



Roerdelta scenariostudie
Roermond [NL]

Datum 19-09-2022

KCAP Architects&Planners

1.3 Programma

Uitgangspunten

PROGRAMMATISCHE UITGANGSPUNTEN	ALLE SCENARIO'S
AANTAL WONINGEN	
Grondgebonden woningen	60
Appartementen sociale huur	40
Appartementen koop middel	150
Appartementen koop duur	150
Total woningen	400
AANTAL LIGPLAATSEN HAVEN	
Total ligplaatsen	500
VOORZIENINGEN	
Horeca	2x 200-500m2
Voorzieningen incl. watergebonden detailhandel	max. 1300 m2
Total voorzieningen	

1.4 Parkeren

Uitgangspunten

Auto's

Scenario A

Maximale parkeerbehoefte:	781 parkeerplaatsen (piek op werkdagavond)
--	
Onderverdeling:	
Parkeerplaatsen haven:	180
Parkeerplaatsen haven:	20
Parkeerplaatsen bewoners en bezoekers openbaar:	581

Scenario B

Maximale parkeerbehoefte:	859 parkeerplaatsen (piek op zaterdagavond)
--	
Onderverdeling:	
Parkeerplaatsen haven:	180
Parkeerplaatsen haven:	20
Parkeerplaatsen bewoners:	493
Parkeerplaatsen bezoekers openbaar:	166

Scenario C

Maximale parkeerbehoefte:	782 parkeerplaatsen (werkdagavond)
Laad en losplaatsen:	25
Totaal	807
--	
Onderverdeling:	
Parkeerplaatsen haven:	120
Parkeerplaatsen haven:	60
Parkeerplaatsen haven:	20
Parkeerplaatsen bewoners en bezoekers parkeergarage:	582

bron: parkeerbalans door SPARK: 22072022 Parkeerbalans Roerdelta v3

Fietsparkeren

1290 fietsen bewoners
(3 fietsen per woning)
BVO: $1290 \cdot 1,5 \text{ m}^2 / 1,5 = \mathbf{1290 \text{ m}^2}$ (/1.5 voor het stapelen van elke tweede fiets) in gebouwen

215 fietsen bezoekers
(0,5 fiets per woning)
BVO: $215 \cdot 1,5 \text{ m}^2 = \mathbf{325 \text{ m}^2}$ in openbare ruimte

1.6 Haven

Uitgangspunten Haven

- Er is in ieder scenario plek voor 500 ligplaatsen voor boten in de haven (uitgaande van een gemiddelde bootlengte van 6.0m).
- Er is in ieder scenario plek voor passanten, deze zullen enkel gesitueerd worden aan de landzijde, niet aan de landtong
- We hanteren vaarwater en manoeuvreerruimte voor boten van minimaal 25m breed
- Loopafstanden: het streven is de loopafstanden tussen parkeren, laden en lossen, voorzieningen en boten te minimaliseren
- We hanteren onderstaande loopafstanden: laden en lossen tot steiger: streven = 150m, maximaal = 300m. Parkeren tot steiger; maximaal = 600m
- Ontwerp van de haven is geen onderdeel van deze opdracht, dit is onderdeel van verdere uitwerking

Uitgangspunten Bruggen

- Uitgangspunt bij het ontwerp van de bruggen is de aansluiting op het langzaam verkeersnetwerk. Doelstelling is een zo kort mogelijke wandelroute van Roerdelta naar het centrum te faciliteren
- Bruggen zijn voetgangersbruggen met de mogelijkheid je fiets aan de hand mee te nemen
- De brug naar de landtong wordt 2,5 m breed zodat er voldoende ruimte is voor kleine onderhoudsvoertuigen
- De brug over de steelhaven wordt 1,5m breed
- De bruggen dienen MIVA toegankelijk te zijn
- De brug over de Steelhaven wordt aangesloten op het lage niveau net boven het water, niet op het hoge niveau van +23.15 NAP. Dit omdat er in scenario B sprake is van een groene dijk met flauwe taluds, een brug op het hoge niveau zou daarmee buitenproportioneel lang en duur worden.
- De brug over de Steelhaven krijgt een doorvaarthoogte van 1.5m, voldoende voor kano's, sloepjes, onderhoud, suppen etc.
- De brug naar de landtong krijgt een doorvaarthoogte van minimaal 5.3m, om te zorgen dat grotere boten ook het noordelijk deel van de haven kunnen bereiken

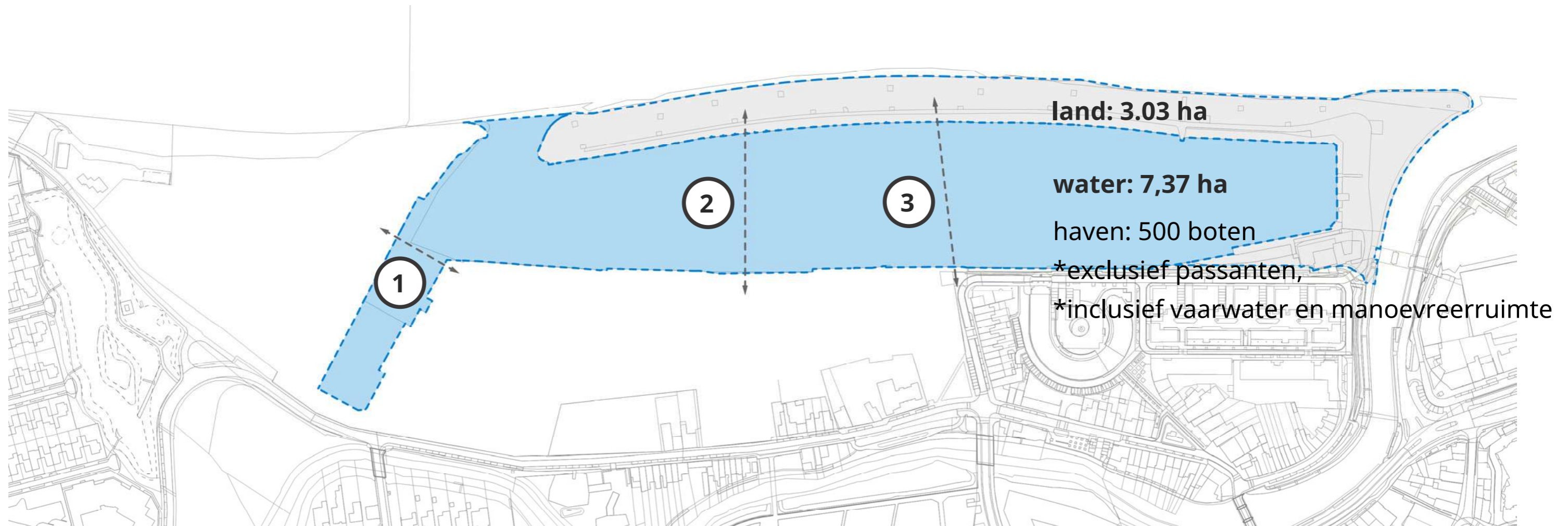
 Fase 3 (land)

 Fase 3 (water)

① Brug over de Steelhaven

② Brug naar de Landtong optie 1

③ Brug naar de Landtong optie 2

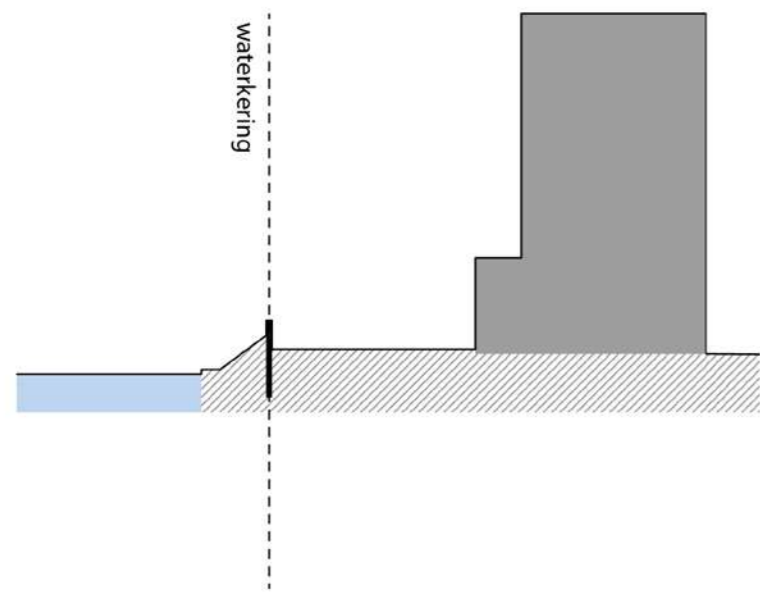


1.7 Waterkering

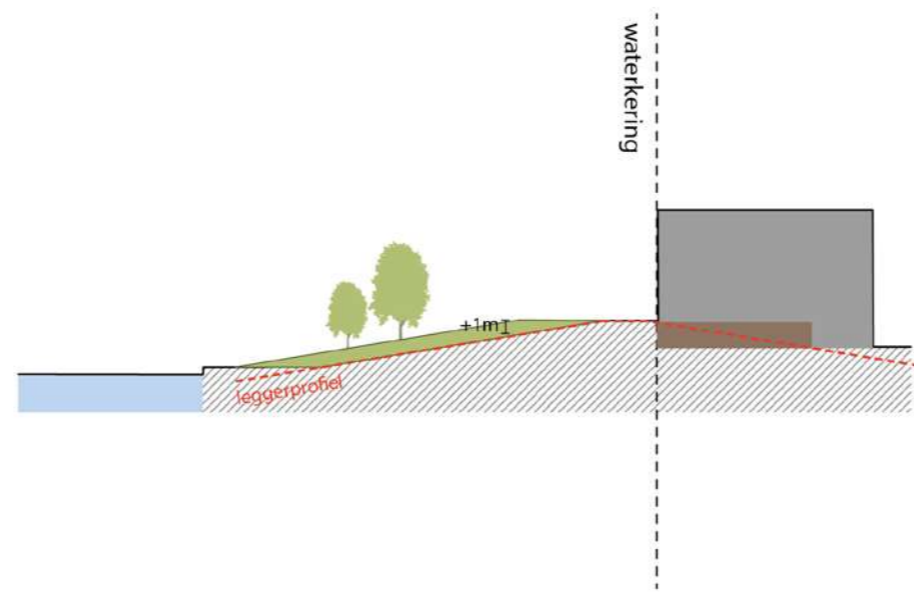
Uitgangspunten

Voor het ruimtelijk ontwerp van de waterkering hanteren we de onderstaande uitgangspunten:

