

## **Roermond 2020: verknipt of verknoopt?**

*Robuuste structuren en ruimtelijke samenhang als pijler voor sociaal-economische ontwikkeling*



Auteurs:

Dhr. Ing. H. van Duijnhoven (hvd@kragten.nl)

Dhr. Ir. T. Meeuwsen (tme@kragten.nl)

Dhr. Drs. Ing. P. Hamaekers (ph@kragten.nl)

Allen werkzaam bij adviesbureau Kragten in Roermond

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2010  
25 en 26 november, Roermond

## Samenvatting

Roermond heeft de laatste jaren hard aan de weg getimmerd. In de stad zijn diverse projecten gerealiseerd waardoor de stad als regionaal centrum nadrukkelijk op de kaart staat. Vanuit een groot achterland worden bezoekers getrokken naar de diverse toeristisch-recreatieve voorzieningen. Ook voor de nabije toekomst blijft Roermond ambitieus.

Echter, de consequentie van de ingezette koers is dat de stad meer en meer versnipperd is geraakt. De kwaliteiten van de historische binnenstad in combinatie met de detailhandelvoorzieningen zijn onmiskenbaar aanwezig, maar de samenhang tussen de binnenstad en de aangrenzende woonwijken is voor verbetering vatbaar. De spoorlijn is nu ruimtelijk, maar ook sociaal duidelijk een barrière. De wijken aan de oostzijde functioneren nu niet als een geheel, maar zijn min of meer op zichzelf staande gebieden. Tevens zijn de interne verbindingen niet optimaal, waardoor de samenhang tussen het centrum en de rest van Roermond grotendeels ontbreekt. Een problematiek die herkenbaar is voor veel steden in Nederland en België met een regionale functie.

In dit paper wordt dan ook gepleit voor een meer op kwaliteit gerichte ontwikkeling van de stad. Gelet op de schaalgrootte van Roermond is het niet verstandig op teveel paarden te wedden, maar is het beter om gericht keuzes te maken. Keuzes gericht op het versterken van de ruimtelijke samenhang en daaropvolgend op de toekomst gerichte verkeersstructuur die de toegenomen vervoersvraag binnen Roermond en tussen Roermond en het ommeland kan opvangen.

Het stedelijke patroon en de fysieke uitwerking naar de verknoopte stad met robuuste structuren bevat de mogelijkheden om de sociale en economische ontwikkelingen binnen Roermond in goede banen te leiden. Het credo bij de ontwikkeling van de stad Roermond dient te zijn 'Van verknipte naar verknoopte stad met robuuste structuren'. Verknoopte stad door meer samenhang te creëren tussen de afzonderlijke stadsdelen door middel van goede interne verbindingen waarmee tevens een duidelijke relatie wordt gelegd naar het centrum en de ontsluitingswegen aan de randen van Roermond. De ook in Roermond, zij het nog op beperkte schaal, naderende bevolkingskrimp, biedt hiervoor extra kansen.

# Inhoudsopgave

<b>1. INLEIDING .....</b>	<b>3</b>
<b>2. ROERMOND MIDDELGROTE STAD MET ZIJN STEDELIJKE DILEMMA'S.....</b>	<b>5</b>
2.1 ROERMOND EN ZIJN OMMELAND .....	5
2.2 AANTREKKELIJKHEID VERSUS BEREIKBAARHEID .....	6
2.3 STEDELIJKE CONTEXT VERSUS SOCIALE PROBLEMEN .....	7
2.4 'KAUFHOF' OF LEVENDIGE WINKELSTAD.....	9
<b>3. VAN VERKNIPTE NAAR VERKNOOPTE STAD MET ROBUUSTE STRUCTUREN.....</b>	<b>10</b>
<b>4. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN.....</b>	<b>13</b>
<b>LITERATUURLIJST.....</b>	<b>14</b>

# 1. Inleiding

De stad Roermond is de laatste 10 jaar sterk in ontwikkeling. De bereikbaarheid van de stad is, door de voltooiing van de A73 als verbinding tussen Venlo en Maastricht, sterk verbeterd en is de motor voor allerlei stedelijke ontwikkelingen. Aan de oost rand van Roermond komen nieuwe bedrijventerreinen tot ontwikkeling. Ook de woningbouw staat niet stil. Nieuwe wijken verrijzen richting het zuiden rondom Herten en Merum in de nabijheid van het water. Kwalitatief hoogwaardig wonen in de periferie van de middelgrote stad.

