



SATIJNplus Architecten

bureau VERBEEK
landschapsarchitectuur / ecologie / stedelijk ontwerp

R4130 20190516 HJ OM Stedenbouwkundige visie Donderberg Roermond



Aanleiding.

“Beheren en bouwen van woningen is een van onze belangrijkste activiteiten”

“Leefbare wijken ontstaan niet vanzelf” (missie en visie Wonen Zuid)

Wonen zuid is een maatschappelijke ondernemer en reeds ruime tijd actief in de wijk Donderberg.

De wijk Donderberg bestaat uit een viertal wijken, waaronder Sterrenberg. De leefkwaliteit in de buurt Sterrenberg is verouderd.

Wonen Zuid heeft een herstructureringsopgave gestart en de Gemeente Roermond onderschrijft de noodzaak hiervan.

De herstructureringsopgave van de buurt Sterrenberg is enerzijds gericht op verduurzaming en renovatie, anderzijds ook gericht op sociaal maatschappelijke ontwikkelingen.

Met het vooruitzicht op de verdere uitwerking van een groot aantal woningen is er behoefte aan een bredere visie op de ruimtelijke kwaliteit van de wijk. Wonen Zuid heeft daarom samen met de Gemeente Roermond het initiatief genomen om een visie te ontwikkelen ten gunste van de leefkwaliteit, de ruimtelijke kwaliteit en samenhang in de buurt Sterrenberg.

In het kader van het wijkontwikkelingsplan Donderberg heeft de gemeente Roermond en Wonen Zuid aan SATIJNplus Architecten gevraagd om een visie te geven op een deel van Donderberg, de wijk Sterrenberg.

SATIJNplus Architecten heeft landschapsarchitectenbureau Verbeek gevraagd om te participeren in het onderzoek.

Inleiding.

Het onderzoek naar de ruimtelijke kwaliteiten van Sterrenberg en de formulering van de nieuwe toekomstvisie is verricht gedurende drie bijeenkomsten. De deelnemende partijen waren de Gemeente Roermond, Wonen Zuid, Bureau Verbeek en SATIJNplus Architecten.

In de eerste bijeenkomst zijn de kaders van het onderzoek besproken en heeft aansluitend het veldwerk plaatsgevonden. Het veldwerk bestond uit het analyseren en samenstellen van een knelpuntenkaart en een potentiekaart van de buurt Sterrenberg. Het veldwerk vond door iedere deelnemer, afzonderlijk plaats. Na het veldwerk zijn de bevindingen aan elkaar gepresenteerd.

De bevindingen zijn op hoofdpunten en 'laag-voor-laag' in een analyse weergegeven.

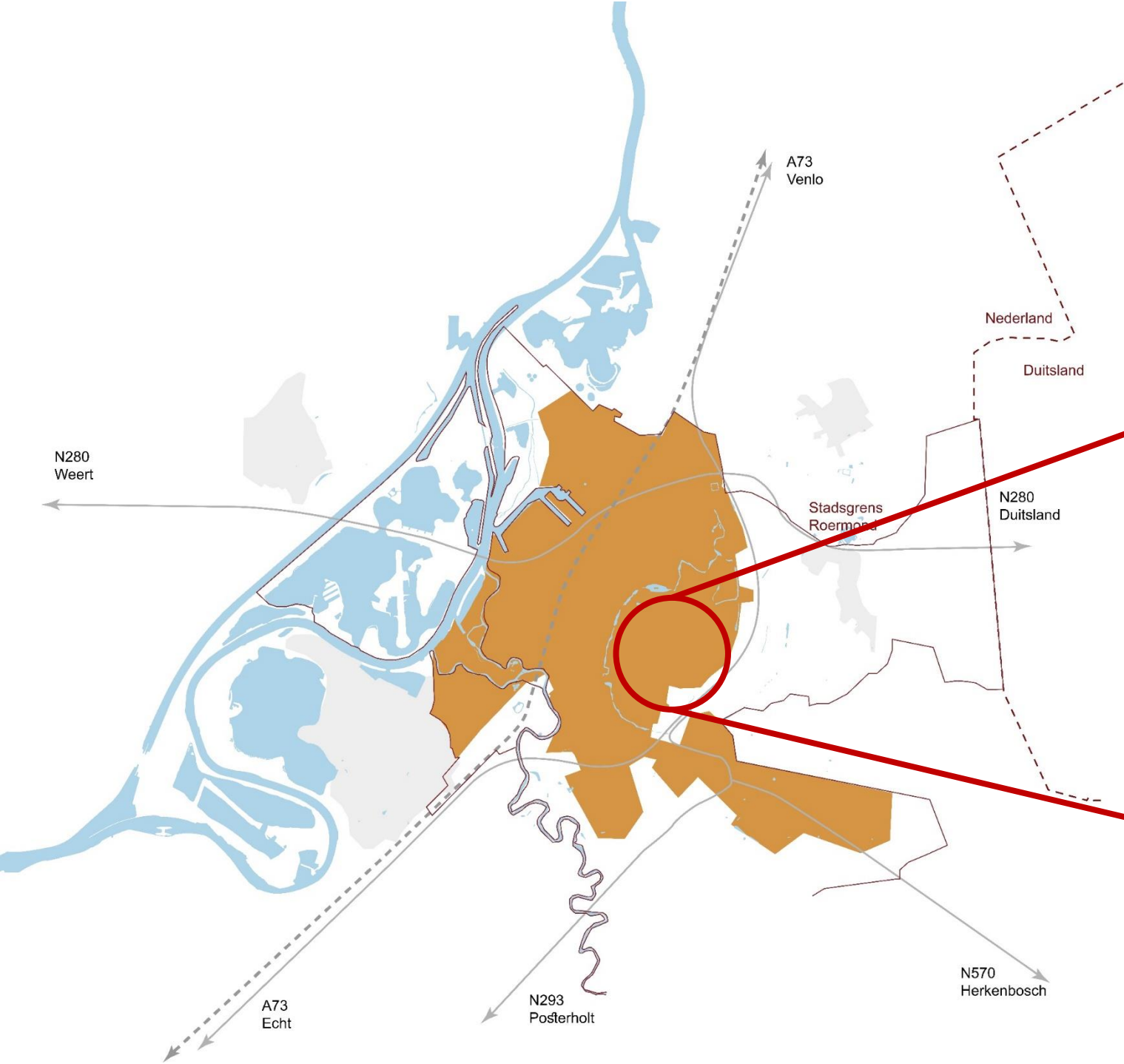
In de tweede bijeenkomst is de analyse, bestaand uit knelpunten en potenties, gepresenteerd. In totaal zijn drie afzonderlijke visies ontstaan. De drie visies zijn in die bijeenkomst beoordeeld en integraal samengevoegd tot een haalbaar model. Deze gezamenlijk gedragen visie is verder uitgewerkt om de haalbaarheid te toetsen. De verdiepingsslag binnen de visie betrof, : de ruimtelijke kwaliteit, het aantal woningen, de parkeercapaciteit en de straatprofielen.