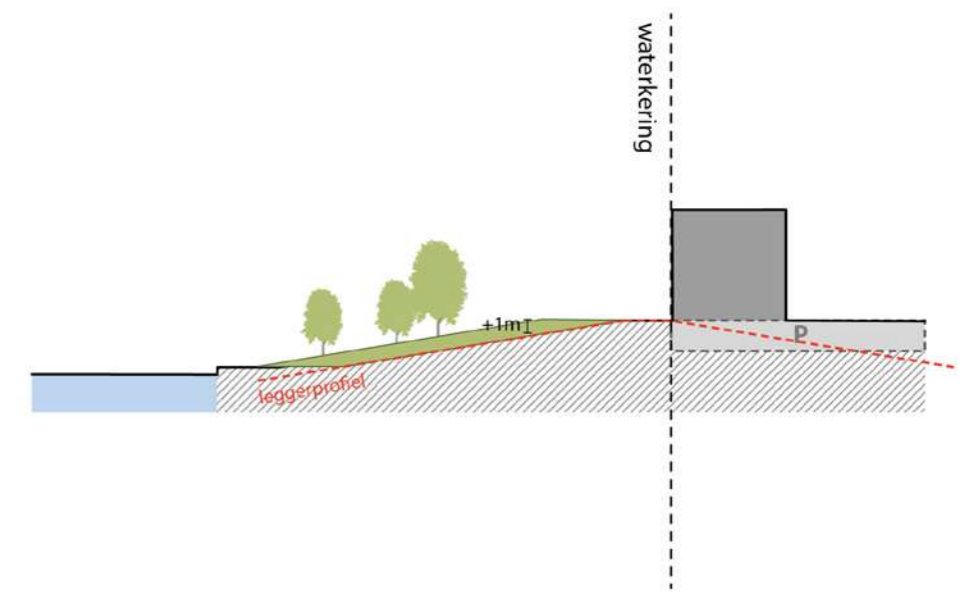
- De hoogte van de nieuwe waterkering is in alle scenario's is +23.15 NAP
- Het aantal en de hoeveelheid coupures wordt niet meer dan in de huidige situatie
- Wanneer er bomen of objecten geplaatst worden op een dijk (indien mogelijk in verband met effect op de Maas), wordt er lokaal 1,0m extra gronddekking aangebracht, dit is niet nodig in scenario A
- De overgang tussen de waterkering van fase 2 en de waterkering Maasboulevard wordt gecreëerd middels een flexibele waterkering



Scenario A



Scenario B



Scenario C

2.7 Plankaart

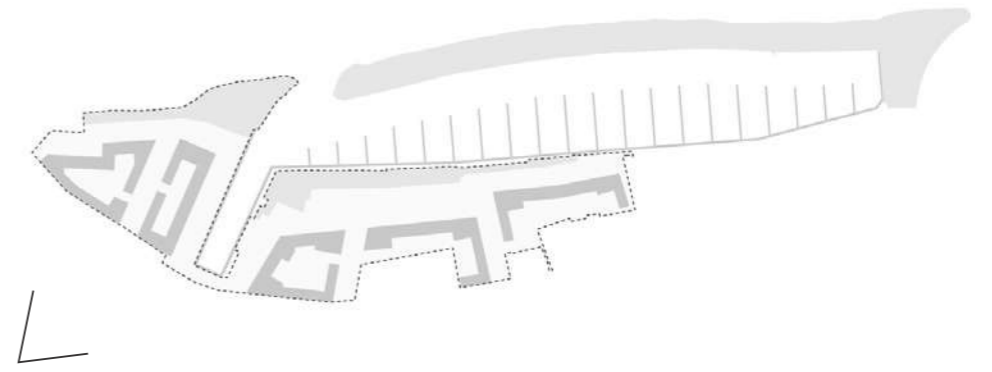
Scenario A



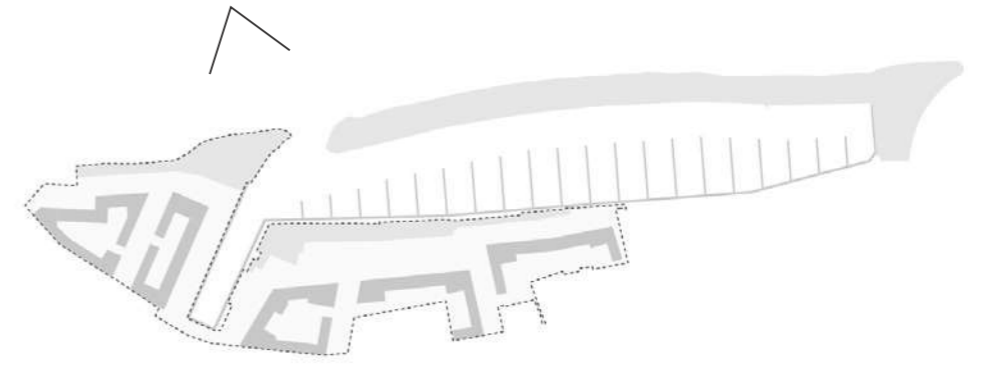
- water
- gebouw
- openbaar groen 'droog' / bloemrijk grasland met bomen
- openbaar groen 'nat' / moerasvegetatie overstroombaar met bomen
- collectieve buitenruimte
- prive buitenruimte
- sport- en speelplekken
- paden
- steigers haven
- steigers passanten
- straat

2.9 3D schets impressies

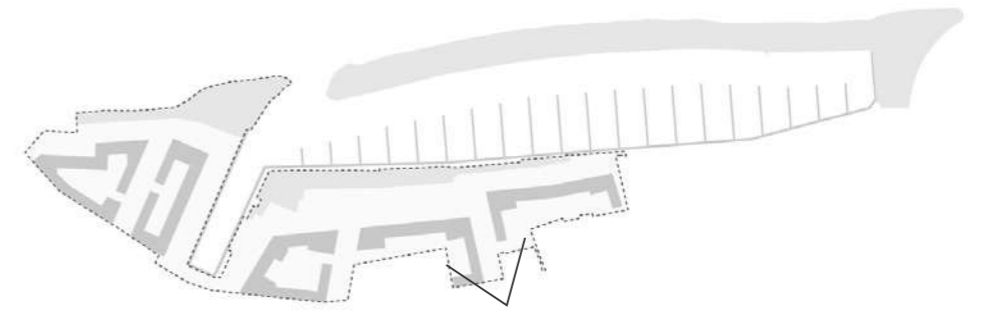
Scenario A



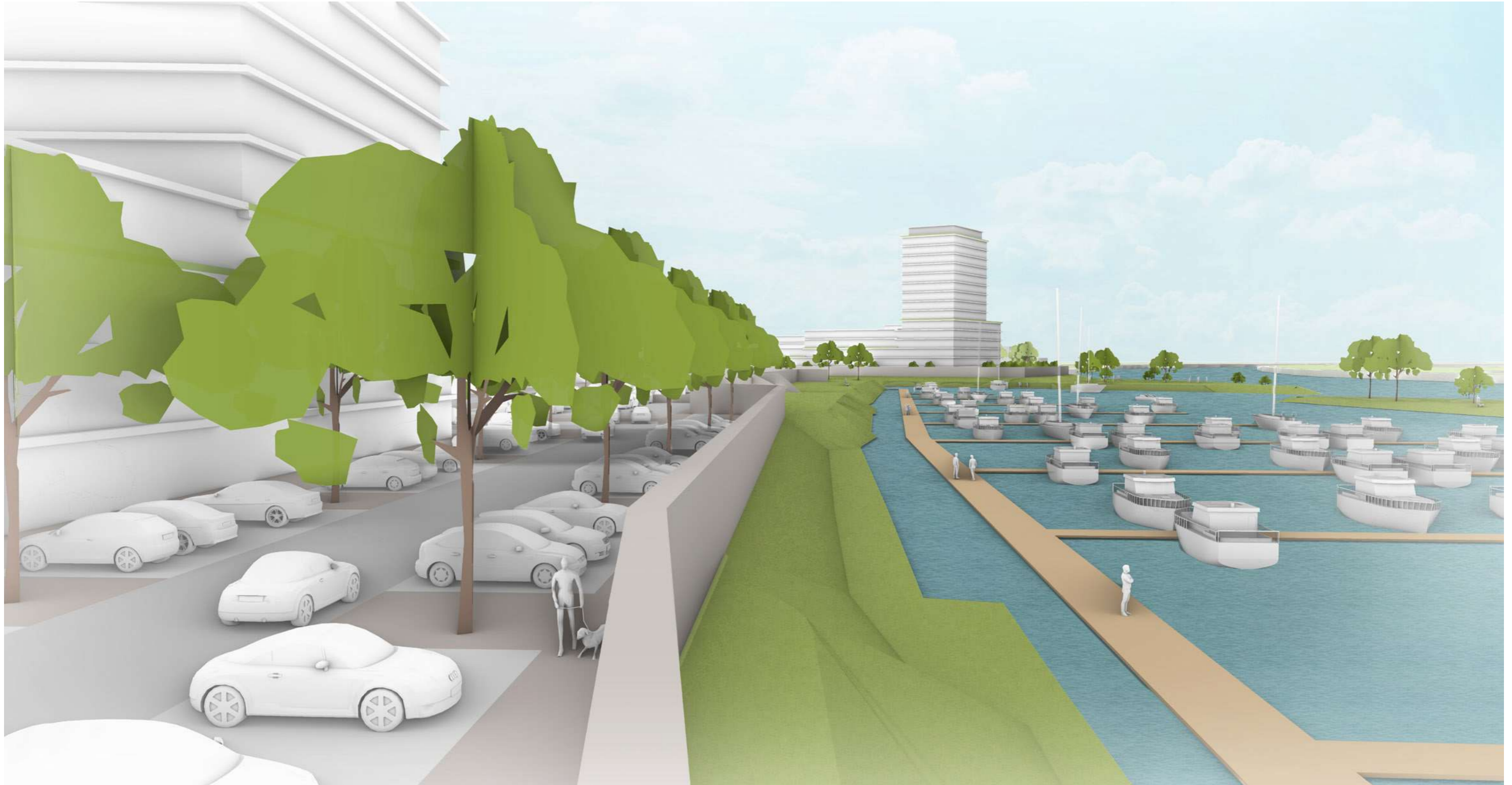
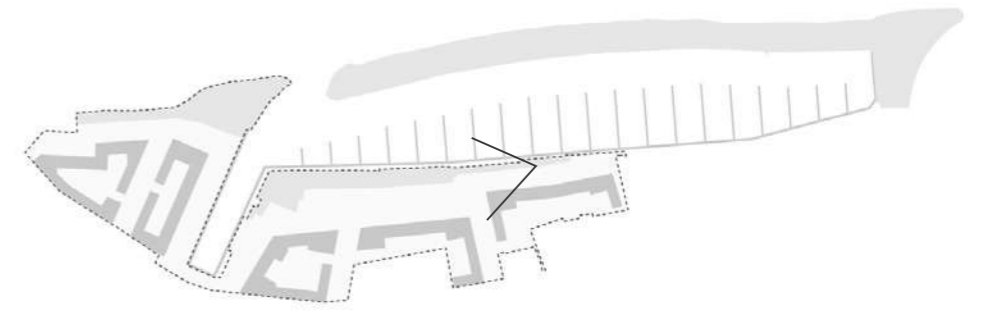
Scenario A