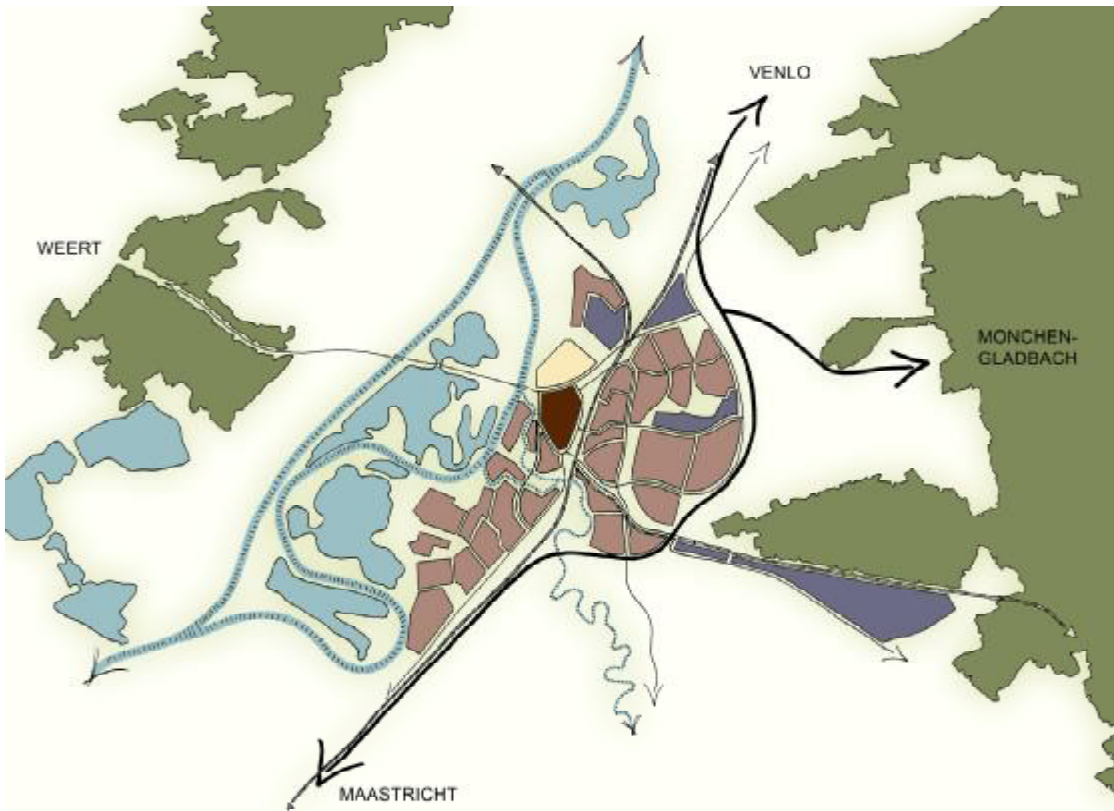
Ook het toerisme gedijt goed. Zoals in de strategische visie Roermond 2020 aangegeven, is Roermond een levendige stad, een stad op het kruispunt van 'wegen'. Een stad met vele voorzieningen, een stad met cultuur, een stad die zich graag afficheert als 'koopstad'. Binnen de categorie middelgrote steden is Roermond uitgeroepen tot 'beste binnenstad'. Roermond is een stad die zichzelf hoge ambities heeft gesteld naar de nabije toekomst (2020) toe, op cultureel, sociaal, fysiek en economisch vlak. Het contact met de burger en de regio mag daarbij zeker niet uit het oog verloren worden.

Tegenover de hoge ambitie en de gestelde doelstellingen staat een aantal bedreigingen. Ook voor de regio Roermond is krimp onafwendbaar. Volgens de prognoses zal het inwoneraantal van Roermond de komende jaren nog licht groeien tot 55.171 inwoners, maar in de periode na 2017 zal ook hier krimp op gaan treden. Problemen spelen daarbij vaak op bij middelgrote steden, door de veelal ongebreidelde ontwikkelingen van de afgelopen decennia. Uitwerkingen hebben veelal daar plaatsgevonden waar de maakbaarheid gegarandeerd was, al dan niet politiek gewenst. Niet ontwikkelen stond voor achteruitgang. Echter, samenhang en structuur binnen het stedelijk weefsel is lange tijd nauwelijks onderkend, waardoor deze structuren nu ontbreken. Ook in Roermond.

Grootschalig adhoc ontwikkelen en kiezen voor de maakbaarheid op korte termijn lopen in de huidige tijd tegen de grenzen aan. Verder kijken dan de gestelde plangrenzen en schaalniveau met een heldere visie en duurzame dragende structuren dienen ontwikkeld te worden om de ontstane druk op de stad op te vangen. Steden die heden ten dage optimaal functioneren en daarnaast een flinke schaa sprong hebben gemaakt, zijn de steden die op het juiste moment de juiste keuzes gemaakt hebben. Voorbeelden hiervan zijn Parijs, Barcelona en Lille. Dichter bij huis tinnert Venlo stevig aan de weg met een grootschalig en ambitieus centrumplan rondom de Maasboulevard en de spoorzone.

Naast ambities dienen er in Roermond heldere en weloverwogen keuzes gemaakt te worden. Ruimtelijke keuzes waarbij geanticipeerd wordt op ruimtelijke ontwikkelingen, waarbij de hedendaagse problematiek aangepakt wordt. Vooruitdenken in een ruime context met een heldere visie. Een visie die gebaseerd is op samenhang, zowel intern als extern. Ambitie alleen is daarbij niet genoeg. Ambitie, daadkracht en lef, denkend aan minder traditionele of voor de hand liggende oplossingen. Roermond, stad aan de Roer en Maas, staat op dit moment op deze tweesprong.

