingen voor klimaatadaptatie, zodat de wijk beter bestand is tegen de gevolgen van klimaatverandering, zoals heftige regenval en langere periodes van droogte. Ook wordt de biodiversiteit versterkt doordat elementen zoals wadi's en groene zones een natuurlijke waterhuishouding bevorderen en planten en dieren aantrekken.

Afkoppelen hemelwater (eigen terrein)



Afkoppelen van hemelwater voorkomt overbelasting van het riool, vermindert waterhinder en bevordert infiltratie in de bodem. Dit ondersteunt een gezond watersysteem, verhoogt de biodiversiteit en helpt verdroging tegengaan. Op eigen terrein kan het water slim worden benut voor tuinirrigatie of worden opgevangen in een regenton.

Waterdoorlatende verharding



Waterdoorlatende verharding voorkomt plasvorming en ontlast het riool bij hevige regenval. Het bevordert de infiltratie van regenwater in de bodem, vermindert hittestress en draagt bij aan een natuurlijke waterbalans. Ook vergroot het de herkenbaarheid voor mensen dat in het gebied duurzaam wordt omgegaan met water.

Verdiepte plantvakken aanleggen



Verdiepte plantvakken vangen regenwater tijdelijk op, waardoor wateroverlast bij hevige buien wordt verminderd. Ze bevorderen infiltratie, verminderen piekbelasting op het riool en dragen bij aan verkoeling en biodiversiteit.

Afwateren via groenvakken



Afwateren via groenvakken biedt meerdere voordelen: de beplanting profiteert meer van regen, het regenwater wordt vertraagd en geïnfiltreerd, wat wateroverlast en rioolbelasting vermindert. Groenvakken verbeteren de bodemkwaliteit, versterken de biodiversiteit en zorgen voor verkoeling.

Gescheiden rioolstelsel



Een gescheiden rioolstelsel voert regenwater en afvalwater apart af. Het voordeel hiervan is dat schoon regenwater direct naar de bodem of het oppervlaktewater kan stromen, terwijl alleen vervuild water naar de zuivering gaat. Dit voorkomt overbelasting van de rioolwaterzuivering en vermindert de kans op riooloverstorten bij hevige regenval.

Infiltratie riool



Een infiltratieriool voert regenwater niet af naar de zuivering, maar laat het geleidelijk in de bodem infiltreren. Dit voorkomt overbelasting van het rioolstelsel, vermindert wateroverlast en helpt het grondwater op peil te houden.

Aanleggen wadi's



Wadi's (Water Afvoer Drainage en Infiltratie) vangen regenwater tijdelijk op en laten het langzaam infiltreren in de bodem. Dit voorkomt wateroverlast, ontlast het riool en versterkt de grondwateraanvulling. Daarnaast bieden wadi's ruimte voor groen enbevorderen ze de biodiversiteit.

Tegelwippen op eigen terrein stimuleren



Tegelwippen op eigen terrein vergroot de opnamecapaciteit van regenwater in de bodem, waardoor wateroverlast wordt verminderd. Het verlaagt de temperatuur rond het huis, vergroot de biodiversiteit en maakt de tuin aantrekkelijker en groener.

Tegelwippen in openbaar domein

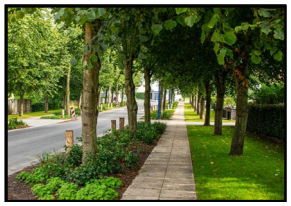


Tegelwippen in het openbare domein vergroot de ruimte voor groen, waardoor regenwater beter kan infiltreren en het riool wordt ontlast. Het vermindert hittestress, verbetert de biodiversiteit en draagt bij aan een aantrekkelijkere en gezondere leefomgeving.

6.1.4 Bouwstenen groen

Groene bouwstenen zijn essentieel voor het bevorderen van een gezonde en duurzame leefomgeving in Roermond-Zuid. Deze bouwstenen richten zich op het integreren en verbeteren van groen in de wijken, wat bijdraagt aan een verhoogde biodiversiteit, verbeterde luchtkwaliteit en een aantrekkelijker straatbeeld. Bovendien verminderen ze de hittestress en verbeteren ze de waterafvoer, waardoor de wijken beter bestand zijn tegen klimaatverandering. Zo zijn de groene bouwstenen, zowel in de openbare ruimte als op eigen terrein, essentiële hulpmiddelen om tot een duurzame, functionele en aantrekkelijke wijkinrichting te komen.

Laanstructuren versterken



Laanbomen in een stad bieden diverse voordelen, zoals het verbeteren van de luchtkwaliteit, het verminderen van hittestress, het verhogen van de biodiversiteit en het verfraaien van de omgeving. Daarnaast versterken ze de herkenbaarheid van belangrijke routes en zorgen ze voor eenheid.

Bestaand groen verbeteren



De huidige vegetatie wordt versterkt door (extensief) onderhoud en diversiteit toe te voegen, wat zorgt voor meer biodiversiteit, een gezondere leefomgeving en een aantrekkelijker straatbeeld.

Parkeerplaatsen vergroenen



Vergroenen randen en toepassen van gras-beton tegels voor betere waterafvoer, vermindering van hitte-eilanden en een esthetisch aantrekkelijke omgeving.

Natuurinclusieve maatregelen



Maatregelen invoeren die leiden tot het versterken van het ecosysteem voor flora en fauna.

Boomspiegels vergroten



Versterken biodiversiteit door het planten van bodembedekkers en bloemen. Zorgt voor betere waterafvoer en gezonde groei van bomen door meer ruimte voor wortels.

Nieuwe groenvakken aanleggen



Door onnodige verharding te verwijderen ontstaat ruimte voor meer groen. Dit draagt bij aan de duurzaamheidsdoelen voor een gezonde stad op het gebied van ecologie, gezondheid en klimaat.

Geveltuinen aanleggen



Het aanleggen van geveltuinen heeft verschillende voordelen. Ze fleuren de buurt op, dragen bij aan een gezondere leefomgeving, en kunnen helpen bij het verminderen van wateroverlast. Bovendien bieden ze een habitat voor insecten en vogels en kunnen ze een verkoelend effect hebben op de omgeving. Gelegen in de openbare ruimte en in particulier beheer.

6.1.5 Bouwstenen mobiliteit

Bouwstenen mobiliteit zijn gericht op de manier waarop men zich op een veilige en comfortabele manier door de wijken beweegt. Deze zijn cruciaal voor het creëren van een leefbare omgeving, waar het aantrekkelijk is om te wandelen en te fietsen, waar goede doorstroming en logische verbindingen ontstaan en waar gemotoriseerd verkeer wordt afgeremd. Door ingrepen te doen in routering, in verkeersfuncties of in de inrichting van de openbare ruimte, worden wijken een plek waar duurzame en gezonde mobiliteit wordt gestimuleerd.

Eenrichtingsverkeer



Een eenrichtingsweg verbetert de verkeersveiligheid en doorstroming doordat tegenliggers worden uitgesloten. Het biedt ruimte voor bredere trottoirs, fietspaden of groenstroken en vermindert conflicten op smalle wegen. Daarnaast kan het leiden tot minder verkeersdrukte en geluidsoverlast.

Optimaliseren oversteekplekken



Het optimaliseren van oversteekplekken, zoals zebrapaden, verhoogt de verkeersveiligheid voor voetgangers. Dit bevordert een veilige, toegankelijke en comfortabele openbare ruimte, vooral voor kwetsbare groepen zoals kinderen, ouderen en mensen met een beperking.

Verkeersremmers invoeren



Verkeersremmers, zoals drempels, versmallingen of plateaus, verlagen de snelheid van gemotoriseerd verkeer. Dit verhoogt de verkeersveiligheid, vooral voor voetgangers en fietsers.

Omvormen naar fietsstraat



Het omvormen van een straat tot fietsstraat geeft fietsers nadrukkelijk voorrang en maakt de straat veiliger en comfortabeler voor langzaam verkeer. Autoverkeer is nog toegestaan, maar te gast, wat de snelheid en intensiteit beperkt.

Nieuwe fietssuggestiestroken



Brede en goed zichtbare fietssuggestiestroken vergroten de veiligheid en zichtbaarheid van fietsers, vooral op wegen zonder aparte fietspaden. Ze geven automobilisten een duidelijke visuele aanwijzing om afstand te houden, stimuleren veilig inhaalgedrag en bevorderen het gebruik van de fiets.

Fietspaden verbreden



Het verbreden van fietspaden vergroot de veiligheid en het comfort voor fietsers, vooral bij drukte of snelheidsverschillen tussen gebruikers zoals e-bikes en gewone (bak-)fietsen. Het voorkomt inhaalconflicten, stimuleert fietsgebruik en draagt bij aan een vlotte, aangename doorstroming.