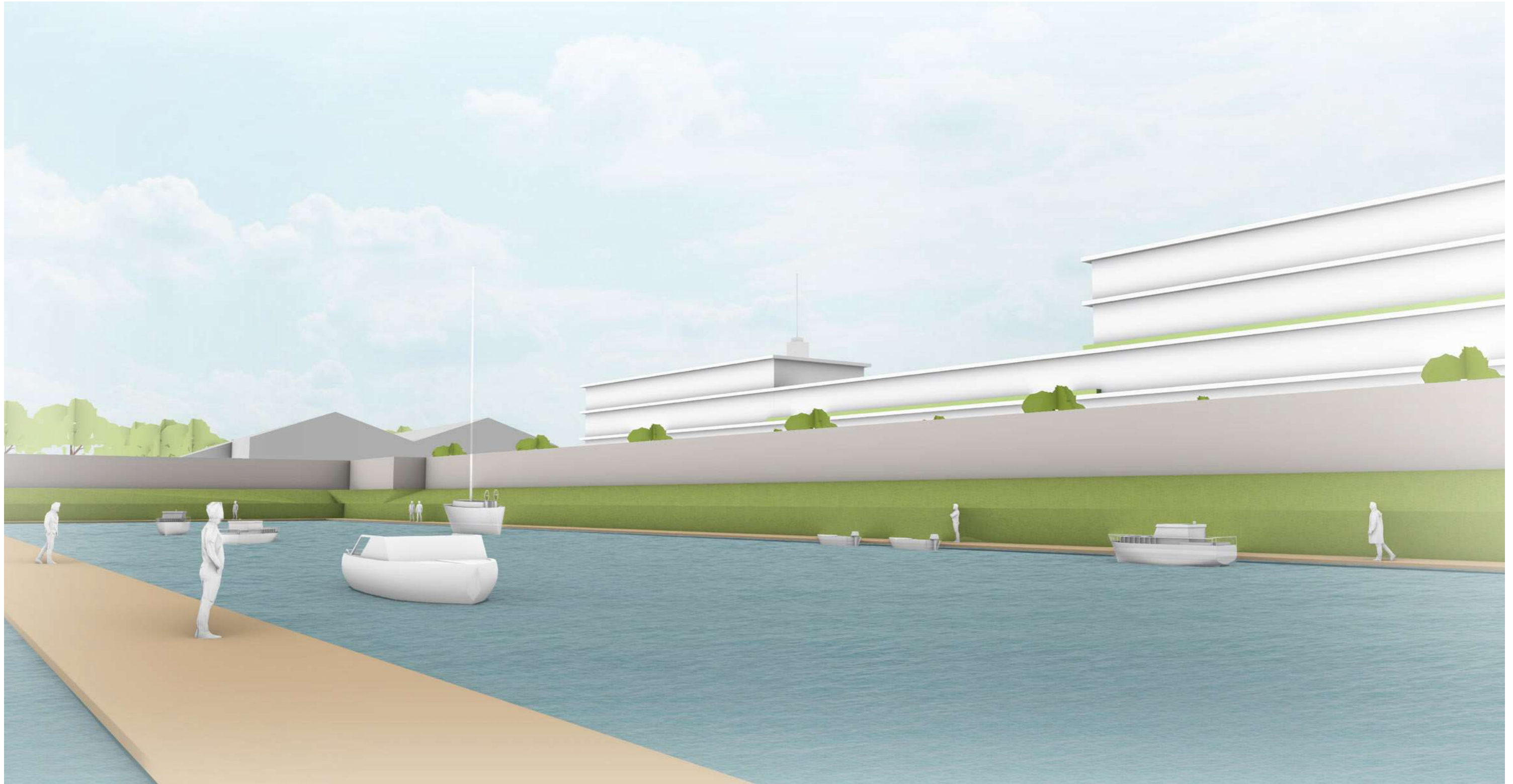
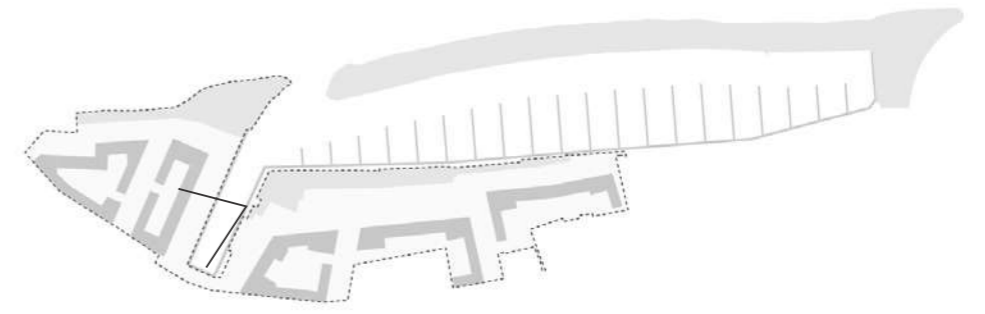
Scenario A



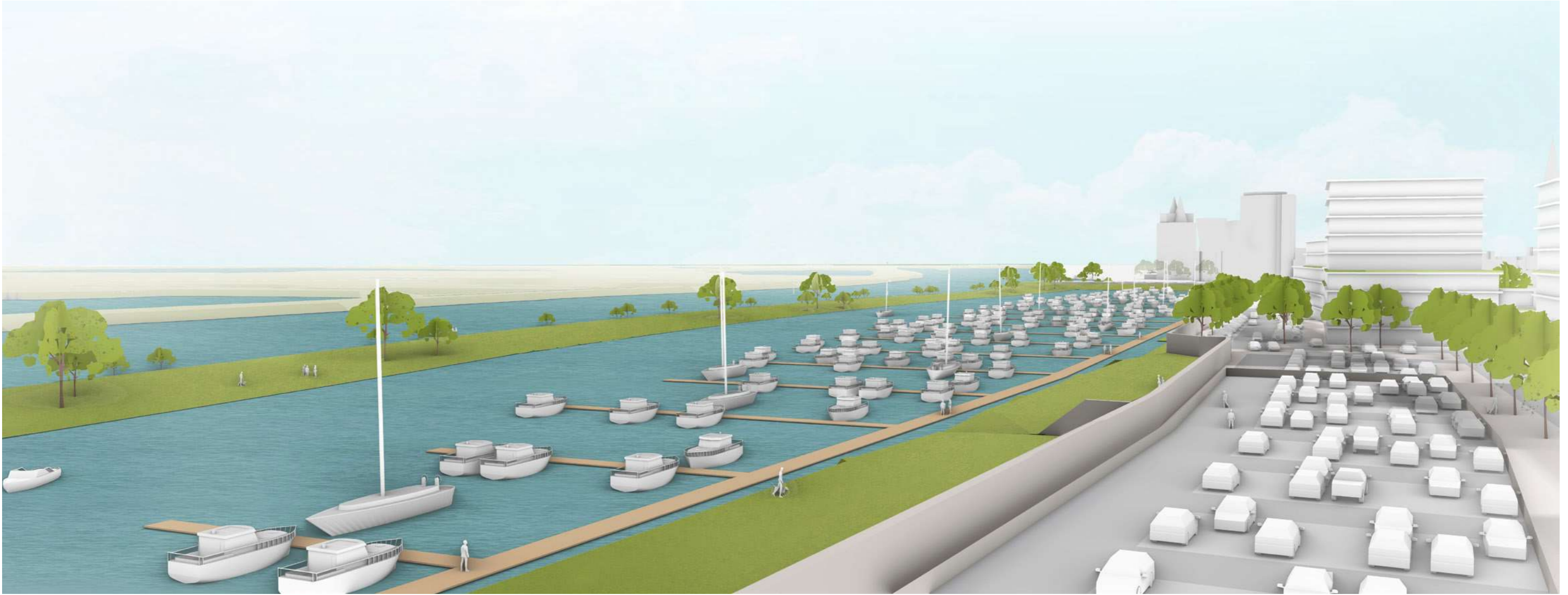
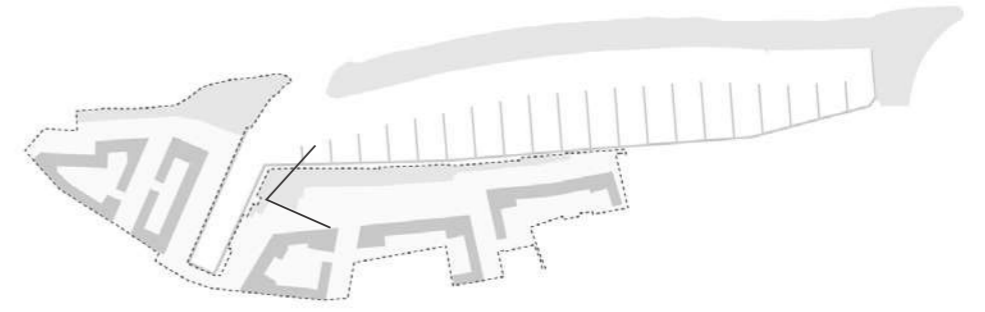
Scenario A