In de derde bijeenkomst is ingegaan op de verdiepingsslag van de visie en is de conclusie getrokken dat de visie realistisch is en een basis vormt voor verdere planuitwerking.

Het onderzoek wordt samengevat in deze rapportage.

Bestuurders dienen een besluit te nemen op de haalbaarheid van deze visie en dienen het vervolgonderzoek te formuleren.

Onderzoekslocatie.



Kaart 1 : stad Roermond



Kaart 2 : wijk Donderberg, buurt Sterrenberg

Onderzoekslocatie.



Onderzoekslocatie.

Historie.

Op de foto's uit de jaren '60 en '70 is zichtbaar dat er nog bijna geen auto's in de straten aanwezig zijn. Duidelijk is ook dat de wijk is ingericht met de achterliggende gedachte dat de auto in de toekomst een grote rol speelt in de maatschappij.

De straten zijn breed, de woningen beschikken over een inpandige garage en er is duidelijk onderscheid tussen trottoirs en rijbaan.

Doordat het autobezit en -gebruik in de jaren '60-'70 nog beperkt is, is er veel ruimte op straat voor voetgangers, fietsers en spelende kinderen.



Ansichtkaart 1 : Roermond, De Donderberg rond 1950



Ansichtkaart 2 : Roermond, De donderberg rond 1970

Onderzoekslocatie.

Huidige situatie 1 april 2019.

In de afgelopen 50 a 60 jaar is het autoverkeer exponentieel gegroeid. Auto's domineren de straat. De voortuinen worden veelal gebruikt als oprit en parkeerplaats, waardoor veel voortuinen in de afgelopen tijd zijn verhard. De straten zijn breed en laten het autoverbruik toe, ten nadele van langzaam verkeer. Daarbij heeft, door de individualisering van de afgelopen jaren, erfafscheiding, een belangrijke intrede gedaan. Beide kleinschalige veranderingen, verminderen de ruimtelijke kwaliteit en leefkwaliteit binnen de buurt aanzienlijk. Momenteel is behoefte aan meer verblijfskwaliteiten aan de straat.



Foto 1 : 1 april 2019, Auto's domineren de weg



Foto 2 : 1 april 2019, erfafscheiding en verharding verminderen de leefkwaliteit in de buurt

Analyse, knelpunten.

Sterrenberg is een wijk die in samenhang is ontworpen en gerealiseerd.

Het aangrenzend stadsdeel Hoogvonderen is eveneens in samenhang ontworpen en gerealiseerd.

De wijken hebben afzonderlijk hun eigen kwaliteit, maar staan ruggelings tegen elkaar, en hebben daardoor geen onderlinge verbindingen in ruimtelijke kwaliteit of functionele zin. De wijken zijn te dicht tegen elkaar gebouwd en verstoren elkaar op het grensvlak.