Trottoir verbreden



Het verbreden van een trottoir vergroot de veiligheid en toegankelijkheid voor voetgangers, vooral voor ouderen, kinderen en mensen met hulpmiddelen zoals rolstoelen of kinderwagens. Het biedt meer ruimte om elkaar te passeren, verhoogt het loopcomfort en stimuleert wandelen.

Introduceren woonerf-principe



Het woonerfprincipe bevordert veiligheid en leefbaarheid doordat voetgangers en spelende kinderen voorrang hebben en auto's te gast zijn met een lage snelheid (max. 15 km/u). Het stimuleert sociaal contact en maakt de straat een gedeelde, multifunctionele ruimte waar verblijven centraal staat in plaats van verkeer.

Fietsparkeerplekken toevoegen



Het toevoegen van fietsparkeerplekken stimuleert het gebruik van de fiets door comfort en gemak te vergroten. Het voorkomt wildparkeren op stoepen of in het groen, wat de openbare ruimte overzichtelijker en veiliger maakt.

Parkeerplekken toevoegen



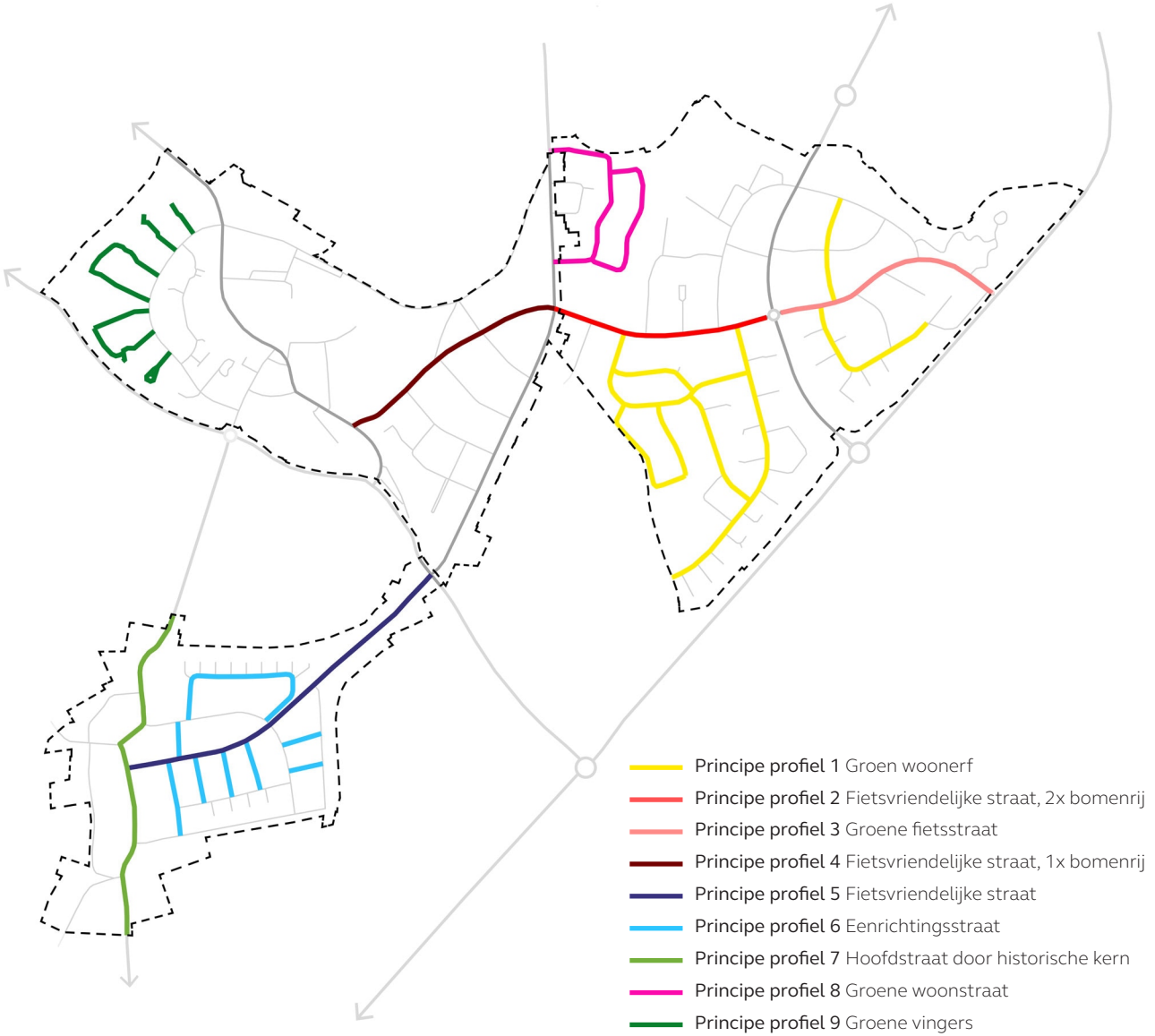
Het toevoegen van parkeerplekken kan de bereikbaarheid en toegankelijkheid van een gebied verbeteren, vooral voor bewoners, bezoekers of mensen met beperkte mobiliteit. Het vermindert zoekverkeer, wat bijdraagt aan verkeersveiligheid en minder uitstoot. Strategisch geplaatste parkeerplekken kunnen bovendien de leefbaarheid ondersteunen en druk op omliggende wijken verlichten.

6.2 Principe profielen

6.2.1 Overzichtskaart

Voor de wijkrenovaties zijn principe profielen opgesteld voor negen locaties in Herten, Merum en Roer-Zuid. Deze profielen vormen de basis voor het ontwerp van verschillende typen straten in de wijken. Elk principeprofiel is specifiek afgestemd op de kenmerken en functie van de betreffende locatie, variërend van wijkontsluitingswegen tot doodlopende woonhofjes.

Hoewel deze profielen zijn ontwikkeld voor de geselecteerde negen locaties, zijn de ontwerpprincipes en ruimtelijke eigenschappen ervan ook toepasbaar op vergelijkbare situaties elders in de wijken. Dit betekent dat de profielen niet alleen bijdragen aan een consistente aanpak, maar ook flexibiliteit bieden om in te spelen op de specifieke context van andere locaties.