Scenario A



Scenario A

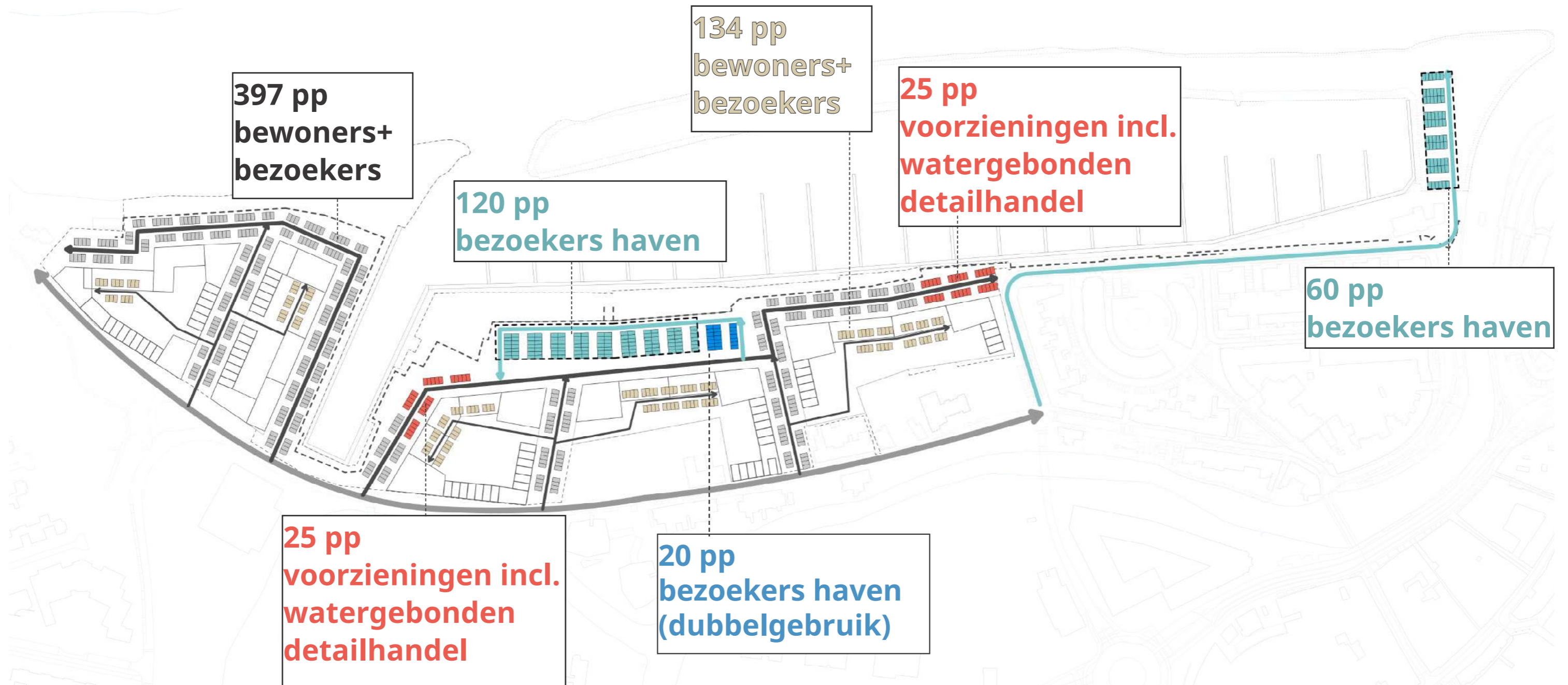


2.11 Parkeren

Scenario A

- 397 pp. bewoners en bezoekers op maaiveld
- 134 pp. bewoners en bezoekers onder parkeerdek
- 50 pp. voorzieningen incl. watergebonden detailhandel
- 180 pp. bezoekers haven (exclusief)
- 20 pp. bezoekers haven (dubbelgebruik)

781 pp. totaal



3.6 Plankaart

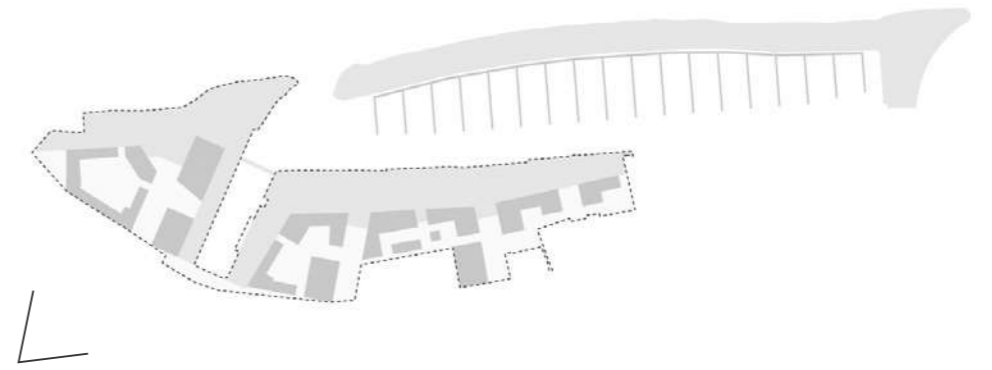
Scenario B



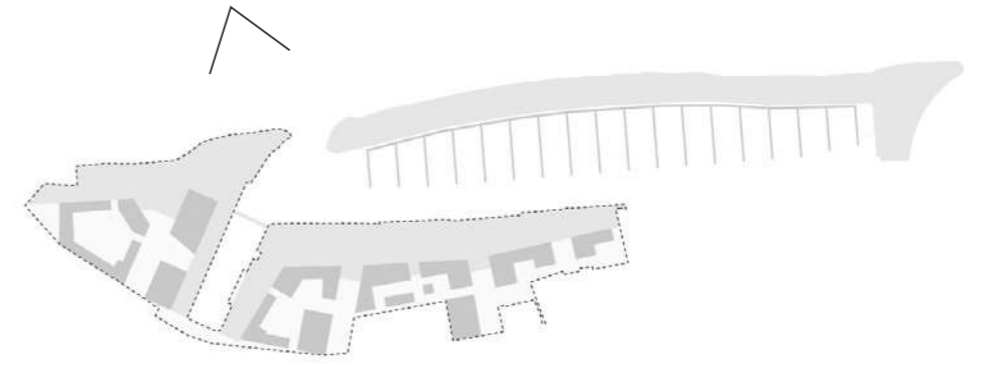
- water
- gebouw
- openbaar groen 'droog' / bloemrijk grasland met bomen
- openbaar groen 'nat' / moerasvegetatie overstroombaar met bomen
- collectieve buitenruimte
- prive buitenruimte
- sport- en speelplekken
- paden
- steigers haven
- steigers passanten
- straat
- buitenruimte bij voorzieningen