De wijk is van origine ontworpen met het oog op een goede auto-ontsluiting. Nadien zijn er verkeersremmende maatregelen getroffen en zijn er steeds meer voorzieningen aangelegd voor het parkeren van auto's. Door de fijnmazige ontsluiting en door het ontbreken van een hoofdstructuur zijn er voor de automobilist meer dan 55 keuzemomenten in de wijk. Dat zorgt voor een onoverzichtelijke structuur en voor een slechte oriëntatie. In de hele wijk domineren de aanwezige auto's en vormen een beeldverstorend element, niet alleen op straat maar ook op de oprit/voortuin van de woningen. Desalniettemin, het sociale leven speelt zich veelal aan de voorkant van de woningen, de voortuin, af. Deze voortuinen variëren in maat tot ca. 5meter diep.

Er is veel groen in de wijk aanwezig. In de originele stedenbouwkundige opzet was de voorkant en de achterkant van de drielaagse bouwblokken omkeerbaar. Via de voordeur en de achterdeur kon de parkachtige groene omgeving bereikt worden. Nadien is de helderheid gezocht van een meer traditionele woning met achtertuin. De achtertuinen zijn afgeschermd, waardoor achterkanten zijn ontstaan naar de groene binnentuinen of naar de openbare ruimte. De achterkanten hebben een zwakke beeldkwaliteit. Door het aanleggen van de tuinafscheidingen zijn de open bedoelde bouwblokken deels gesloten, groen verloren gegaan en is er stedenbouwkundig een diffuus beeld ontstaan.

Naast de vele mogelijkheden om de wijk per auto te ontsluiten is er geen duidelijke samenhang te ontdekken voor de fietser of de voetganger. Er zijn geen doorgaande verbindingen in het groen ten behoeve van het actief verkeer. Er zijn geen duidelijke verbindingen van trottoirs. De verbinding tussen Hoogvonderen en Sterrenberg voor fietsers en voetgangers zijn onduidelijk.

Het sociale leven speelt zich veelal aan de voorkant van de woningen af, waar contact met de burens eveneens mogelijk is.

Knelpunten.



Foto 3 : 1 april 2019, infrastructuur kent een breed profiel



Foto 4 : 1 april 2019, erfafscheiding vormt een harde scheiding naar de binnenhoven.



Foto 5 : 1 april 2019, verharding van voortuinen verarmen de wijk in (leef)kwaliteit



Foto 6 : 1 april 2019, diepe voortuinen worden om wille van onderhoud verhard



Foto 7 : 1 april 2019, veel blik op de weg



Foto 8 : 1 april 2019, verharding van de voortuin toestaan leidt tot parkeren in de voortuin

Knelpunten. geen onderlinge verbinding tussen buurten



Streetview 1 : geen onderlinge verbinding tussen de buurt Sterrenberg en de wijk Hoogvonderen