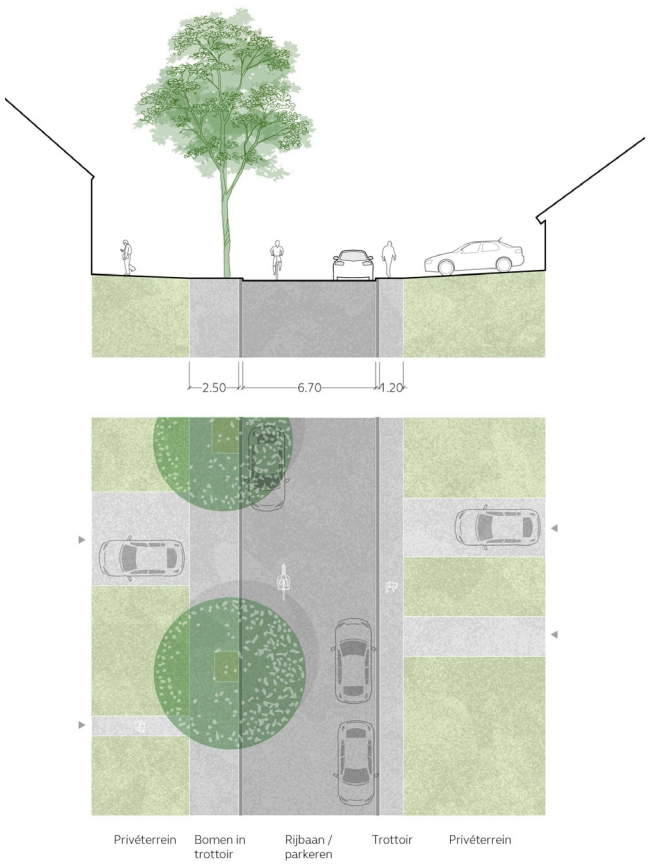
6.2.2 Principeprofielen

Pincipeprofiel 1: Groen woonerf

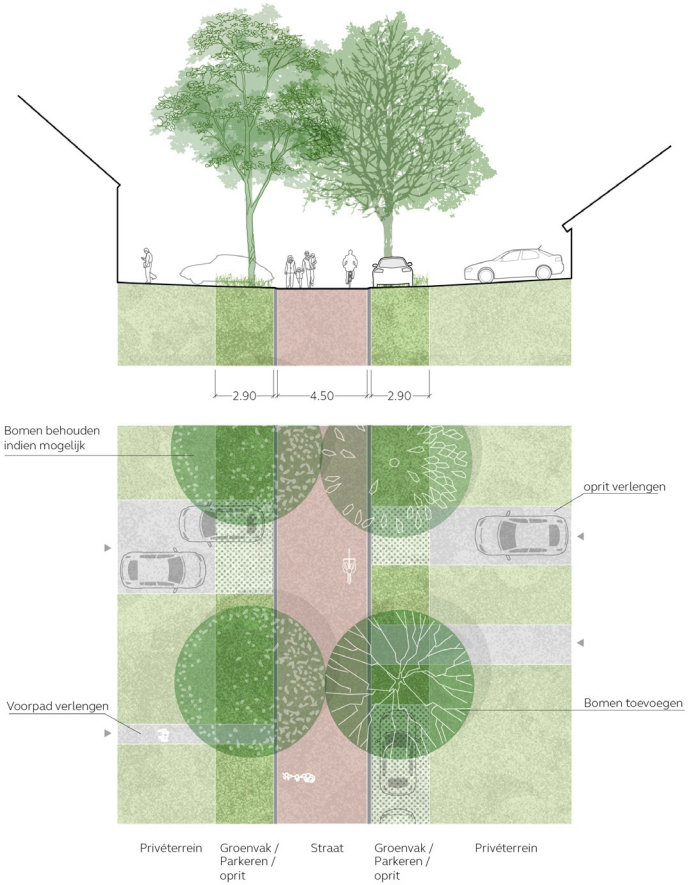


Het Lommerrijke karakter van Roer-Zuid versterken we door het creëren van volwaardige laanstructuren. Dit doen we door in te boeten op verharding. Op het groene woonerf delen al de weggebruikers dezelfde weg, die we tevens versmallen. Dit werkt verkeersremmend. De maximale rijsnelheid is 15 km/u. Met brede groenstroken aan weerszijden, ontstaat ruimte om opritten te verlengen. Hierdoor motiveren we bewoners om zo veel als mogelijk te parkeren op eigen terrein. Hierdoor kunnen we het aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte reduceren. De aaneenschakeling van groenvakken met bomen (tweede grootte) creëren een robuuste groenstructuur, wat de straat veilig, aantrekkelijk en toekomstbestendig maakt.

Huidige situatie



Voorgestelde situatie

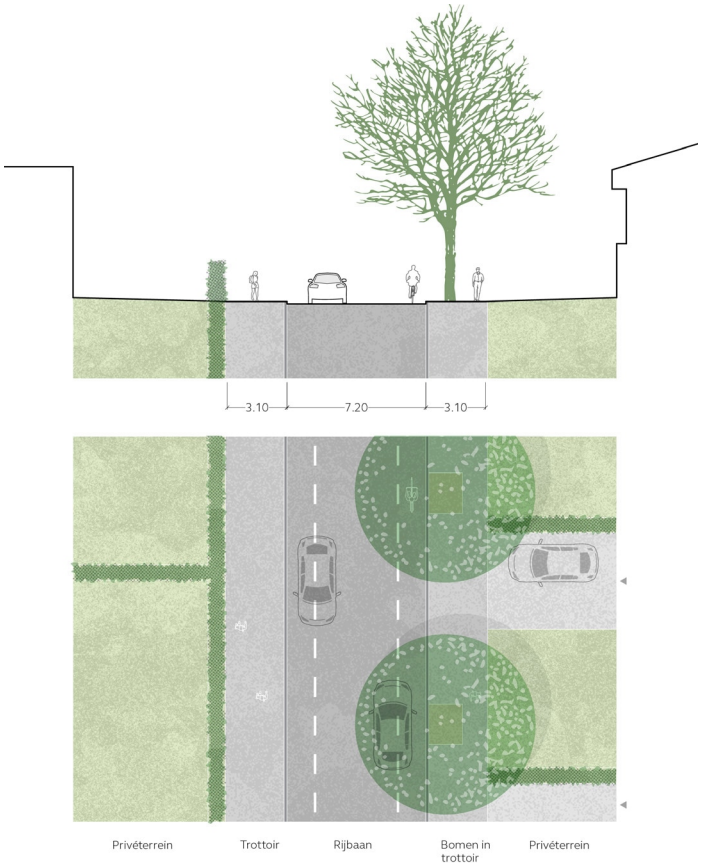


Pincipeprofiel 2: Fietsvriendelijke straat met twee rijen bomen

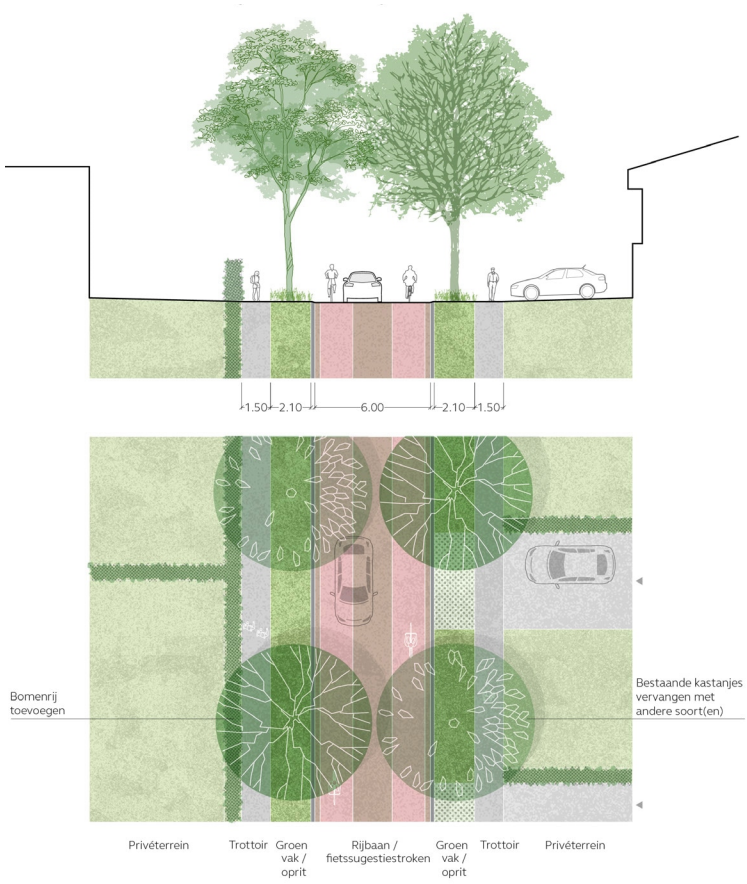


De Roerderweg is een dominante en tevens historische structuur in Roer-Zuid. In de wederopbouwperiode is deze weg ontworpen als laan. Helaas is de kwaliteit van de Paardenkastanjes ontoereikend door ziekte en diverse bomen zijn uitgevallen. De overgebleven kastanjes vervangen we door ziekte-resistente soorten (eerste grootte) en we herstellen de laanstructuur. De nieuwe bomen krijgen betere groeiplaatsen in een aaneenschakeling van groene bermen. Dit bereiken we door de rijbaan en trottoirs te versmallen. De Roerderweg wordt veel gebruikt door fietsers en is ook onderdeel van een busroute. De wegversmalling i.s.m. fietssugestiestroken zorgen voor schaalverkleining van het wegdek, wat tot verkeersremming zal leiden. De maximale rijsnelheid is 30 km-u.