3.7 3D schets impressies

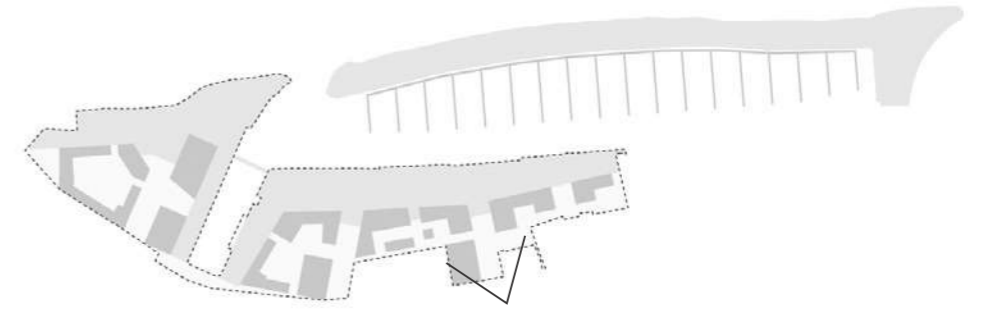
Scenario B



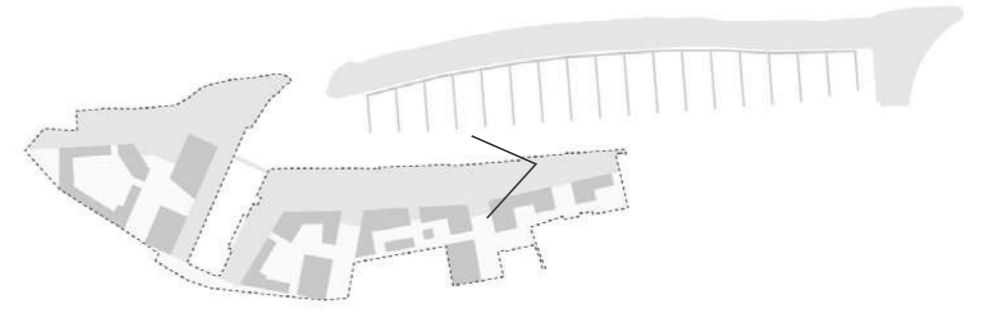
Scenario B



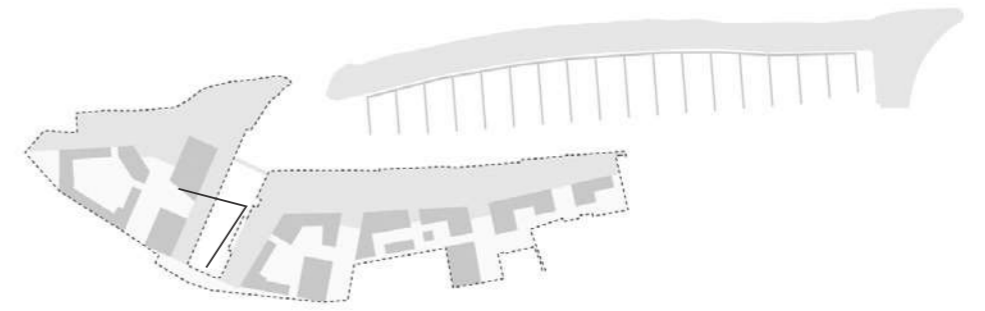
Scenario B



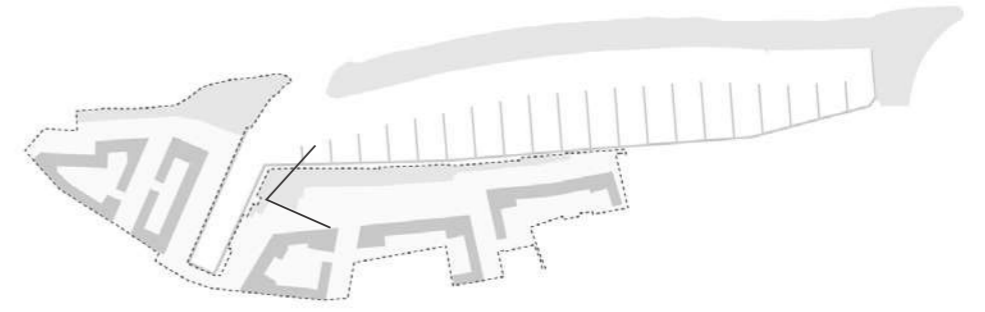
Scenario B



Scenario B









Scenario B



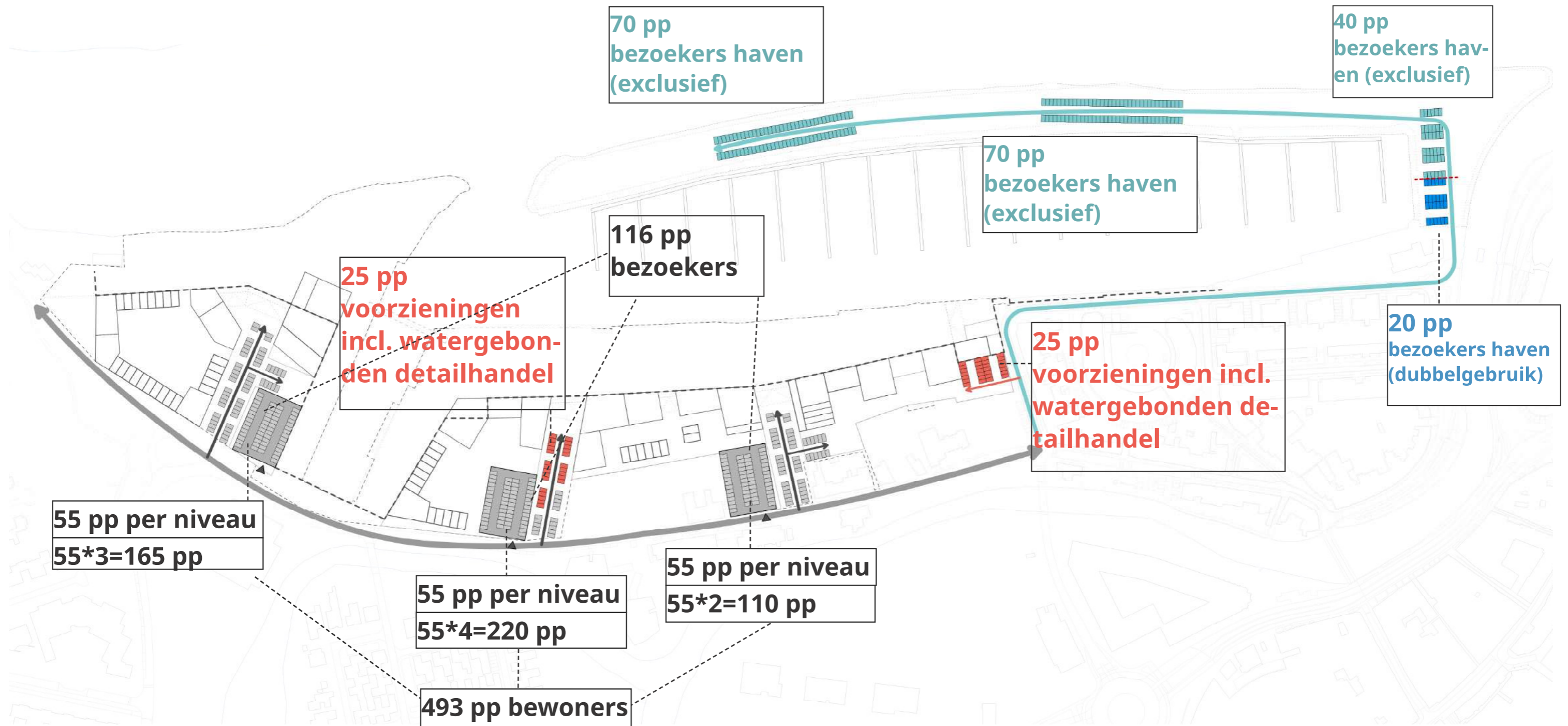
3.10 Parkeren

Scenario B

In scenario B parkeren bewoners in parkeerhubs. Parkeerhubs zijn meer dan een parkeerplek voor auto's, het zijn centrale plekken voor de buurt, waarin verschillende buurtfuncties worden opgenomen. Gedacht kan worden aan functies als een pakketpunt, oplaadvoorzieningen, speelvoorziening of deelsystemen.

-  493 pp. bewoners in parkeerhubs
-  116 pp. bezoekers op maaiveld
-  50 pp. voorzieningen incl. watergebonden detailhandel
-  180 pp. bezoekers haven (exclusief)
-  20 pp. bezoekers haven (dubbelgebruik)
-  slagboom

859 pp. totaal



4.6 Plankaart

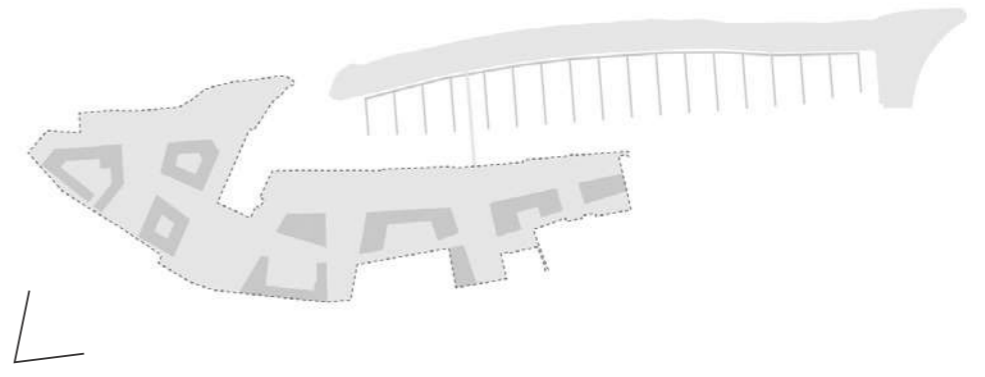
Scenario C



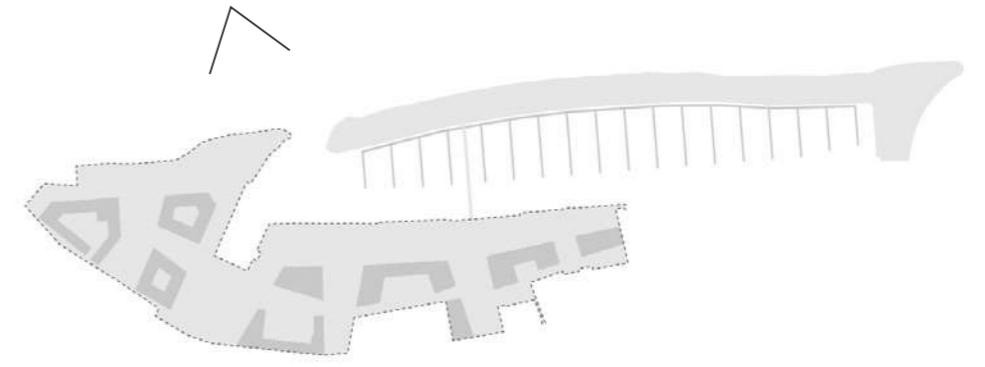
- water
- gebouw
- openbaar groen 'droog' / bloemrijk grasland met bomen
- openbaar groen 'nat' / moerasvegetatie overstroombaar met bomen
- collectieve buitenruimte
- prive buitenruimte
- sport- en speelplekken
- paden
- steigers haven
- steigers passanten
- straat
- buitenruimte bij voorzieningen