Wat is de richting, stroomafwaarts of stroomopwaarts? Dit paper poogt de discussie omtrent de in te zetten koers verder vorm te geven. En dat wat voor Roermond geldt, geldt voor vele andere (middelgrote) steden ook.



*Figuur 1: Huidige ligging van Roermond*

### **Opbouw paper**

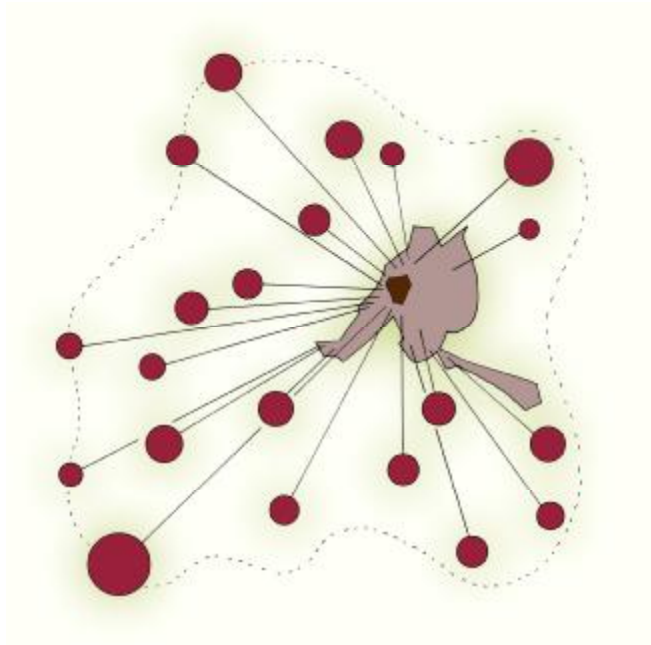
In het volgende hoofdstuk wordt de huidige ruimtelijke context van Roermond neergezet. Aan de hand van enkele dilemma's worden kansen en bedreigingen voor de ruimtelijke ontwikkeling van Roermond beschreven. In hoofdstuk 3 worden nut en noodzaak van het gericht maken van keuzes met nadruk op robuuste structuren en ruimtelijke samenhang toegelicht en wordt een gedachtegang gepresenteerd over hoe hier in Roermond concreet invulling aan gegeven kan worden. Het paper eindigt in hoofdstuk 4 met de belangrijkste conclusies en aanbevelingen.

## 2. Roermond middelgrote stad met zijn stedelijke dilemma's

### 2.1 Roermond en zijn ommeland

De stad Roermond met zijn rijke historie is gelegen in Midden-Limburg. Centraal in de stedelijke vierhoek Weert, Venlo, Mönchengladbach, Sittard-Geleen.

Roermond is gelegen op de plaats waar de Roer uitmondt in de Maas. Door bouwstoffenwinning is hier vervolgens een grootschalig waterrecreatiegebied ontstaan. De Maaszone is hierbij voor stedelijke ontwikkelingen als een harde grens opgepakt. De stad is afgekeerd van de waardevolle en kenmerkende zone en ontwikkelingen hebben in de afgelopen decennia voornamelijk in oostelijke en zuidelijke richting plaatsgevonden. In de stad is dan ook nauwelijks iets te merken van Roermond als stad aan de Roer en Maas. De potentie en de belevingswaarde van het ommeland is niet aangegrepen bij de stedelijke ontwikkeling. De Maas vormt een harde grens in plaats van een waardevol en levendig onderdeel van het stedelijke milieu. Dit geldt tevens voor de stad en de omliggende dorpen. De stad heeft een groot verzorgingsgebied voor al haar omliggende dorpen. Maar heeft de stad iets met de dorpen en hebben de dorpen iets met de stad? Symbiose tussen de stad Roermond met het ommeland dient niet alleen functioneel plaats te vinden. Symbiose gaat door alle gelederen, functioneel, ruimtelijk en sociaal. De vraag is hoe de gestelde ambitie zijn ruimtelijke weerslag dient te krijgen. Hoe moeten ontbrekende of verstoorde relaties en structuren opgepakt worden om Roermond een plek en functie te geven in en ten opzichte van zijn ommeland?