Huidige situatie



Voorgestelde situatie

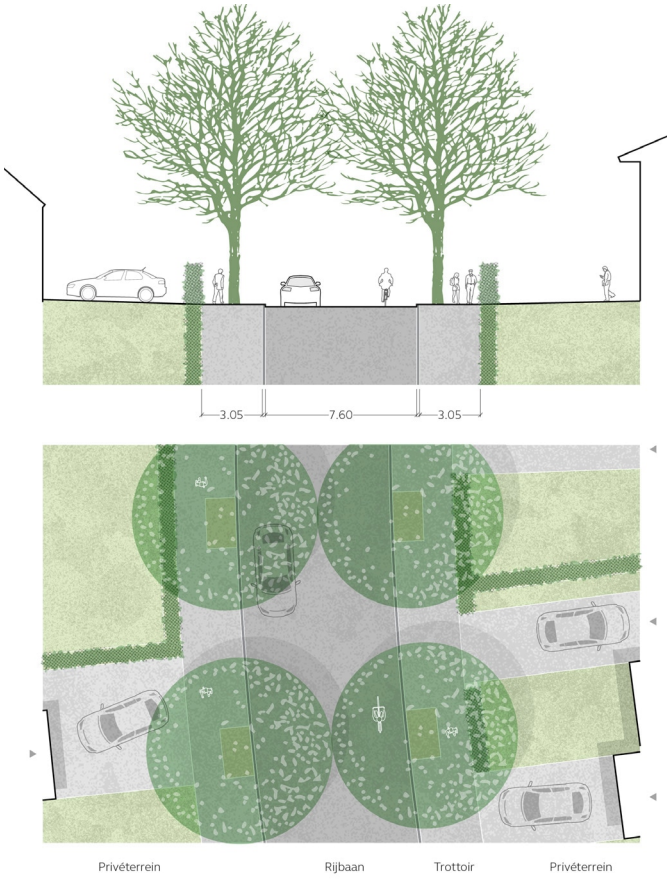


Pincipeprofiel 3: Groene fietsstraat

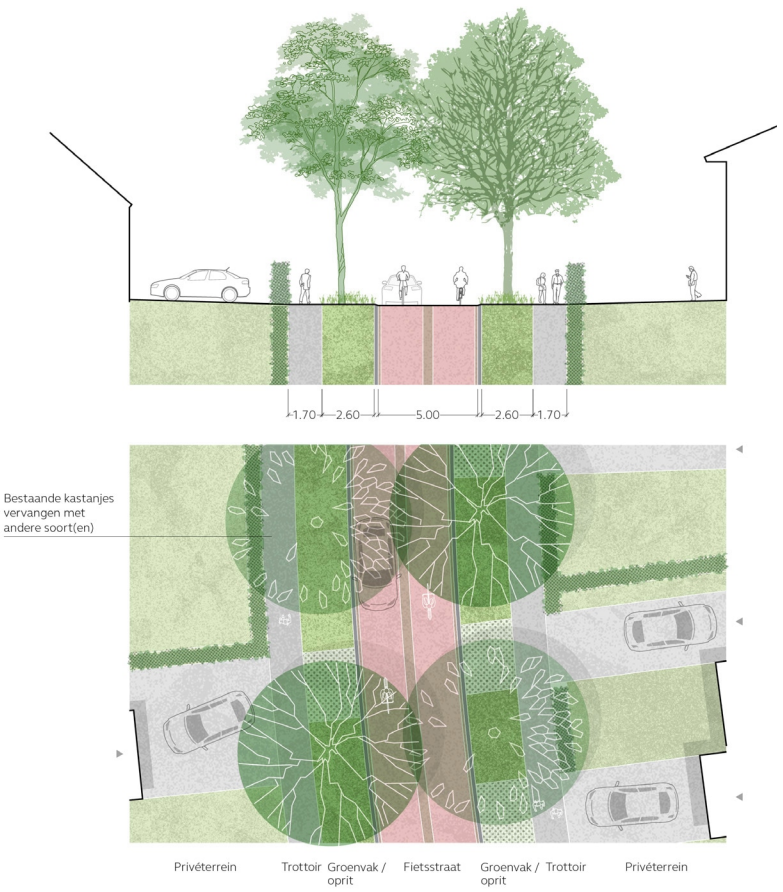


De ruimtelijke opbouw van het voorgestelde profiel is hetzelfde als die van het westelijke tracé van de Roerderweg. Het verschil zit in de vormgeving van de rijbaan. Het oostelijk tracé van de Roerderweg wordt veel gebruikt door fietsers, maar is geen onderdeel van de busroute. Dit biedt de kans om deze weg om te vormen tot fietsstraat en de weg nóg meer te versmallen. De auto is hier te gast en de maximale rijsnelheid is 30km-u. Net zoals bij het westelijk tracé, zorgen grote aaneengesloten groenvakken voor de mogelijkheid tot regenwaterinfiltratie tijdens (piek)buien. Ook zorgt de continuïteit van deze groenstructuur, ervoor dat met name insecten, vogels en kleine zoogdieren, zich makkelijker kunnen verplaatsen door de wijk.

Huidige situatie



Voorgestelde situatie

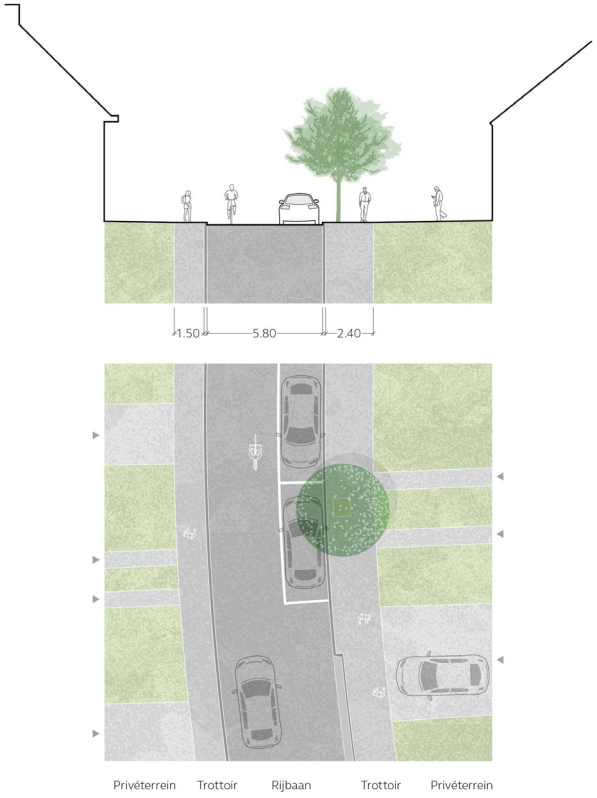


Pincipeprofiel 4: Fietsvriendelijke straat met bomen

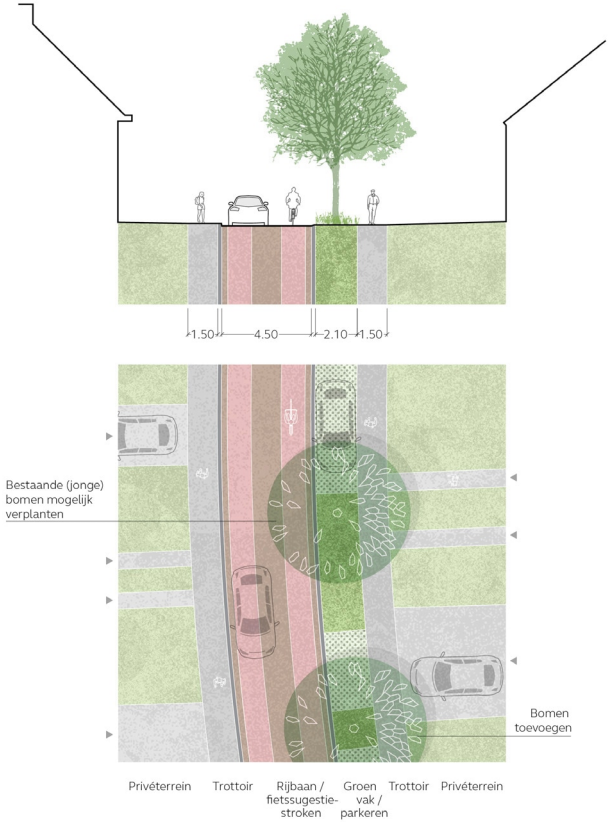


De Roermondsestraat vormt met de Roerderweg (principeprofiel 2,3) een aangeschakeld lint en één historische structuur. Daarom is het van belang dat deze twee wegen desondanks verschil in maat en schaal, toch visuele en functionele samenhang vertonen. Het gehele lint is een belangrijke ontsluiting, met name voor fietsers. Daarom passen we ook hier fietssugestiestroken toe, op dezelfde manier vormgegeven zoals de Roerderweg, maar dan in een geheel smallere uitvoering. Door de krapte in het profiel, kunnen we 1 rij in plaats van 2 rijen bomen toevoegen (tweede grootte). De bomen / groenvakken worden afgewisseld met parkeervakken en opritten. Deze groenstrook kunnen we realiseren door de rijbaan en trottoirs te versmallen. De rijsnelheid is 30 km-u.