4.8 3D schets impressies

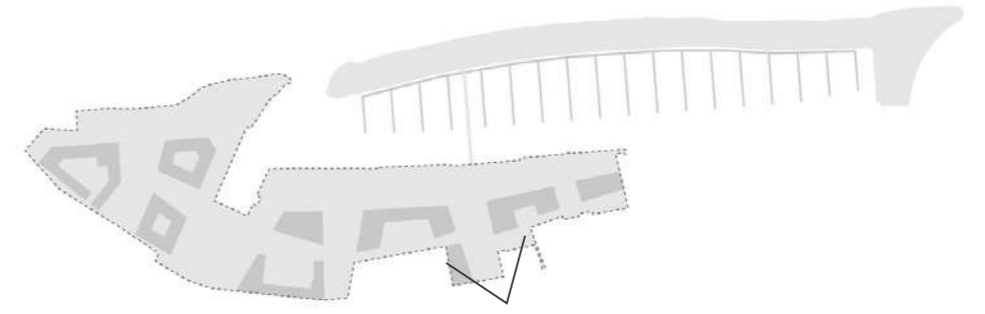
Scenario C



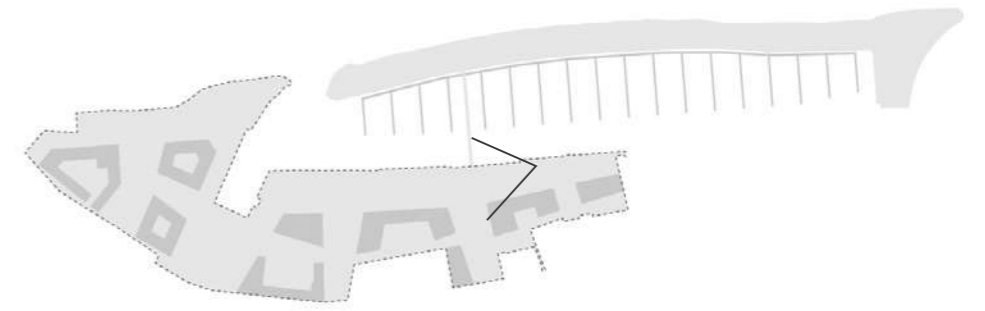
Scenario C



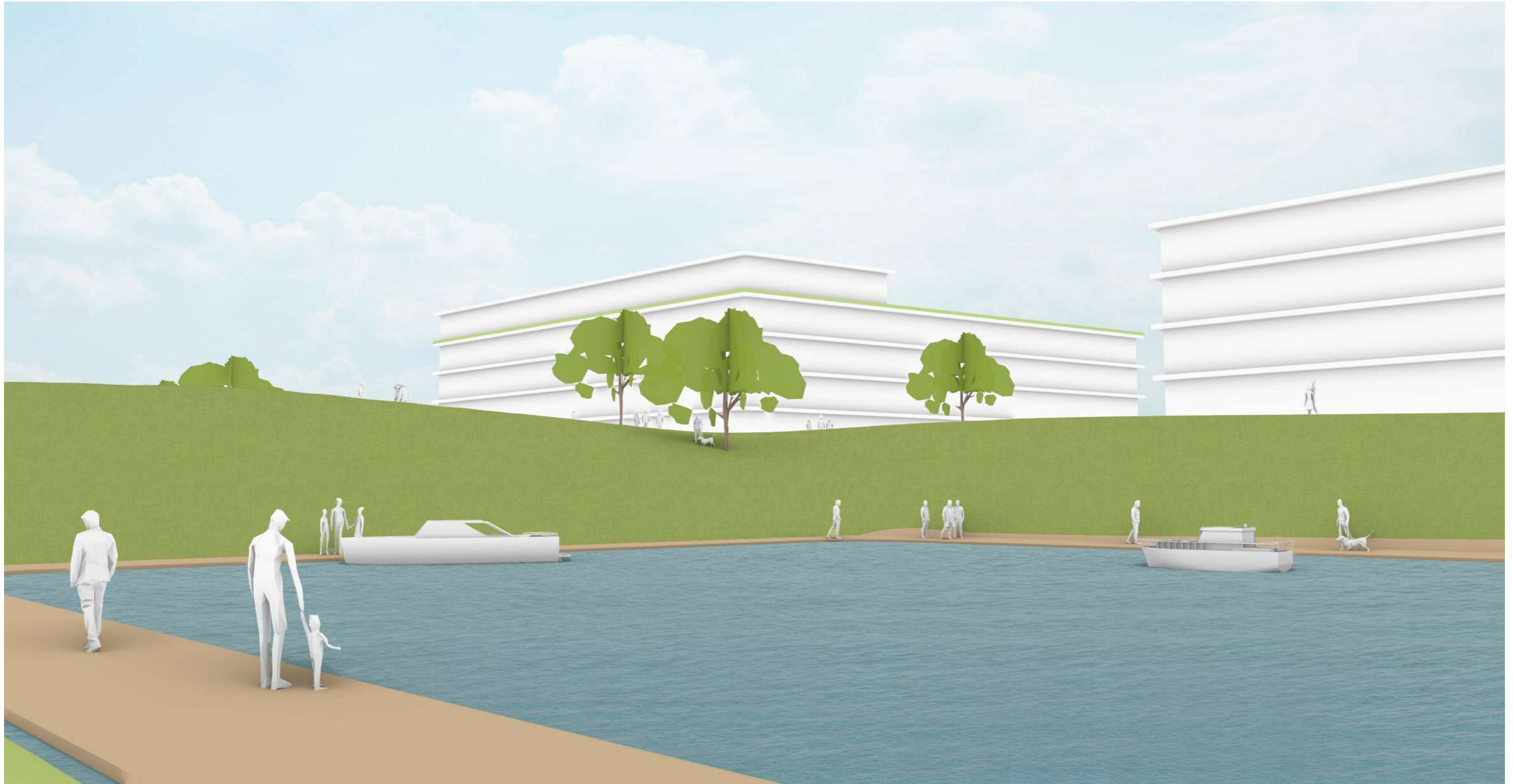
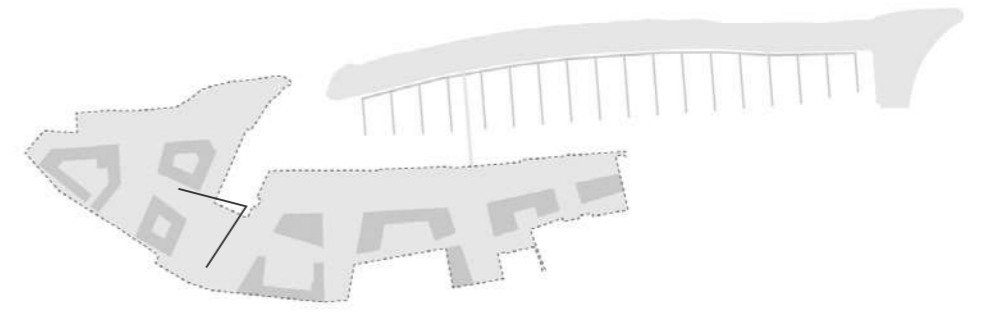
Scenario C



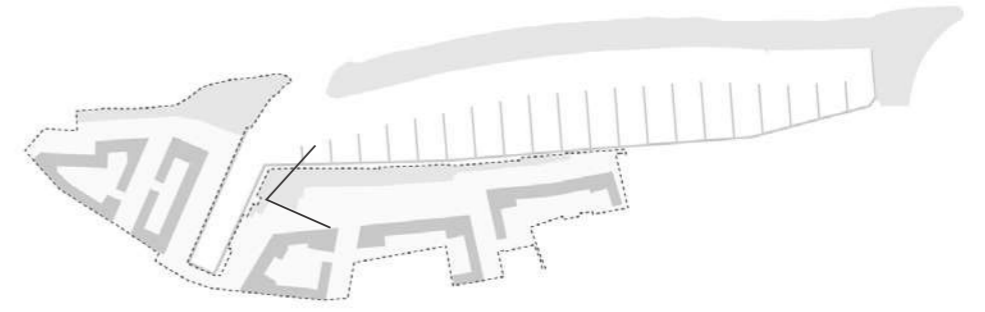
Scenario C



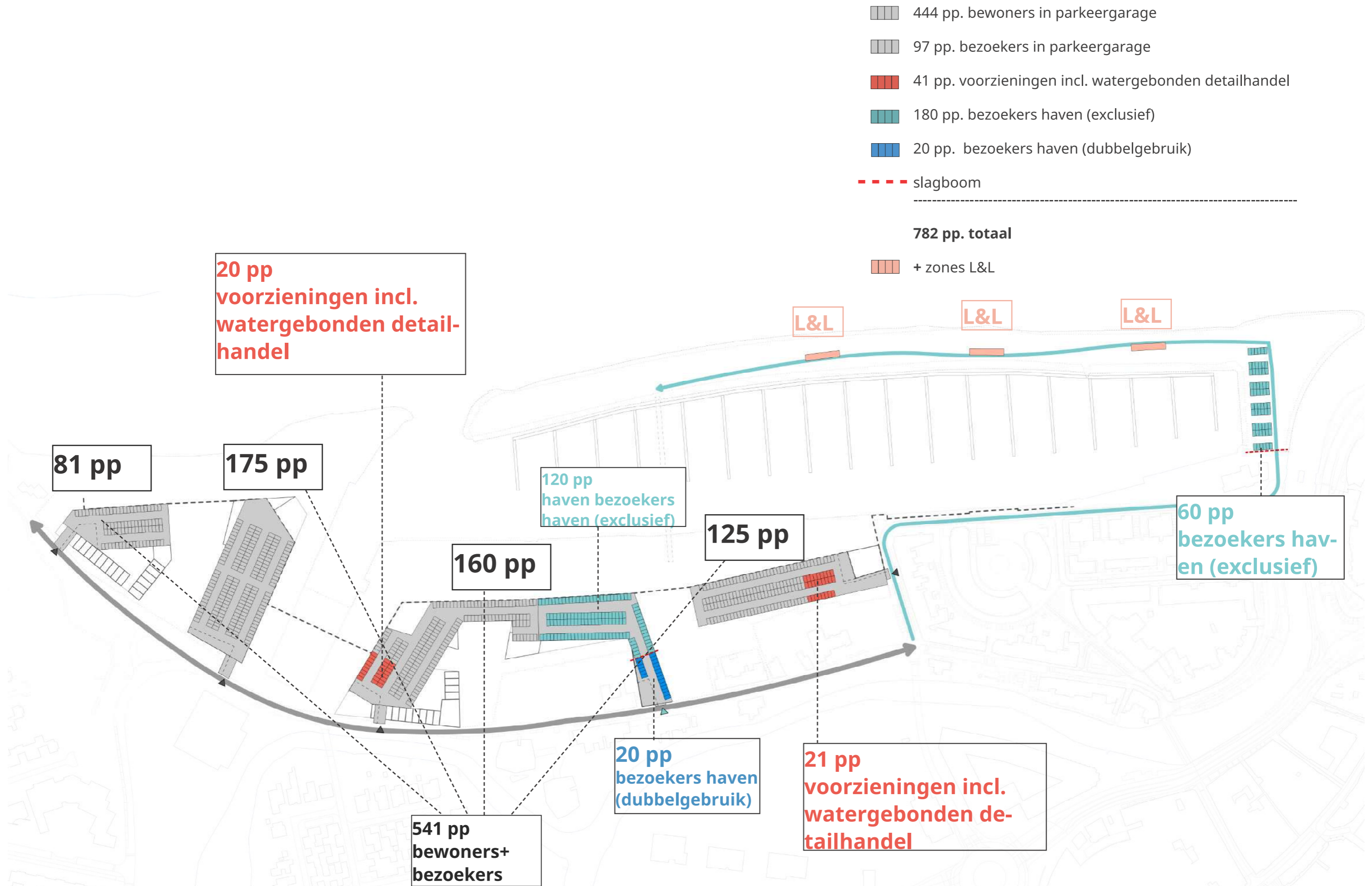
Scenario C



Scenario C



4.10 Parkeren



4.13 Brug naar de landtong

Scenario C

Er zijn twee mogelijke posities van de brug naar de landtong.

Optie 1 heeft onze voorkeur omdat:

- De brug moet aansluiten op het hoge 23.15 niveau, dit kan gemakkelijk op huidige positie, dit kan niet bij locatie ster i.v.m. het hoogteverschil en de eis MIVA toegankelijkheid.
- De brug zorgt voor een (dagelijks) wandelrondje waar de nieuwe woningen en voorzieningen in fase 2, Het Ackrospark, het nieuwe Oeverpark en de landtong met parkbestemming onderdeel van worden. De brug optie 2 zorgt voor een (dagelijks) wandelrondje waar de nieuwe woningen en voorzieningen in fase 2, Het Ackrospark geen onderdeel van worden.
- De brug op deze locatie activeert de punt van de landtong, de brug aan de ster verbindt enkel de landtong met een rotonde
- De brug ligt aan een bestaande route voor enkel wandelaars, bij de ster vormt hij het einde van een autoweg.
- Loopafstanden; optie 1 werkt beter m.b.t. loopafstanden tussen parkeren en steigers. De afstanden zijn korter dan in optie 2 en meer gelijk verdeeld. Parkeren voor de haven gebeurt logischerwijs in het midden van fase 2 i.v.m. ruimtegebrek elders in het gebied. Als de brug volgens optie 1 wordt gerealiseerd worden de loopafstand tussen parkeren en de steigers aan de punt van de landtong ongeveer 600m, dit is de maximale afstand en dus niet wenselijk.