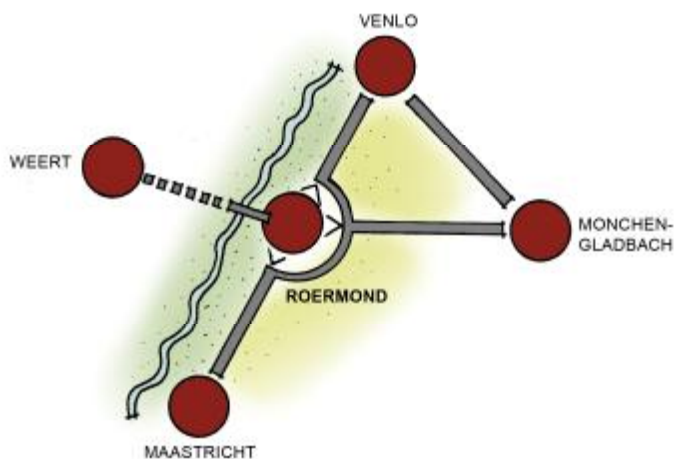


*Figuur 2: De relatie tussen Roermond en het ommeland*

## 2.2 Aantrekkelijkheid versus bereikbaarheid

Gelegen aan de oost-oever van de Maas fungeert de stad van oudsher als regionale verzorgingskern. Het helder profileren van Roermond als koopstad met perifeer gelegen detailhandelsvestigingen zoals het Designer Outlet Center, Retailpark en Huis en Tuin Boulevard hebben geleid tot een sterke toename van het aantal (bovenregionale) bezoekers, waarvan een gedeelte en passant ook de historische binnenstad bezoekt. Ten behoeve van het verbeteren van de bereikbaarheid van de gehele regio Roermond en daarmee tevens van de genoemde voorzieningen, is aan de rand van Roermond nieuwe infrastructuur aangelegd. In dit verband heeft met name de A73 een belangrijke functie, ook voor het internationaal verkeer. Op iets lager schaalniveau speelt met name de realisatie van de N280-Oost richting Duitsland en de N293 een rol. Roermond is voor de Duitsers en de Noord- en Zuidlimburgers hierdoor veel dichterbij komen te liggen waardoor de centraliteit en bereikbaarheid verder is toegenomen. Dit maakt het vestigingsklimaat van de stad juist extra aantrekkelijk. Dit uit zich nu al door uitbreiding van het areaal bedrijventerrein, met name de zuidelijke Stadsrandzone, waar diverse provinciale en regionale hoofdkantoren zoals de Kamer van Koophandel en de Rabobank zich gaan vestigen.

Veel kansen dus voor Roermond, maar tegelijkertijd treedt hierdoor een sterkere concurrentievorming op van de omringende steden en staat Roermond voor een opgave om het groeiende verkeer verder in goede banen te leiden. Zo is de bereikbaarheid vanuit het westen verre van optimaal en verdienen de binnenstedelijke verbindingen richting de nieuwe infrastructuur de nodige aandacht. Het opwaarderen van deze verbindingen leidt niet alleen tot een verbeterde interne bereikbaarheid, ook leidt dit tot meer samenhang tussen het centrum en de Roermondse wijken. Daarover meer in de volgende paragraaf.

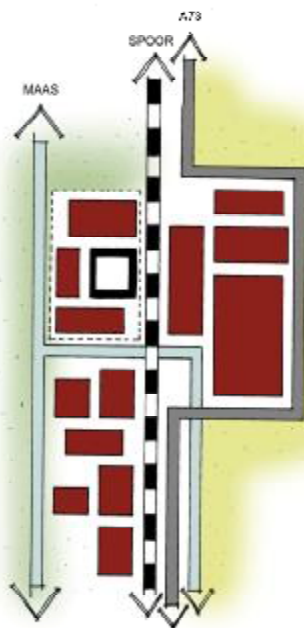


*Figuur 3: Bereikbaarheidsproblematiek Roermond*

### 2.3 Stedelijke context versus sociale problemen

De stad Roermond is voor een buitenstaander moeilijk te doorgronden. Sterk afgebakend en herkenbaar is de benadering vanuit het westen, wanneer via de Maasbrug Roermond binnenkomt met een prachtig zicht op de Kathedraal en het centrum. Hier is een duidelijke entree tot de stad gevormd en het historisch centrum heeft een duidelijke plek. De overige stadsdelen staan vrij op zichzelf. De sterkste ontwikkeling van de stad Roermond heeft plaatsgevonden vanaf de jaren '60. De historische plattegrond van de oude stad Roermond, huidige centrum, is door de jaren heen nauwelijks veranderd. Roermond is ontwikkeld afgekeerd van zijn oorsprong. Aan de oostzijde van het spoor is een band van wijken ontwikkeld opgespannen tussen Maasniel en Gebroek op de hogere gronden. Deze trend van perifere ontwikkelingen met suburbane wijken heeft zich in de jaren die daarop volgden voortgezet. Aan de oostzijde is men nu tegen de grenzen aan gelopen en heeft de ontwikkeling van de A73 gezorgd voor een harde afronding. Roermond kan nu nog ontwikkelen in zuidelijke richting.

De laatste decennia hebben hier reeds diverse ontwikkelingen plaatsgevonden, waarbij de wijk Oolderveste de laatste ontwikkeling is in een langgerekte zone. Heldere stedelijke structuren met duidelijke relaties naar de oorsprong van de stad Roermond zijn door de op zichzelf staande ontwikkelingen nauwelijks aanwezig. De leesbaarheid en beleefbaarheid van de stad komt hierdoor in het geding.