Knelpunten. ontbreken van hiërarchie in de infrastructuur

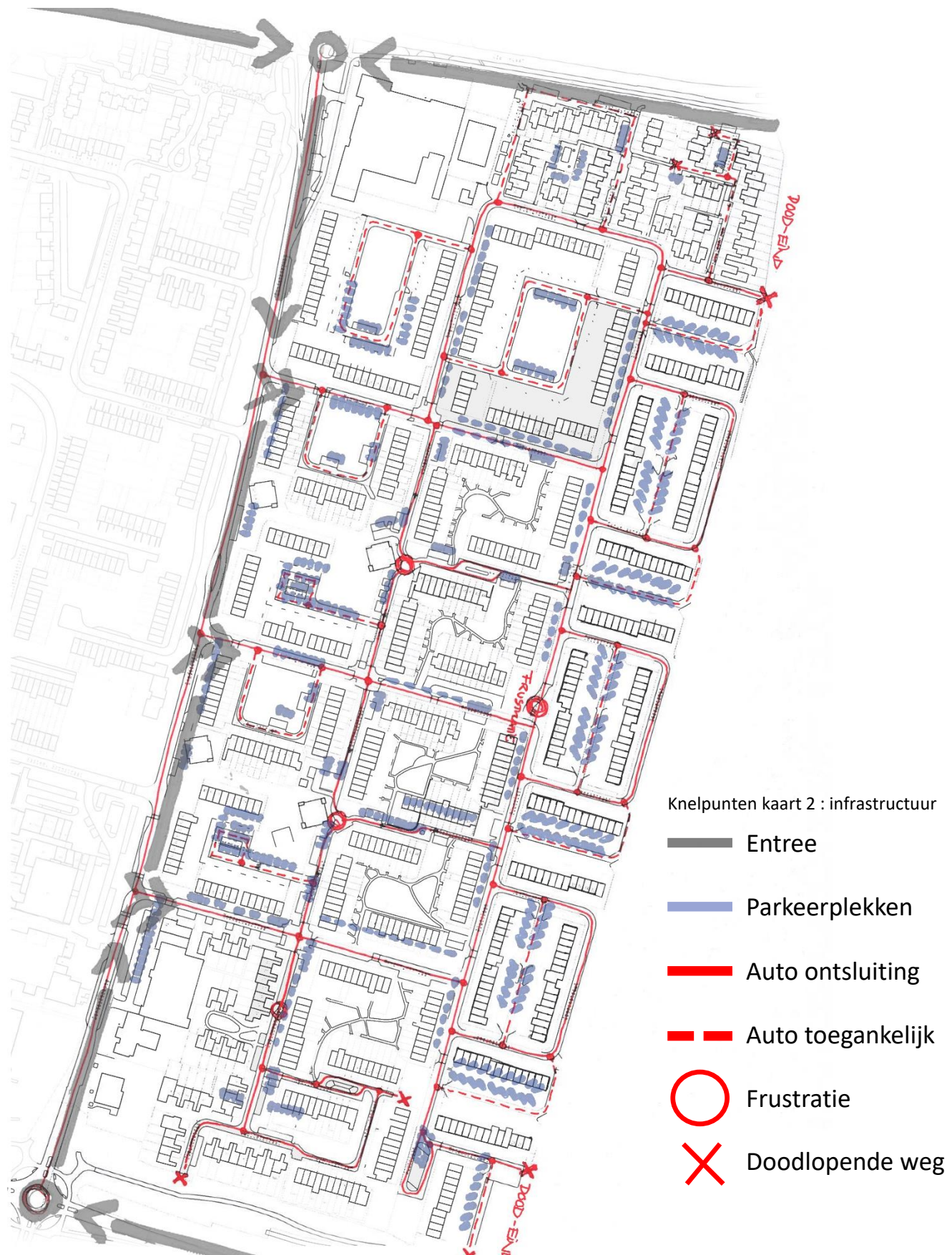
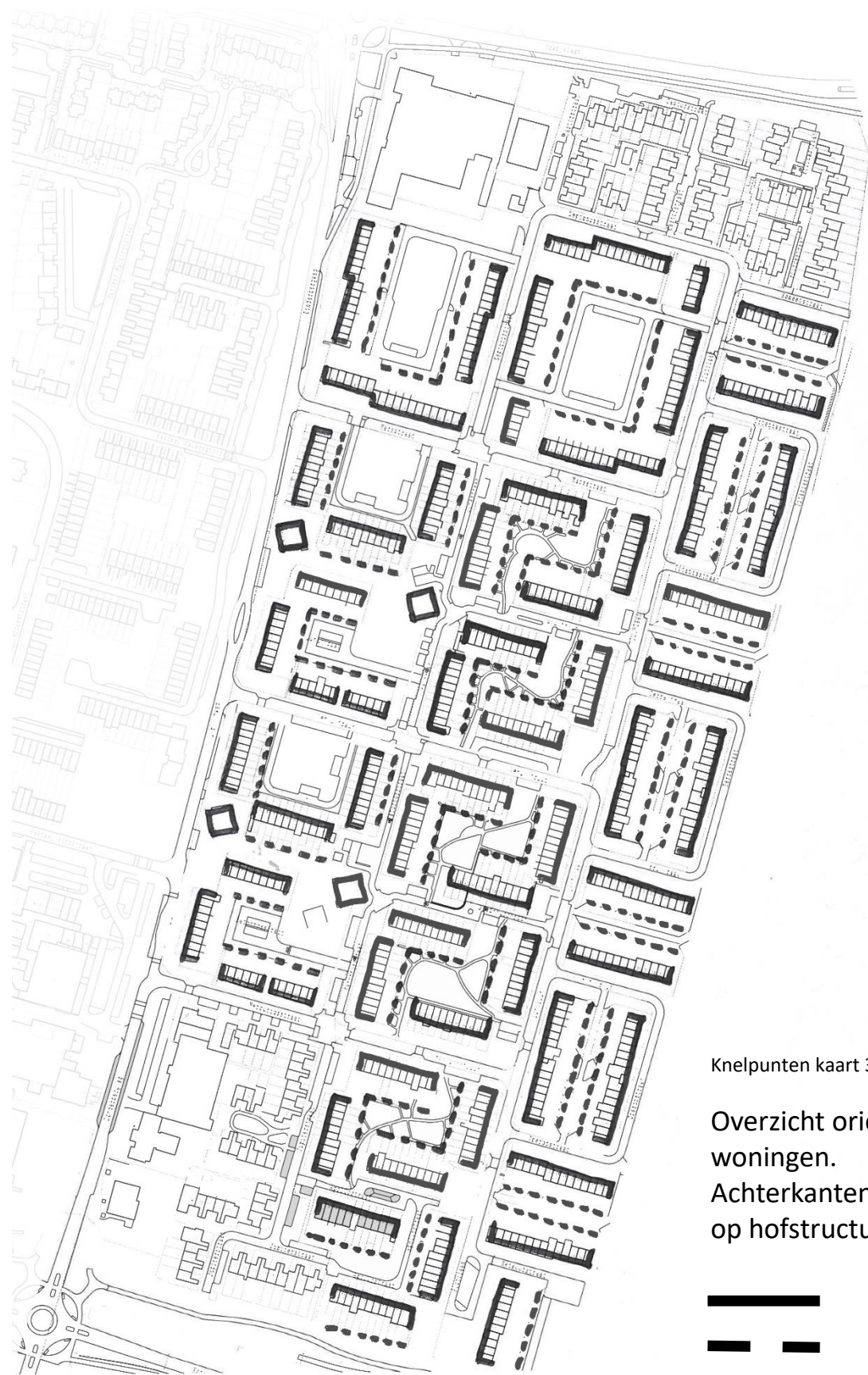