Nadelen van optie 1:

- minder ruimte voor grotere boten voor de brug dan optie 2
- minder directe verbinding van de haven naar het centrum dan optie 2

Argumenten voor optie 2 zijn:

- meer ruimte voor grotere boten voor de brug
- directere verbinding van de haven naar het centrum

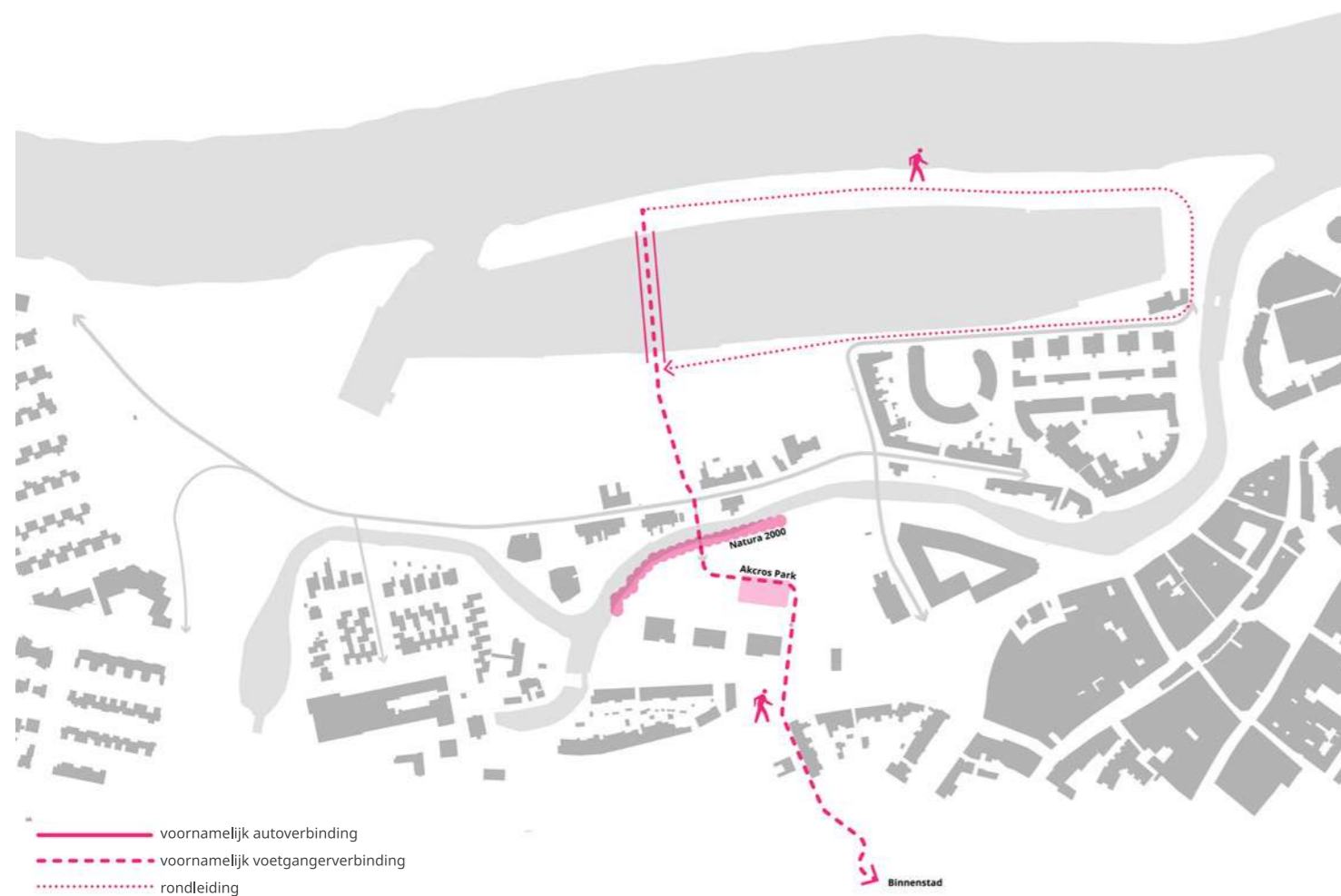


diagram optie 1; locatie 'Ackros park'

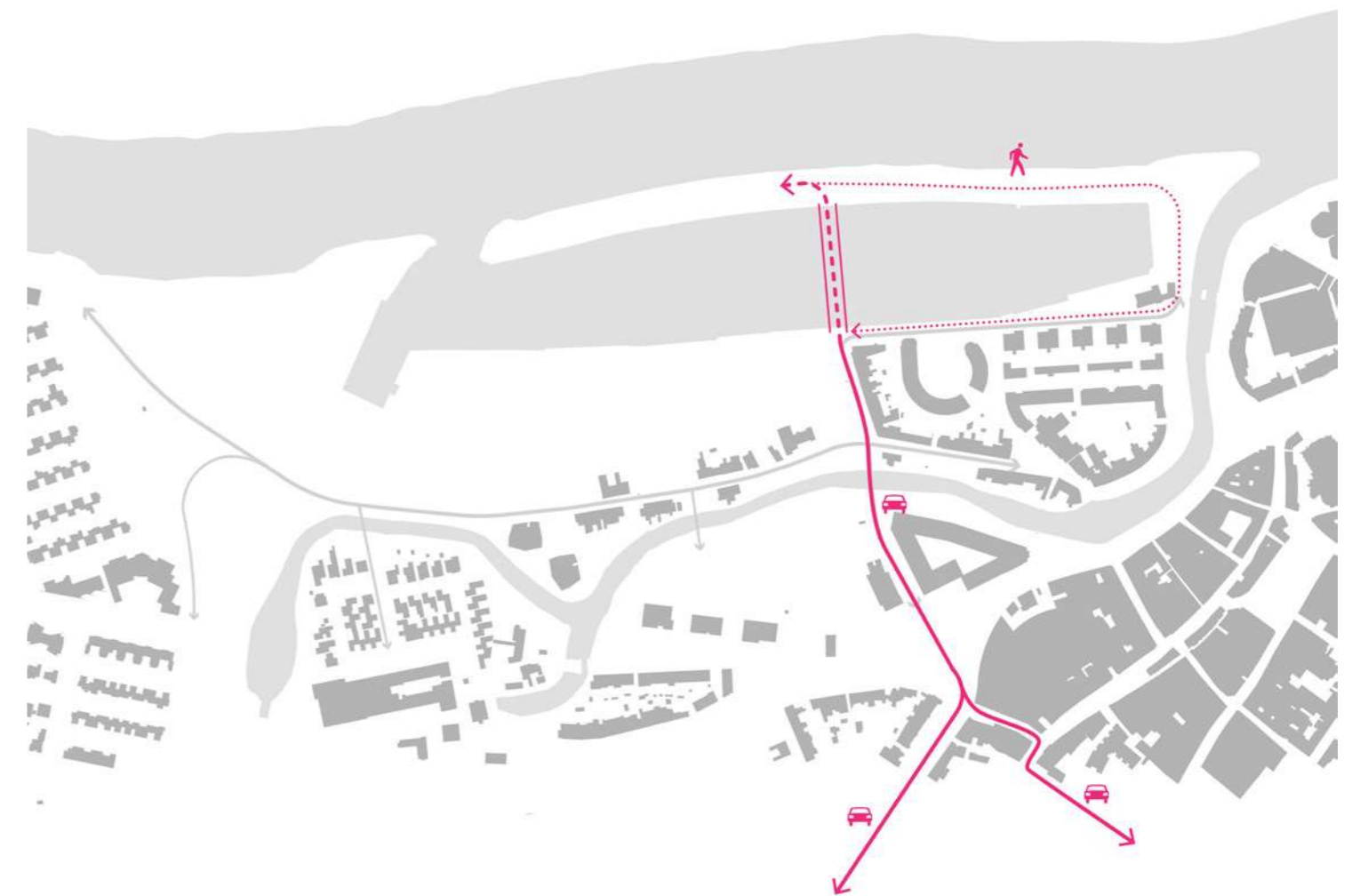
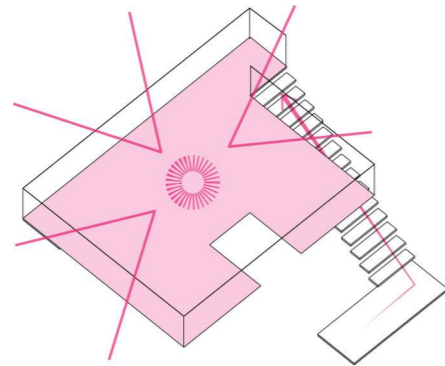


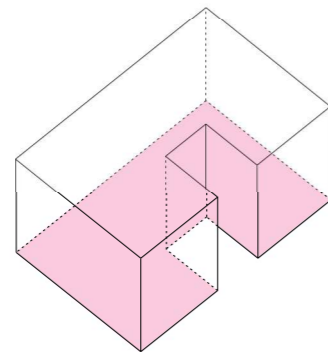
diagram optie 2; locatie 'Ster'

Scenario C: Voorbeelduitwerking brug naar de landtong

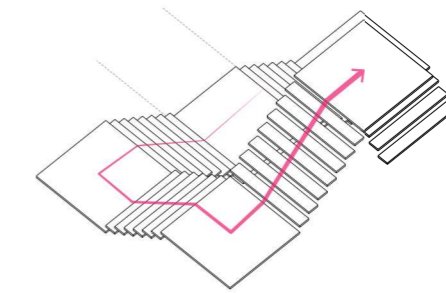
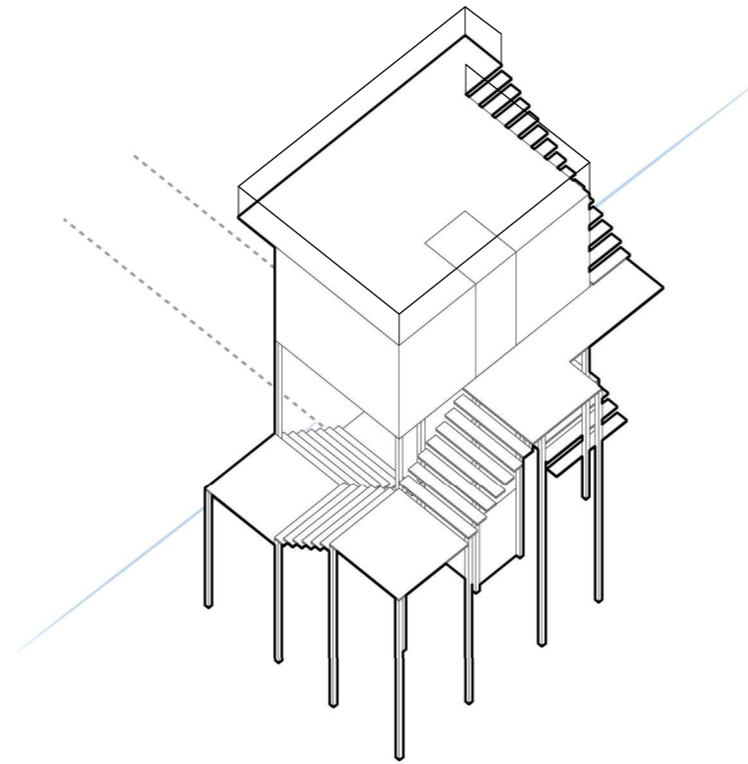
Op de landtong wordt een compact gebouw voorzien dat functioneert als recreatieve bestemming. Hier is plek voor een kleine horecavoorziening, een uitkijkpunt en (sanitaire) voorzieningen voor de haven. Het gebouwtje staat op palen om zo min mogelijk ruimte van de rivier weg te nemen.