*Figuur 4: Diffuse ruimtelijke opbouw Roermond*

De ruimtelijke context en de leefbaarheid in de stad Roermond staan onder druk. Zijn de grenzen van de ruimtelijke context van Roermond bereikt en heeft dit zijn weerslag op de sociale relaties? Als middelgrote stad heeft Roermond grootstedelijke sociale problemen. Segregatie tussen bevolkingsgroepen met ieder zijn eigen gedeelte van de stad, duidelijk afgebakend binnen de wijken is een trend die in Roermond in een aantal stadsdelen duidelijk zichtbaar is. Is het laagje cement, de structuren en relaties, sterk genoeg om de gestapelde stenen uit het verleden bij elkaar te houden? Of heeft de stedelijke context zijn grenzen bereikt en zijn rigoureuze ingrepen op structuurniveau noodzakelijk om de stedelijke context te verstevigen en de onderlinge sociale en ruimtelijke cohesie te herstellen?



### **Demografie: segregatie van bevolkingsgroepen en bevolkingskrimp**

Met name in de jaren 70 en 80 heeft Roermond als magneet voor lagere inkomens uit omliggende dorpen gefungeerd. Dit heeft geleid tot een snelle groei van het aantal goedkope woningen, relatief veel sociale huurwoningen en een relatief hoge werkloosheid. Ruimtelijk gezien heeft dit geresulteerd in een aantal 'aandachts'wijken die min of meer autonoom functioneren binnen het stedelijk gebied van Roermond. Deze wijken liggen allemaal aan de (zuid)oostzijde van Roermond, het merendeel perifeer gelegen. Als je er niet hoeft te zijn kom je er ook niet.

Bij deze problematiek speelt mee dat Roermond te klein is voor een grote stad en hierdoor in het verleden financiële middelen voor een adequate wijkaanpak heeft misgelopen. Zo kon Roermond alleen aanspraak maken op het Investeringsbudget stedelijke vernieuwing, maar behoorde Roermond niet tot de G30, de 30 grootste steden waar wijkaanpak gefinancierd werd uit gelden van het Grote Steden Beleid. Ook de 'Vogelaar-aanpak' is aan Roermond voorbij gegaan.

Hoewel sinds 10 jaar duidelijk verbeteringen zichtbaar zijn door revitalisering en door toename van de werkgelegenheid is met name op het sociale vlak nog winst te boeken.

Een robuuste ruimtelijke structuur met toenemende samenhang tussen de stad en de wijken kan bijdragen aan meer interactie. Daarnaast speelt mee dat ook Roermond op middellange termijn met bevolkingskrimp te maken krijgt. Weliswaar niet zo extreem als in de regio Parkstad, maar prognoses wijzen uit dat de bevolking tot 2017 nog groeit tot ruim 55.000 inwoners, maar dat tot 2040 de bevolking daalt tot 51.000 inwoners (bron: [www.vanmeernaarbeter.nl](http://www.vanmeernaarbeter.nl), 2009). Hier ligt voor Roermond een kans om ruimte te creëren voor robuuste structuren en zo sociale en ruimtelijke samenhang tussen de wijken te verbeteren. Door krimp als kans te zien kan de kwaliteit van de woonomgeving worden verbeterd. Slim slopen, kleinschaligheid en kwaliteit zijn hierbij trefwoorden voor een verantwoorde ruimtelijke planning voor de (middel)lange termijn. Dit betekent wel dat krimp ook in Roermond 'tussen de oren' moet komen. Past bestuurlijk gezien het thema 'krimp' wel bij alle ambities die Roermond uitspreekt?

## **2.4 'Kaufhof' of levendige winkelstad**

Roermond scoort hoog op het gebied van horeca, cultuur en winkelen en de economische kracht van de binnenstad is hoog. Roermond is in de categorie voor middelgrote steden, uitgeroepen tot beste binnenstad 2009-2011. Roermond heeft zich naar de toekomst als doelstelling gesteld om winkelstad en toeristisch centrum van de Euregio te zijn. Naast het historische centrum met zijn winkels en horeca heeft Roermond nog enkele winkellocaties van betekenis. In de nabijheid van het centrum, aan de noordzijde, is het Designer Outlet Center gelegen, wat een grote aantrekkingskracht heeft op winkelend publiek van heinde en verre. Naast deze ontwikkelingen heeft Roermond aan de oostkant tegen de A73 het Retailpark en de Huis en Tuin boulevard ontwikkeld. De aanleg van de A73 heeft het achterland verruimd en de bereikbaarheid tot de stad Roermond vergroot.