Huidige situatie



Voorgestelde situatie

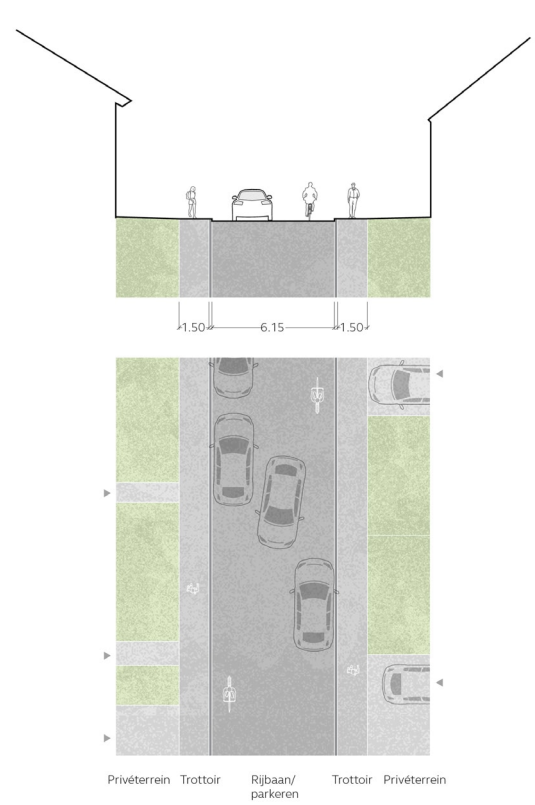


Pincipeprofiel 5: Fietsvriendelijke straat

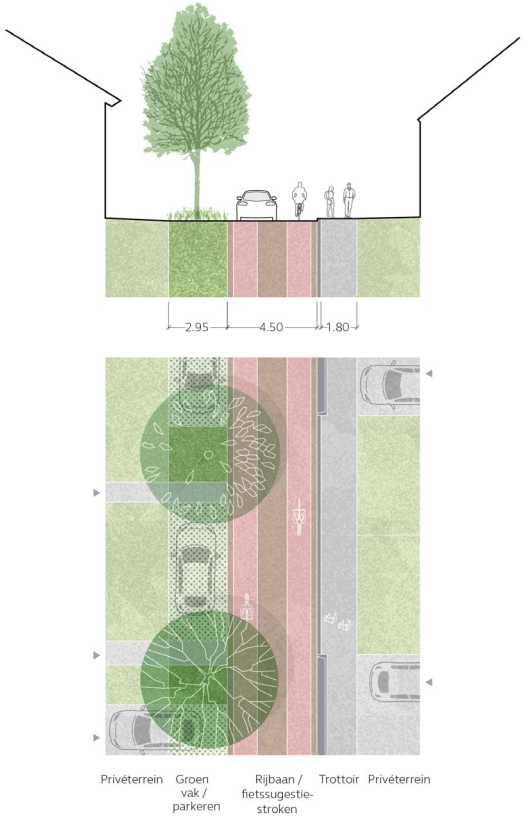


De Molenweg in Merum betreft een smal profiel zonder bomen. In de groenvisie van Roermond is de Molenweg aangeduid als mogelijke ‘laan’. Gezien de hiërarchische betekenis van de Molenweg in het stratenpatroon van Merum, de (deels)historische waarde en het gebrek aan bomen, is het een goede motivatie om deze weg herkenbaar en groener te maken. Dit doen we door dezelfde rijweg te maken als het lint Roermondsestraat/Roerderweg (profiel 2/3/4). Zo vormen de belangrijkste linten, samenhang met elkaar. De versmalde rijbaan en fietssuggestiestroken werken verkeersemmend (rijnselheid 30 km/u). Wegens het smalle profiel, maken we aan één zijde een extra breed trottoir in plaats van twee trottoirs. Door de brede groenstrook, kunnen we opritten verlengen en hiermee de parkeerplekken op straat minimaliseren.

Huidige situatie



Voorgestelde situatie

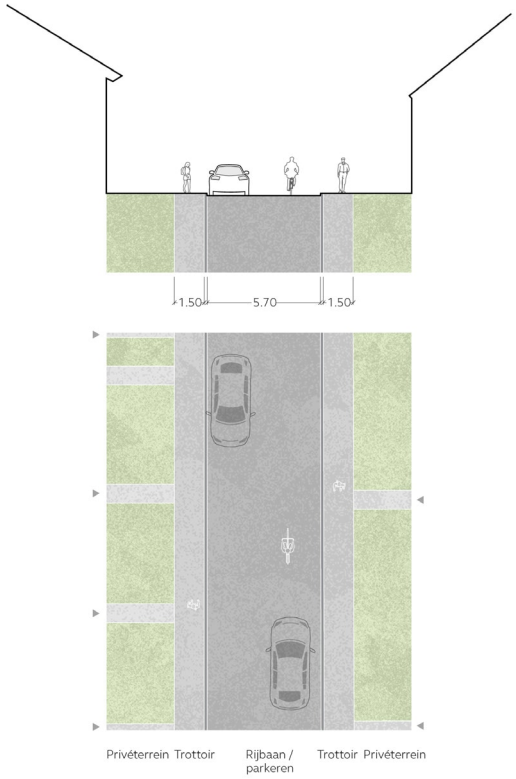


Pincipeprofiel 6: Eenrichtingsstraten

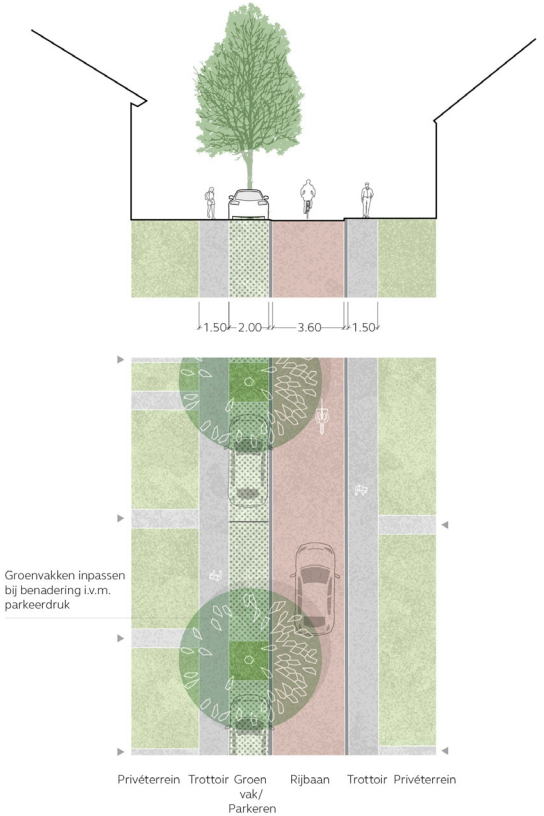


Veel straten in Merum zijn grijs. Veel erfontsluitingswegen hebben potentie om te transformeren tot eenrichtingsverkeer. Hierdoor kunnen we bomen (tweede grootte) toevoegen aan het straatbeeld en de verkeersveiligheid verbeteren. Door de hoge parkeerdruk en krapte in het profiel, komen de bomen verder uit elkaar te staan. Het doel is om uniformiteit en continuïteit te behouden in het straatprofiel door lijnen gelijkmatig te houden en bomen gelijkmatig te verdelen. Door de hoge parkeerdruk, adviseren we de parkeerplaatsen te realiseren met grasbetontegels om naast de geringe hoeveelheid groenvakken tóch een groener straatbeeld te kunnen creëren en meer hemelwater te kunnen opvangen / infiltreren.