Foto 7 : 1 april 2019, veel blik op de weg

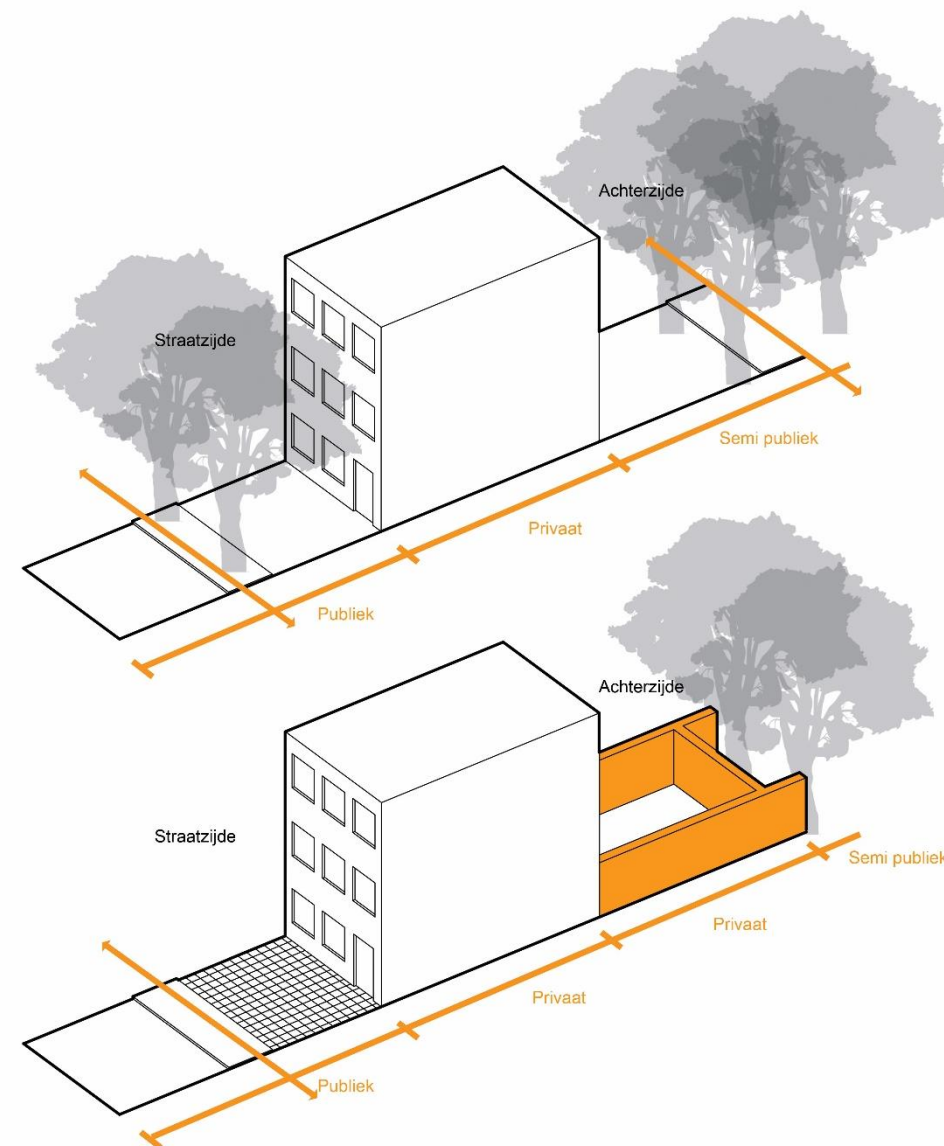
Knelpunten. intrede van erfafscheiding gaat ten koste van de beeldkwaliteit



Knelpunten kaart 3 : orientatie

Overzicht oriëntatie
woningen.
Achterkanten gericht
op hofstructuur

— Voorkant
- - - Achterkant



Schema 1 : oude situatie,
open Groene structuur
aan zowel de voorkant als
achterkant

Schema 2 : huidige
situatie, achterkant
gesloten, openheid en
groene structuur
verdwijnen uit het
straatbeeld.

Knelpunten. infrastructuur actief verkeer (wandelen en fietsen)



Analyse potenties.

In het stratenpatroon is een hiërarchie aan te brengen. De auto ontsluiting en de ontsluiting voor fietsers en voetgangers, het actieve verkeer, is te ontvlechten. Via de auto ontsluitingsstructuur zijn de binnentuinen in de bouwblokken bereikbaar en eenvoudig om te bouwen tot parkeerhoven. De parkeerhoven en bouwblokken kunnen verder visueel gesloten worden door een verbeterde groenaanleg. De brede straatprofielen hebben de potentie om te herstructureren tot een aangename verkeersroute voor langzaam verkeer en als ontmoetingsruimte voor buurtbewoners.