Toch dient men erg waakzaam te zijn. Het Designer Outlet Center, het Retailpark en de Huis-en-tuin-boulevard zijn nagenoeg volledig zelfvoorzienend en sterk gericht op bereikbaarheid met de auto. Het zijn winkelcentra volgens het Amerikaanse model. De Mall in de periferie van de stad. Men dient beducht te zijn voor het feit dat deze centra niet gaan concurreren met de binnenstad van Roermond en de levendigheid vanuit het centrum getrokken wordt. Het op zichzelf staan van deze gebieden kan het grootste gevaar zijn. Onderlinge relaties zijn zeer belangrijk en met name de nabijheid van het historische centrum, het Designer Outlet Center en het toekomstige Jazz-city zou ruimtelijk beter uitgebuit kunnen worden. Ook hier komt dus duidelijk de noodzaak tot het optimaliseren van de verbindingen en het creëren van samenhang naar voren. Ruimtelijke en functionele relaties tussen de kernwinkelgebieden en het historische centrum dienen versterkt te worden.

Elkaar onderling aanvullen en betrekken versterkt de positie van Roermond als winkelstad en toeristisch centrum van de Euregio voor nu en in de toekomst. De vraag is of de huidige ambitie en ontwikkelingen integraal genoeg aangepakt worden en zodoende een solide antwoord bieden voor de toekomst. Wat is Roermond binnen de gestelde functionele ambitie? Is de kracht van de stad Roermond het 'Kaufhof' of de levendige winkelstad?

### **3. Van verknijpte naar verknoopte stad met robuuste structuren**

In het verleden gemaakte keuzes bieden geen garanties voor de toekomst. Dit spreekwoordelijke gezegde is voor iedereen helder. Omgekeerd is ook het geval. Indien er geen keuzes gemaakt worden zullen garanties nooit verkregen worden.

Zoals aangetoond is Roermond een middelgrote stad die te maken heeft met grootstedelijke dilemma's. Het ambitieniveau en het enthousiasme in de gemeente is erg groot en de laatste jaren hebben er vele ontwikkelingen plaats gevonden net als in de periode na 1960. Roermond timmert daarbij hard aan de weg en wil zich profileren als winkelstad en toeristisch centrum voor de Euregio.

Tegelijkertijd schuilt hierin het grote gevaar. In een doemscenario is het de vraag of de huidige stedelijke structuur van Roermond de gestelde ambitie aan kan, of dreigt deze te verzuipen in zijn eigen succes? Het hoge ambitieniveau en de ruimtelijke uitvoering hiervan hebben zijn weerslag op alle lagen binnen de structuur van Roermond. Toegangswegen tot de stad dreigen vol te lopen, onderlinge relaties tussen de stad Roermond en de suburbane wijken dreigen zoek te raken en de economische overwegingen kunnen de sociale verbanden doorsnijden, barrières ontstaan. Ontwikkelen voor de toekomst is een gevaarlijk begrip. De stad is dynamisch met complexe structuren en verbanden. De stad moet kunnen anticiperen en in staat zijn om veranderingen in zich op te nemen en te genereren. Het evenwicht moet blijven bestaan tussen de sociale, ruimtelijke en economische structuren, de drie pijlers. Roermond heeft grote, dragende structuren nodig. Een stelsel van plekken en objecten, onderling verbonden door heldere en robuuste structuren. Een systeem dat de eenheid en de identiteit van de stad benadrukt en vormgeeft en het geheel bij elkaar houdt. Roermond heeft de laatste jaren niet stil gezeten en is gegroeid tot een middelgrote stad en heeft de ambities om nog verder te groeien. Om deze ambitie om te zetten naar ontwikkelingen dienen robuuste groene, blauwe en rode structuren aangelegd te worden, die voldoende ruimte bieden voor toekomstige, wisselende ontwikkelingen. Misschien, maar meer nog waarschijnlijk zullen hiervoor rigoureuze ingrepen en gerichte keuzes plaats moeten vinden om de stad toekomst-proof te maken. biedt de mogelijke krimp hiervoor mogelijkheden?

Met het oog op 2020 heeft Roermond een strategische visie opgesteld, waarin een veelheid aan ambities en ontwikkelrichtingen is verwoord. Deze strategische visie dient vertaald te worden in de daarbij behorende fysiek-ruimtelijke consequenties om zo gericht inhoud te geven aan de gestelde ambities. Het voorgaande pleidooi kan daarbij de insteek vormen. Bij de ontwikkeling van Roermond zullen twee speerpunten sterk naar voren dienen te komen:

- het creëren van meer ruimtelijke samenhang en onderlinge verbanden, zodat de huidige verknijpte structuur meer tot een eenheid (verknoopte structuur) wordt gesmeed;
- het verbeteren van de interne bereikbaarheid en externe bereikbaarheid.