Huidige situatie



Voorgestelde situatie

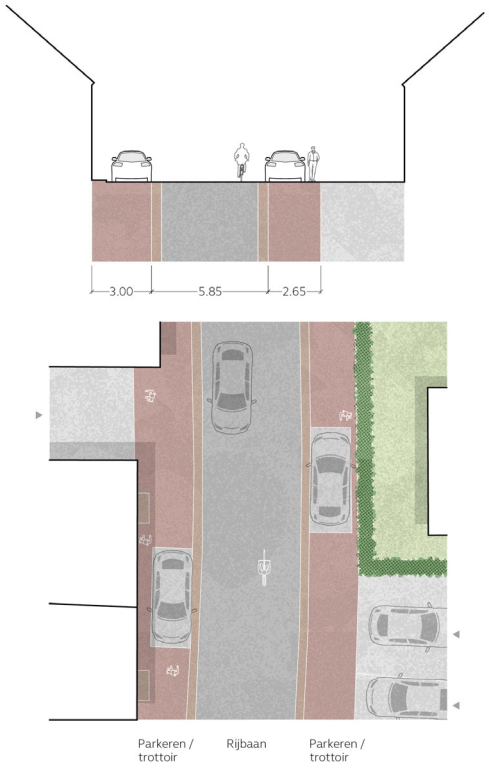


Pincipeprofiel 7: Hoofdstraat door historische kern

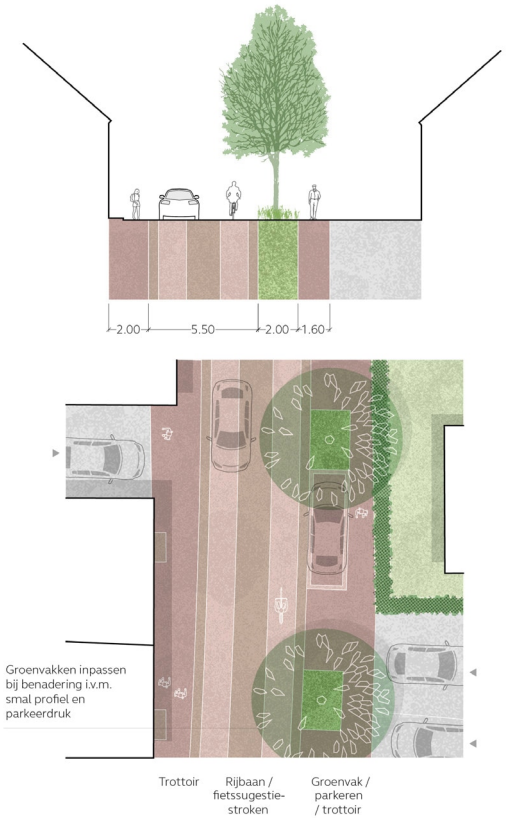


De Hoofdstraat in Merum is een historische as en belangrijke ontsluitingsroute, ook gebruikt als busroute. Hier passen we fietssuggestiestroken toe met een markante middenloper van gebakken klinkers om de hiërarchie te benadrukken en samenhang te creëren met andere belangrijke assen. In de historische kernen gebruiken we gebakken klinkers voor de fietssuggestiestroken, in plaats van asfalt, om het historische karakter te benadrukken. Door de beperkte hoeveelheid groen en de betekenis van de weg, begeleiden we deze met bomen. Vanwege hoge parkeerdruk en een smal profiel staan de bomen verder uit elkaar, met plantvakken van minimaal 2 bij 2 meter. Het doel is uniformiteit en continuïteit in het straatprofiel te behouden door een gelijkmatige verdeling van groen en parallelle lijnen te continueren.

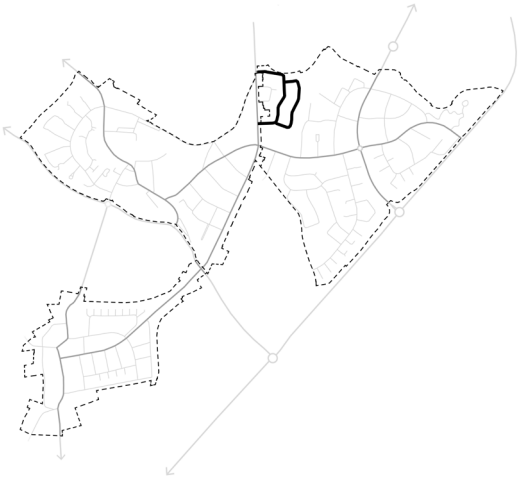
Huidige situatie



Voorgestelde situatie

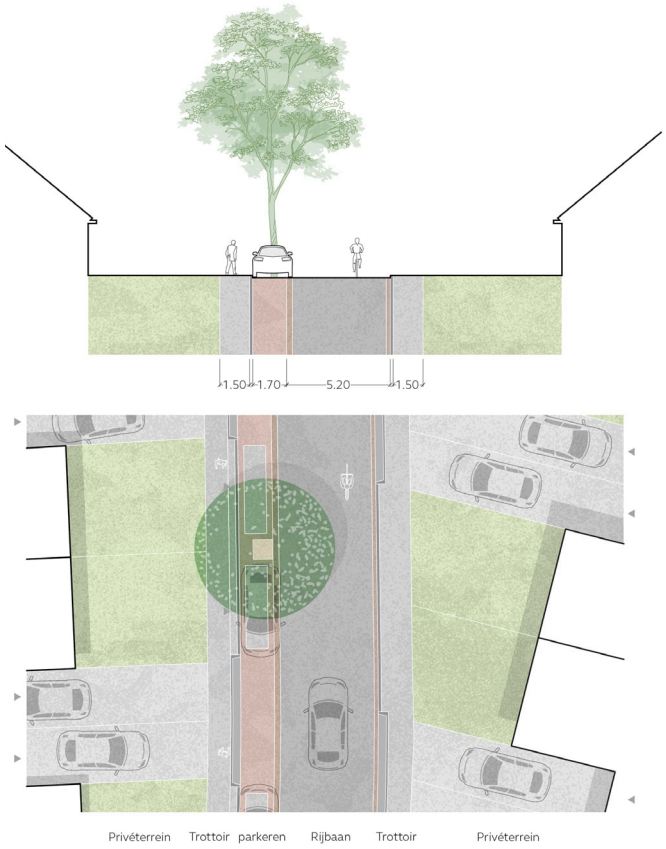


Pincipeprofiel 8: Groene woonstraat

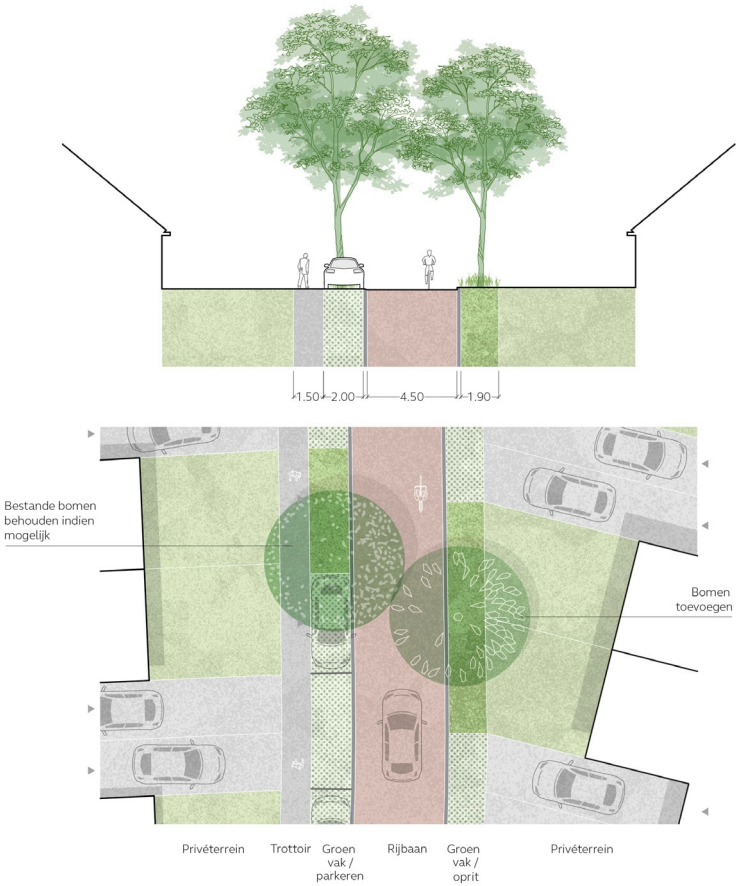


De Bonenberg en Roodververij in Roer-Zuid, zijn kenmerkend aan het brede stedenbouwkundige profiel (van gevel tot gevel). Daarom past een dubbele boomstructuur goed in de maat -en schaalverhouding van deze buurten. Op sommige plekken is dit toegepast, maar de boomspiegels zijn vaak te krap om de bomen de ruimte te bieden, die ze nodig hebben. Vandaar dat we voorstellen om de rijloper te versmallen en het voetpad aan één zijde op te waarderen. Zo ontstaat er ruimte om bestaande groenvakken te vergroten, groenvakken toe te voegen en opritten aan één zijde te verlengen, waardoor we de parkeerplaatsen in de straat kunnen minimaliseren.

Huidige situatie



Voorgestelde situatie



Pincipeprofiel 9: Groene scheggen



De woonhofjes lang Den Ekkert, ogen rommelig door de hoekige en onsamenhangende compositie uit snippergroen en snipperverharding. Hier valt veel te winnen, door de kwaliteit van het park naar binnen te trekken. Op die manier transformeren de hofjes in groene scheggen. We doorbreken het hoekige karakter en introduceren glooiende lijnen, waarmee we de compositie herstellen. Hierdoor ontstaat er een gelijkmatige verdeling van robuuste groenvakken (minimaal 1 bij 4 meter) en creëren we langere opritten, waardoor auto's tussen het groen geparkeerd staan. De grootste groenvakken zijn in te richten als wadi, die we kunnen verbinden met de waterbuffer in het park. Zo kunnen we de afwatering ontkoppelen van het riool.

Woonerven langs den Ekkert (Herten) - woonerf als groene wig vanuit het park



Woonerven langs den Ekkert (Herten) - bestaande situatie



6.3 Maatwerklocaties

6.3.1 Overzichtskaart

Wat zijn maatwerklocaties?

Maatwerklocaties zijn plekken binnen Herten, Merum en Roer-Zuid met bijzondere ruimtelijke eigenschappen. Zo kent een maatwerklocatie bijvoorbeeld geen standaard straatprofiel wat op andere plekken van de wijken wel voorkomt, ligt er een park of plein, of is de cultuurhistorische waarde dermate hoog dat de plek extra aandacht en ontwerp verdient.

Waarom is gekozen voor deze 6 maatwerklocaties?