De ruimtelijke maat tussen Hoogvonderen en de Sterrenberg kan verbeterd worden door het slopen van een 12-tal woningen. Door de verruiming van deze maat is een doorgaande recreatieve route mogelijk. Door deze route kunnen de wijken functioneel beter op elkaar aansluiten. De 12 te slopen woningen kunnen overigens in dezelfde bouwblokken herbouwd worden. Het beidt de kans om 0-trede woningen aan het woningaanbod toe te voegen.

De bouwblokken tussen de Plutolaan en Hoogvonderen hebben reeds de parkeervoorzieningen aan de achterzijde. Het verbeterd ontsluiten van deze hoven en het visueel verder afschermen is goed mogelijk. Het aantal parkeerplaatsen op de binnenterreinen voorziet in een groot deel van de behoefte, echter is de parkeernorm voor deze wijken zo hoog, dat er aanvullende parkeerplaatsen langs de straat noodzakelijk zijn. We stellen voor om deze te concentreren langs de straten met auto ontsluiting. De overige straten worden zogenaamde 'auto-te-gast' straten met een overwegend groen karakter en geen parkeren in de voortuinen.

De ruimte rond de vier appartemententorentjes dient verbeterd en eenduidig te worden.

Sterrenberg bezit veel openbaar groen en is door de brede straatprofilering, ruim van opzet. Het is een sociale wijk, veel contact tussen burens, doordat veel inwoners in de voortuin een terras(je) hebben. De tuinen hebben wisselende maten, ten gunste van de kwaliteiten van de wijk zouden de voortuinen een uniforme maat kunnen krijgen en verkleind worden tot ca. 2 a 3 meter diep.

De Plutolaan is de meest structuurbepalende straat. Deze straat is enorm breed van profiel en loopt over de volledige lengte van Sterrenberg. Dit profiel is heel goed te herstructureren. Er blijft ruimte voor een goede auto ontsluiting, kwalitatief groen, verblijfskwaliteit en aanvullende parkeermogelijkheden.

Er is een toolbox ontwikkeld met verschillende profiel voorstellen en verschillende inrichtingselementen en functionaliteiten.

Potenties of kansen.



Foto 9 : 1 april 2019, parkeren in de binnenhoven mogelijk maken



impressie 1 : breed straatprofiel/voortuinen inzetten voor actieve mobiliteit



Foto 10 : voortuinen een uniforme maat geven ten gunste van de kwaliteit van de wijk