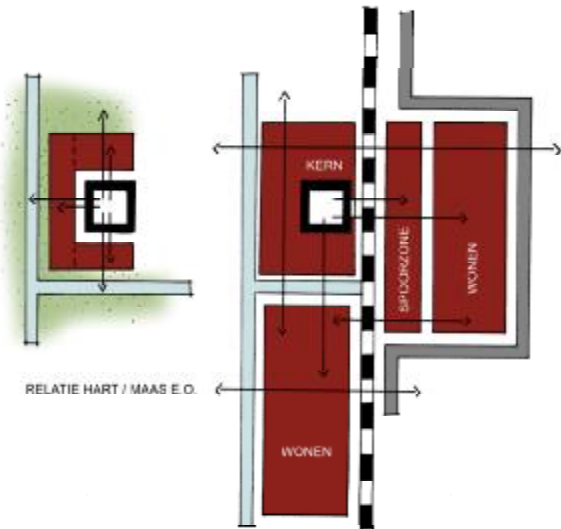
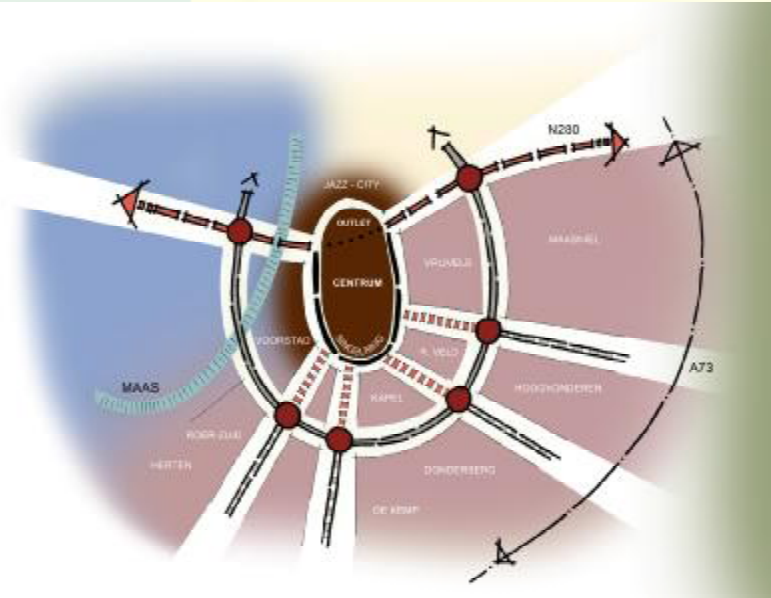
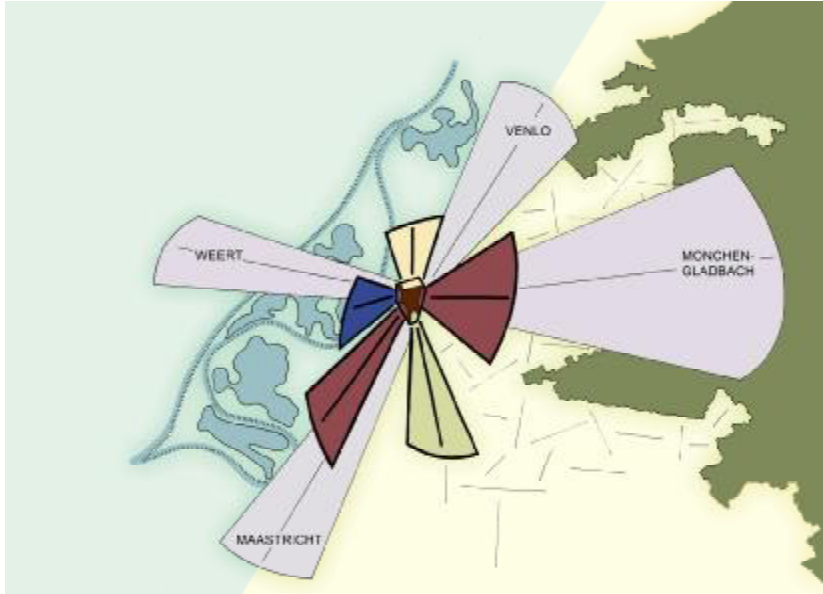
Om de doelstellingen te verwezenlijken zou een ruimtelijk structuurbeeld ontwikkeld dienen te worden waarin diversiteit en gebiedsbranding een aantrekkelijk en wervend leefmilieu tot stand brengt. De positionering van Roermond in zijn ommeland en de relatie tussen de diverse wijken en de kern van Roermond zijn onontbeerlijk voor het creëren van cohesie. In de ruimte daartussen dienen verbanden aangelegd te worden met heldere rode, groene en blauwe structuren.

Belangrijk in het gehele verhaal is de omgang met het verkeer en vervoer als onderdeel van de ruimtelijke structuur. Bereikbaarheid en benaderbaarheid zal in stand gehouden dienen te worden tot in lengte van dagen. Adaptieve structuren zijn dus van cruciaal belang.