Op de volgende pagina's wordt per maatwerklocatie toegelicht waarom voor deze 6 maatwerklocaties is gekozen.



6.3.2 Maatwerklocaties

Maatwerklocatie 1: ‘Achter de Hoven’, Herten

Waarom een maatwerklocatie?

Deze straat kenmerkt zich door een breed profiel, met veel parkeerplaatsen en snippergroen van weinig kwaliteit. Een standaard principeprofiel op deze locatie toepassen leidt niet tot een gewenst ontwerp. Deze factoren maken het noodzakelijk om een specifiek, op maat gemaakt ontwerp te ontwikkelen dat aansluit bij de behoeften van de buurt en de bredere doelstellingen van het project.

Kansen

Deze maatwerklocatie biedt grote kansen voor (kwalitatieve) vergroening en een functionelere inrichting van de openbare ruimte. Ook voor waterberging is hier ruimte te vinden.



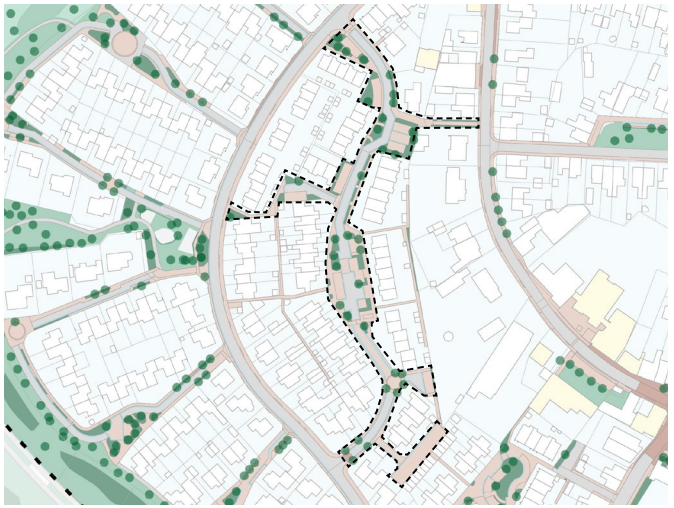
Maatwerklocatie





Referentiebeelden

Maatwerklocatie



Bouwstenen



Toe te passen bouwstenen

Maatwerklocatie 2: ‘Julianaplein’, Herten

Waarom een maatwerklocatie?

Het Julianaplein in Herten is een maatwerklocatie vanwege de bijzondere cultuurhistorische en ruimtelijke waarde. Dit plein vormt het hart van het oude dorp en wordt omringd door waardevolle, historische bebouwing die bepalend is voor de identiteit van Herten. Het plein heeft niet alleen een centrale ligging, maar ook een belangrijke sociale en symbolische rol binnen de gemeenschap. Deze unieke plek vraagt om een specifieke benadering en om maatwerk om te komen tot een unieke inrichting.

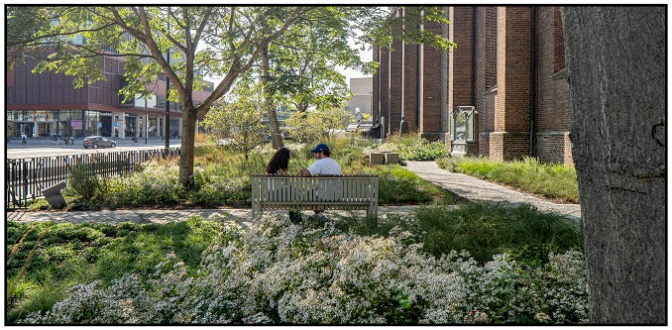
Kansen

Het Julianaplein is het historische hart van Herten. Er liggen kansen om de historie en het karakter van de plek beter beleefbaar te maken in de openbare ruimte. Zo kan er een verblijfsplek van worden gemaakt, met bijvoorbeeld waterelementen. Ook kan het plein meer worden vergroend.



Maatwerklocatie





Referentiebeelden

Maatwerklocatie



Bouwstenen



Toe te passen bouwstenen

Maatwerklocatie 3: ‘Historische kern’, Merum

Waarom een maatwerklocatie?

De historische kern van Merum is een maatwerklocatie vanwege haar unieke, karaktervolle uitstraling en de aanwezigheid van zeer oude, waardevolle bebouwing en historische bomen. Deze plek vormt het hart van Merum en draagt sterk bij aan de identiteit en het dorpse karakter van de wijk. De combinatie van de cultuurhistorische waarde, de bijzondere bebouwing en het groen maakt deze locatie uitzonderlijk en vraagt om een zorgvuldig afgestemde benadering.

Kansen

De historische kern van Merum is het hart van Merum en een unieke plek met historische architectuur en cultuurhistorisch waardevolle bomen. Door de openbare ruimte in te richten met hoogwaardige materialen kan nog meer karakter worden toegevoegd aan de plek. Auto’s zijn momenteel behoorlijk dominant in het straatbeeld. Door hier de voetganger en fietser op 1 te zetten liggen er kansen om hier een prettigere verblijfsplek van te maken.



Maatwerklocatie





Referentiebeelden

Maatwerklocatie



Bouwstenen



Toe te passen bouwstenen

Maatwerklocatie 4: ‘Putkamp en omgeving’, Herten

Waarom een maatwerklocatie?

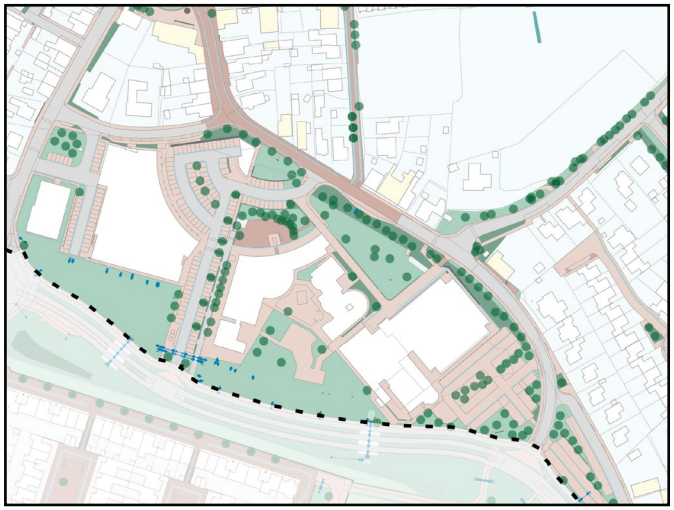
De Putkamp en omgeving in Herten is een maatwerklocatie vanwege de complexe dynamiek die gepaard gaat met het grote parkeerterrein bij het winkelcentrum, waar onder andere een supermarkt gevestigd is. Deze locatie speelt, mede vanwege de aanwezige school bij de directe aansluiting op de gebiedsontsluitingsweg Oolderweg, een cruciale rol in de dagelijkse mobiliteit en logistiek van het gebied en vereist daarom een bijzondere benadering. Er is maatwerk nodig om een goed doordacht ontwerp te realiseren dat de verkeersveiligheid verhoogt, de gebruiksvriendelijkheid verbetert en bijdraagt aan de algehele kwaliteit van de openbare ruimte.

Kansen

Deze maatwerklocatie biedt veel kansen voor vergroening en wateropslag. Door parkeerplekken te vergroenen, bomen toe te voegen en plantvakken aan te leggen, kan water beter worden geïnfiltreerd en wordt de plek koeler.



Maatwerklocatie



Maatwerklocatie





Referentiebeelden



Toe te passen bouwstenen

Maatwerklocatie 5: ‘Molenweg-Van Heinsbergweg-Nieuwe Baan’, Merum

Waarom een maatwerklocatie?

Deze locatie, momenteel een groot grasveld met een aanzienlijke hoeveelheid asfalt voor parkeerplaatsen, is aangewezen als maatwerklocatie vanwege de potentie om getransformeerd te worden tot een aantrekkelijk park met een hogere verblijfskwaliteit. De huidige inrichting biedt te weinig meerwaarde voor de omgeving, terwijl de omvang en ligging van deze plek juist kansen bieden voor een multifunctionele en duurzame invulling. De locatie vraagt om een specifieke, integrale benadering waarin groen, biodiversiteit, watermanagement en sociale functies samenkomen.

Kansen

Door het grasveld te transformeren naar een volwaardig park kan zowel de verblijfskwaliteit als de biodiversiteit sterk toenemen. Er ontstaat zo een aantrekkelijke plek met speelelementen voor kinderen en een rijke mix aan bomen en beplanting.



Maatwerklocatie





Referentiebeelden



Maatwerklocatie



Toe te passen bouwstenen

Maatwerklocatie 6: ‘Appartementen rondom Hattem’, Roer-Zuid

Waarom een maatwerklocatie?