Impressie 2 : vergroenen

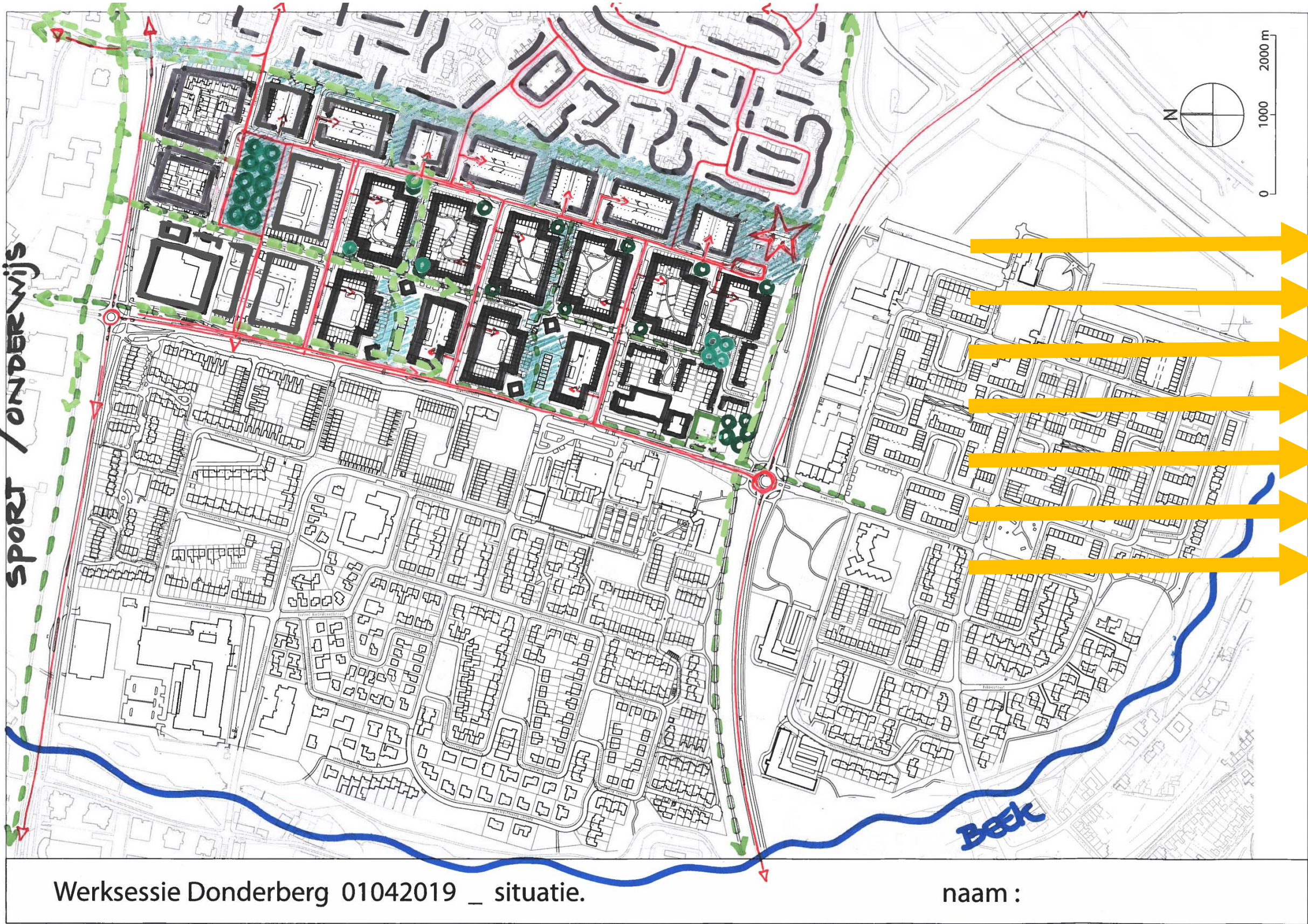


Foto 11 : 1 april 2019, buurt Sterrenberg verbinden met wijk Hoogvonderen



impressie 3 : vergroten van leefkwaliteit binnen de buurt

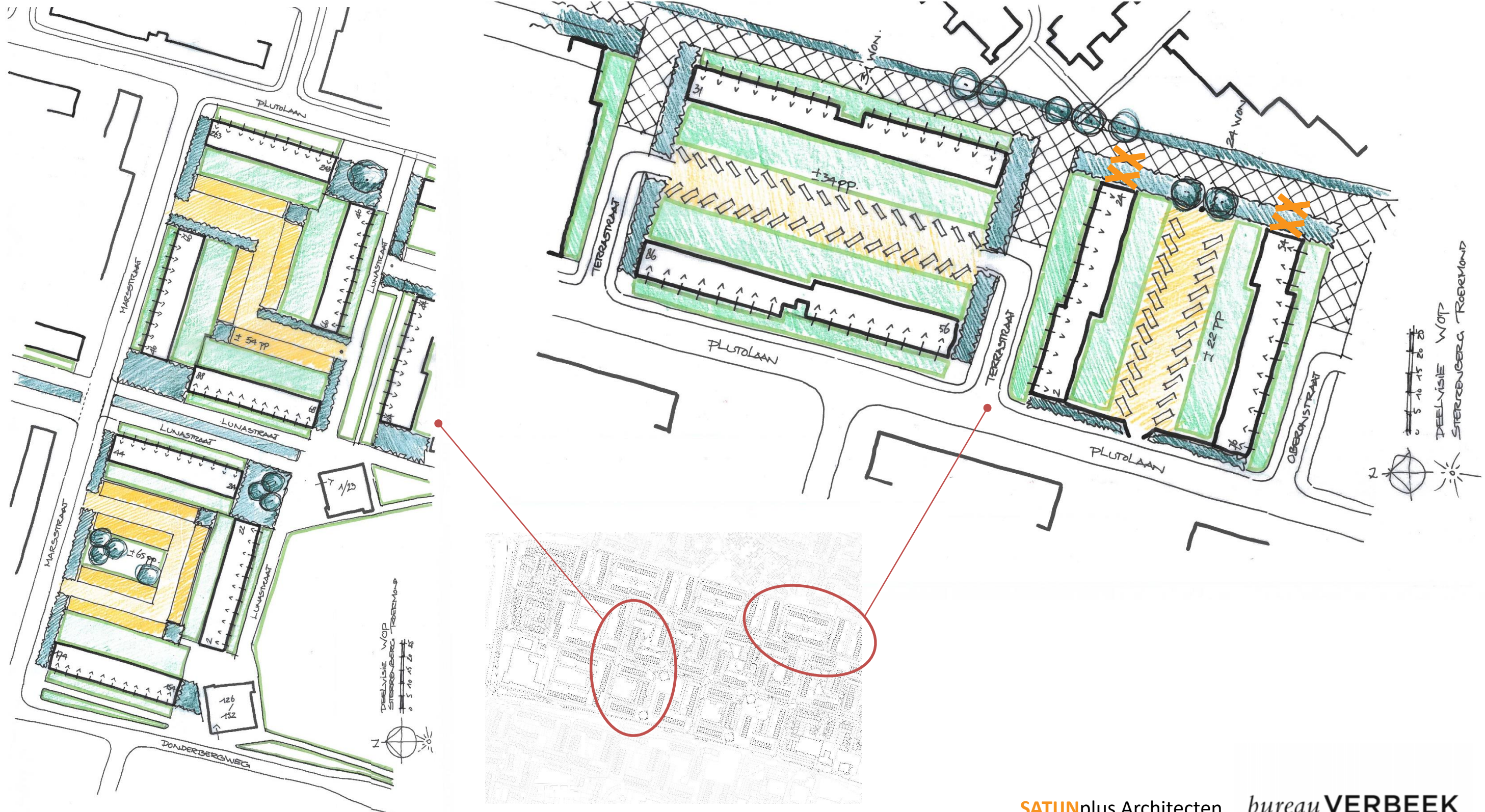
Stedenbouwkundige visie.