Ingezoomd op de stad Roermond zou dit het volgende betekenen;

- het veel meer dan nu koppelen van het Designer Outlet Center aan de binnenstad. De N280 in de huidige situatie nodig als grote verkeersader, verdeelt de twee wervende en voor de stad Roermond waardevolle gebieden in tweeën. Zijn er mogelijkheden om het kerngebied van Roermond te vergroten en de fysieke barrière weg te nemen? Zeker met het oog op de verdere ontwikkeling van het ten noorden van de N280 (Jazz-city e.d.) gelegen gebied.
- het vanuit de binnenstad veel meer zichtbaar en beleefbaar maken van de ligging aan het water en dan vooral aan de Maas en Maasplassen. Momenteel is er van enige relatie tussen Maas, Maasplassen en het centrum nauwelijks sprake. Juist het versterken van deze relatie kan een aanzienlijke impuls betekenen voor de toeristisch-recreatieve sector aan de westzijde van de binnenstad en de diversiteit in woon- en leefmilieus vergroten.
- het realiseren van een tweede Maasbrug. De westzijde van Roermond wordt verder ontwikkeld en relaties worden versterkt. De bestaande Maasbrug en Roerkade wordt ontlast en rond Roermond is een ring gecreëerd waarlangs alle wijken ontsloten worden. Voor het interne verkeer komt hierdoor een vlotte verbinding naar alle stadsdelen tot stand en voor de toekomst is een robuuste verkeersstructuur gewaarborgd. Tevens krijgt de versterking van de samenhang tussen de stadsdelen op deze manier een impuls.

Roermond moet van projectontwikkeling naar integrale gebiedsontwikkeling. Ruimtelijke afwegingen voortkomend uit de gestelde ambities dienen op een hoger schaalniveau afgewogen te worden. Roermond moet van een verknipte naar verknoopte stad met robuuste structuren. Onderstaande kaarten visualiseren bovenstaande gedachte.



Figuur 5: Opbouw visie

## 4. Conclusies en aanbevelingen

Het stedelijke patroon en de fysieke uitwerking naar de verknoopte stad met robuuste structuren bevat de mogelijkheden om de sociale en economische ontwikkelingen binnen Roermond in goede banen te leiden. Het is geen pleidooi terug naar de maakbare samenleving, maar juist een stap vooruit naar een faciliterende samenleving die voorwaardenscheppend is en ruimte biedt aan wisselende en onvoorspelbare ontwikkelingen. Een stad waar ambitie, visie en uitvoerbaarheid op elkaar aansluiten en die afgestemd is op het evenwicht tussen de sociale, ruimtelijke en economische structuren.

Als aanvulling op de Strategische Visie voor 2020 wordt nadrukkelijk voorgesteld om heldere keuzes te maken, gelet op de schaalgrootte van Roermond en gericht op het najagen van ambities. Het credo bij de ontwikkeling van de stad Roermond dient te zijn ‘Van verknipte naar verknoopte stad met robuuste structuren’. Verknoopte stad door meer samenhang te creëren tussen de afzonderlijke stadsdelen en het ommeland door middel van goede verbindingen waarmee tevens een duidelijke relatie wordt gelegd naar het centrum en de ontsluitingswegen aan de randen van Roermond.

Door middel van het slim inspelen op de naderende bevolgingskrimp kunnen ruimtelijke en sociale ontwikkeling hand in hand gaan. Sociaal-economisch gezien worden met name de zwakkere wijken versterkt door veel meer te kiezen voor kwaliteit in plaats van kwantiteit. Dit biedt kansen voor het realiseren van op de toekomst gerichte, robuuste infrastructuur die de toegenomen interactie binnen Roermond en tussen Roermond en het ommeland kan opvangen.

Deze robuuste infrastructuur is allereerst een ruimtelijk overzichtelijke structuur waardoor samenhang tussen de verschillende delen beleefbaar wordt. Functioneel zijn deze robuuste verbindingen niet alleen gericht op de auto, maar vooral op langzaam verkeer en innovatieve vervoersmodaliteiten en transportvormen.

Om Roermond als publiekstrekker nog meer op de kaart te zetten biedt het verder ontwikkelen van het centrumgebied kansen. Dit vooral door een duidelijke relatie te leggen met het water (Maas en Maasplassen) en het Designer Outlet Center veel meer dan nu te koppelen aan de historische binnenstad. Een ondergrondse oplossing voor de N280, wellicht de toekomstig opgewaardeerde oost-west verbinding, heft de barrière die de weg nu is op. Tevens biedt dit kansen om ook verder in noordelijke richting het bedrijventerrein Willem-Alexander te revitaliseren of om te vormen tot een aantrekkelijke woon- of werklocatie aan het water en nabij de toeristisch-recreatieve voorzieningen.

## Literatuurlijst

Trevor James, Duurzame steden zijn adaptief, Cahier reeks duurzame stedelijke vernieuwing, KEI en NIDO, 2003

Eric Zinger, Stadsassen en achterpaden, Cahier reeks duurzame stedelijke vernieuwing, KEI en NIDO, 2003

Gemeente Roermond, Strategische visie Roermond 2020, 2008

BVR adviseurs, Vitale dorpen- Sterke stad, Regioraad Wonen Roer en Maas, 2007

Provincie Limburg, Gebiedsontwikkeling Midden-Limburg, Het oog van Midden Limburg, 2008

Kragten, Visie Singelring Roermond, deel A en deel B, 2009

[www.vanmeernaarbeter.nl](http://www.vanmeernaarbeter.nl)