Hattem is een maatwerklocatie vanwege de unieke ruimtelijke opzet met appartementencomplexen rondom een centraal parkeergebied dat wordt gekenmerkt door relatief veel groen. De bijzondere compositie en inrichting van het gebied, in combinatie met de aanwezige logistieke stromen, maken een standaardontwerp hier niet passend. Een zorgvuldige, op maat gemaakte benadering is nodig om zowel de functionaliteit als de kwaliteit van de ruimte te verbeteren.

Kansen

Het gebied Hattem heeft de kans om functioneler ingericht te worden. Zo ontstaat hier ruimte voor grotere, robuuste groenvakken, nieuwe bomen en beplanting, en wadi’s. Zo heeft deze plek de potentie om te transformeren van een parkeerterrein met snippergroen naar een hoogwaardige groene buitenruimte.

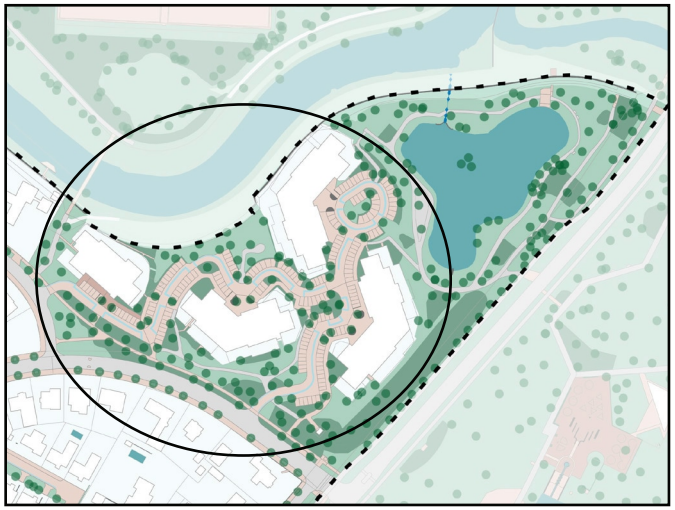


Maatwerklocatie





Referentiebeelden

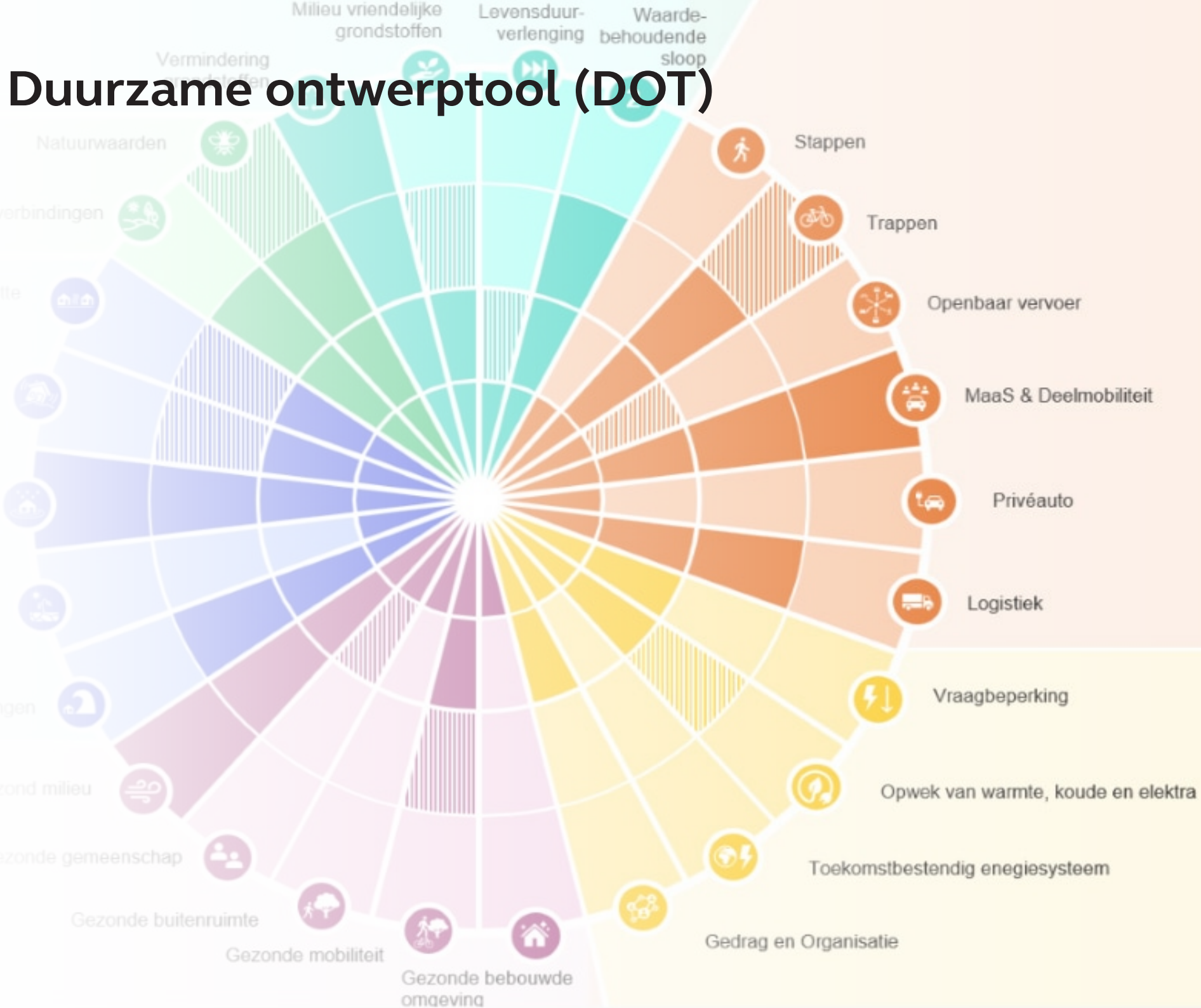


Maatwerklocatie



Toe te passen bouwstenen

7. Duurzame ontwerptool (DOT)



7 Duurzame ontwerptool (DOT)

Om van deze visie realiteit te maken, maken we gebruik van een duurzame ontwerptool (DOT). Deze DOT geeft handvatten om beleid, duurzaamheid en integraliteit efficiënt te borgen in de ontwerpfasen (SO, VO, DO) die volgen op deze visie. De tool behandelt zes thema's: biodiversiteit, klimaatadaptatie, energie, circulariteit, mobiliteit en gezonde leefomgeving. De thema's en bouwstenen zijn zo gekozen dat naar alle duurzaamheidsaspecten voor de wijkaanpak wordt gekeken. Daarnaast neemt het ook de menselijke leefbaarheid mee met de thema's 'mobiliteit' en 'gezonde leefomgeving'. Op deze manier kijken we zo compleet mogelijk naar een duurzame en integrale wijk renovatie voor de '3 wijken zuid'.

De thema's zijn in de DOT onderverdeeld in bouwstenen. Elke bouwsteen bestaat uit ontwerpprincipes die concreet laten zien hoe de thema's te implementeren zijn in bijvoorbeeld een ontwerp en/of contract.

Hoe doen we dit concreet? We maken hierbij gebruik van zes stappen:

We inventariseren het duurzaamheidsbeleid van Roermond en de duurzaamheidswensen in het project.

We genereren projectspecifieke kansen per thema aan de hand van alle verkregen informatie, praktijkervaring, kennis en innovaties in de markt. We verifiëren dit met de gemeente en bewoners zodat we zeker weten dat dit aansluit op hun behoeftes. Voor de kansen geven we een groffe indicatie van de kosten en duurzame impact.

We formuleren projectspecifieke doelstellingen en ambities per thema die leidend zijn tijdens de ontwerp- en uitvoeringsfase van het project.
We werken de kansen verder uit. We bekijken welke vervolgacties er nodig zijn om de kansen om te zetten tot concrete ontwerpmaatregelen. Indien mogelijk stellen we ook KPI's (Key Performance Indicator) vast. We verifiëren dit opnieuw met de gemeente en de bewoners van de wijken.

De ontwerpmaatregelen passen we toe in **het ontwerp, contract en uitvoering** van het project. We monitoren in elke fase of de ontwerpmaatregelen zijn toegepast. Indien hiervan afgeweken wordt leggen we dit onderbouwd vast.

Aan het einde van het project leggen we de duurzame impact vast. We analyseren of elke ontwerpmaatregel is uitgevoerd en hoe deze zijn uitgevoerd. Dit leggen we vast in een rapport en delen dit met de gemeente en bewoners.

Op deze manier leggen we op een gestructureerde en overzichtelijke manier vast welke duurzame ontwerpmaatregelen zijn gekozen, hoe deze zijn gekozen en hoe deze bijdragen aan de gestelde doelen voor de wijkaanpak.