- samenhang tussen wijken
- hiërarchie infrastructuur
- parkeervoorzieningen in binnenhoven
- lage(re) parkeernorm
- actieve mobiliteit stimuleren
- leefstraat
- vergroenen

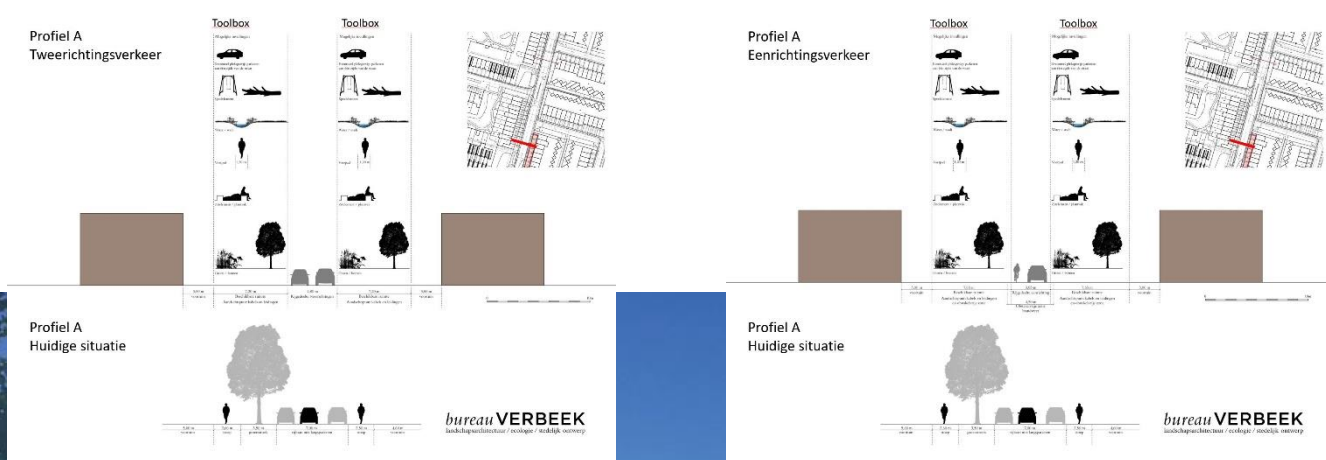
Detailstudies.

In de detailstudie's is ingegaan op de haalbaarheid van het parkeren op de binnenhoven en op het visueel sluiten van de bouwblokken.



Detailstudies.

Uitgangspunt van de visie is om in Sterrenberg een centrale groene leefstraat te realiseren. Een mogelijke straat waar dit kan gebeuren is de Plutolaan. Het parkeren dat nu in deze straat plaatsvindt, verplaatst zich naar de binnenhoven. De Plutolaan kan zo een verblijfsruimte worden, waar ontmoeten en verblijven centraal staan, en het autoverkeer nadrukkelijk te gast is. Om een zo breed mogelijk profiel beschikbaar te hebben voor de inrichting van de groene leefstraat, is het voorstel om de voortuinen van de woningen te verkleinen tot 3 meter diep (dit zou nog kleiner kunnen). De toolbox voor de Plutolaan is ter inspiratie voor de overige auto-luwe straten en een basis voor de omschrijving van het PvE openbare ruimten.



Conclusie.

De knelpunten van de wijk werden eenduidig geformuleerd. De potenties en kansen laten zien dat nagenoeg alle knelpunten op te lossen zijn. De te treffen maatregelen zijn ruimtelijk en technisch haalbaar. De reeds gerealiseerde werkzaamheden gaan nagenoeg niet verloren en kunnen met de aanvullende voorzieningen verbeterd worden. In de aanstaande deelprojecten kan geanticipeerd worden op de visie.

Besluitvorming.

Het is van belang om op korte termijn kennis te nemen van dit onderzoek en de kansen te onderschrijven.

Het is aan te bevelen om budget vrij te maken voor aanvullend onderzoek of voor uitvoering van deelplannen in de aanstaande bouwopgaven.

CONTACTGEGEVENS

www.satijnplus.nl

SATIJNplus Architecten
Kasteelhof 1, 6121 XK Born
Postbus 210, 6120 BA Born

T (046) 420 55 55
info@satijnplus.nl

SATIJNplus Architecten in samenwerking met **bureauVERBEEK**
R4130 RAP IN 20190515 HJ OM JV RZ



SATIJNplus Architecten

bureau **VERBEEK**
landschapsarchitectuur / ecologie / stedelijk ontwerp