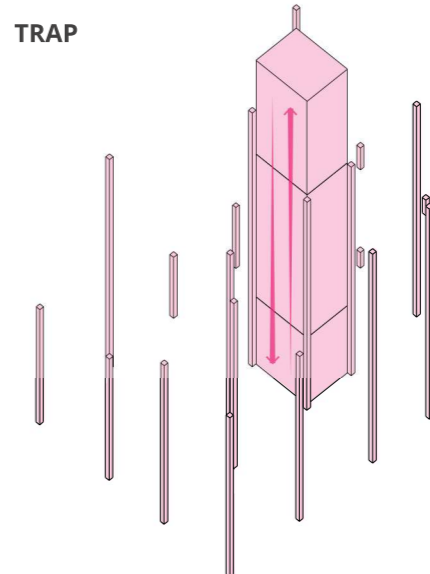
UITKIJKPUNT



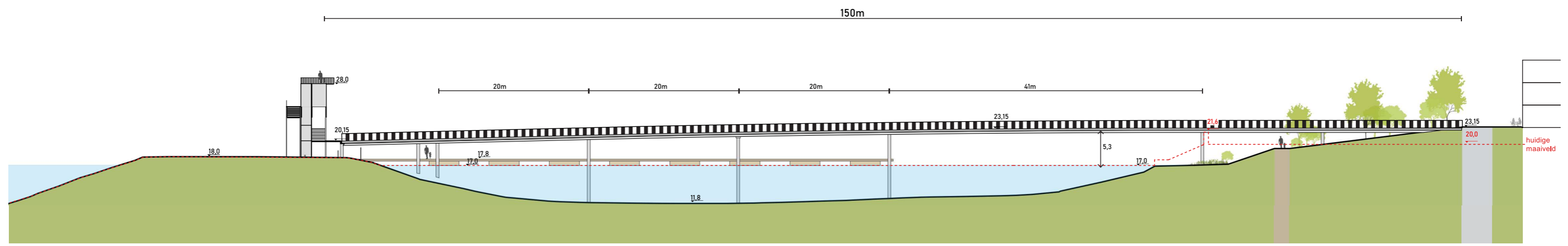
HORECA 16m²



TRAP



CONSTRUCTIE



schematische doorsnede brug naar de landtong

Scenario C: Voorbeelduitwerking MIVA toegankelijkheid

In het gebouwtje kan ook de toegankelijkheid voor minder validen worden geborgd middels een lift of een hellingbaan.

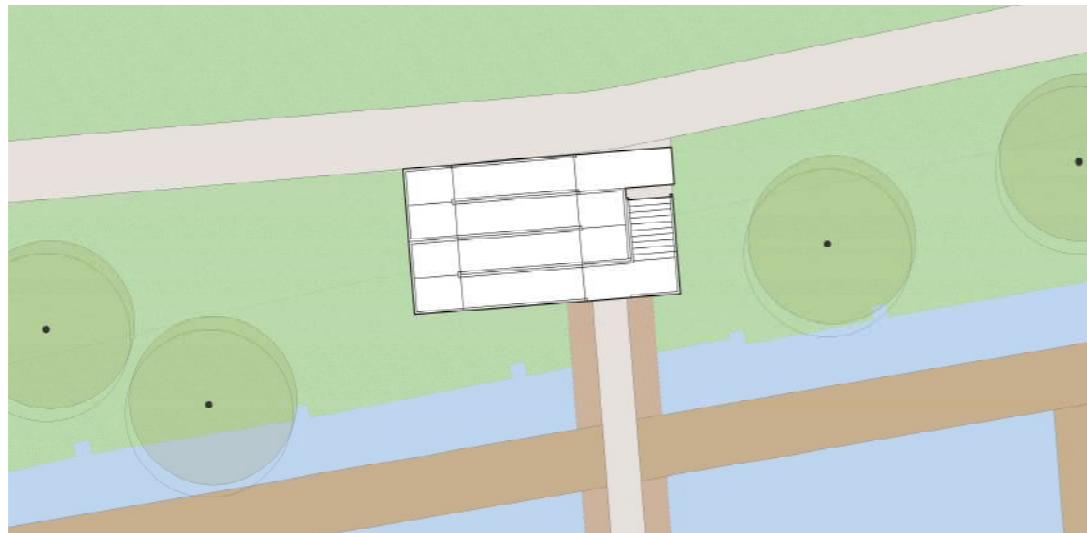
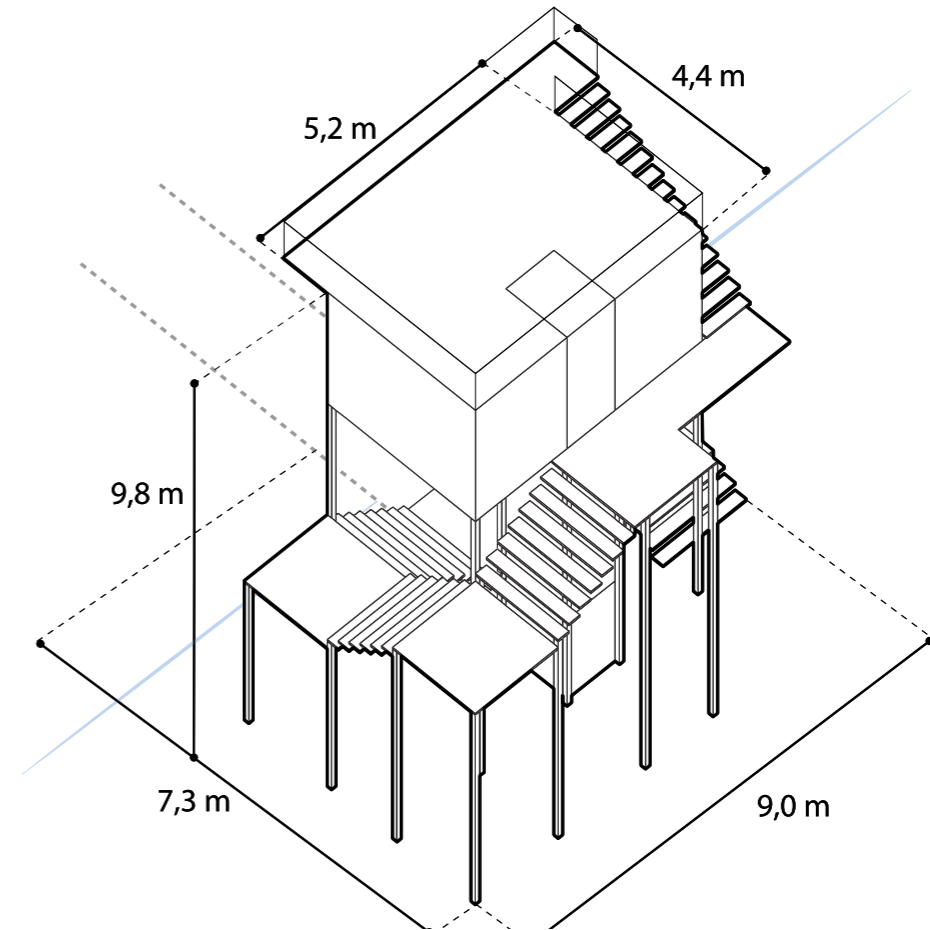
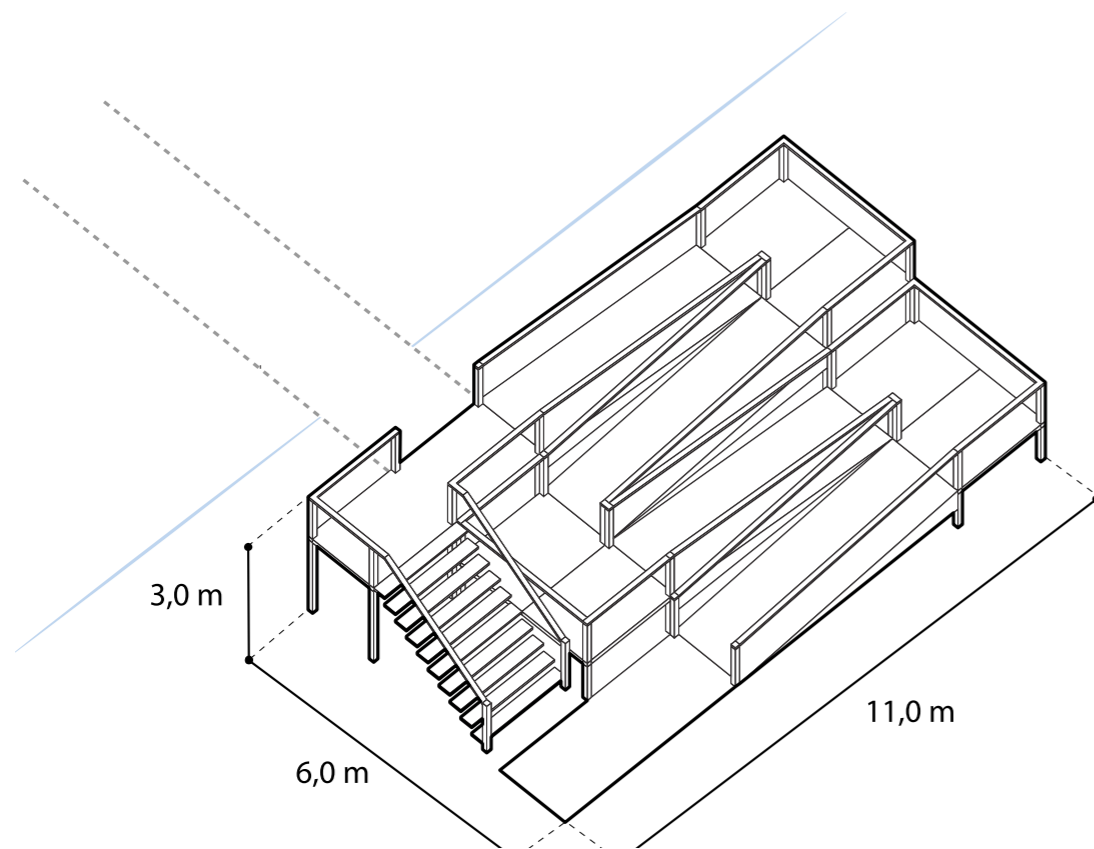


diagram optie 1; MIVA toegankelijk middels hellingbaan en trappen

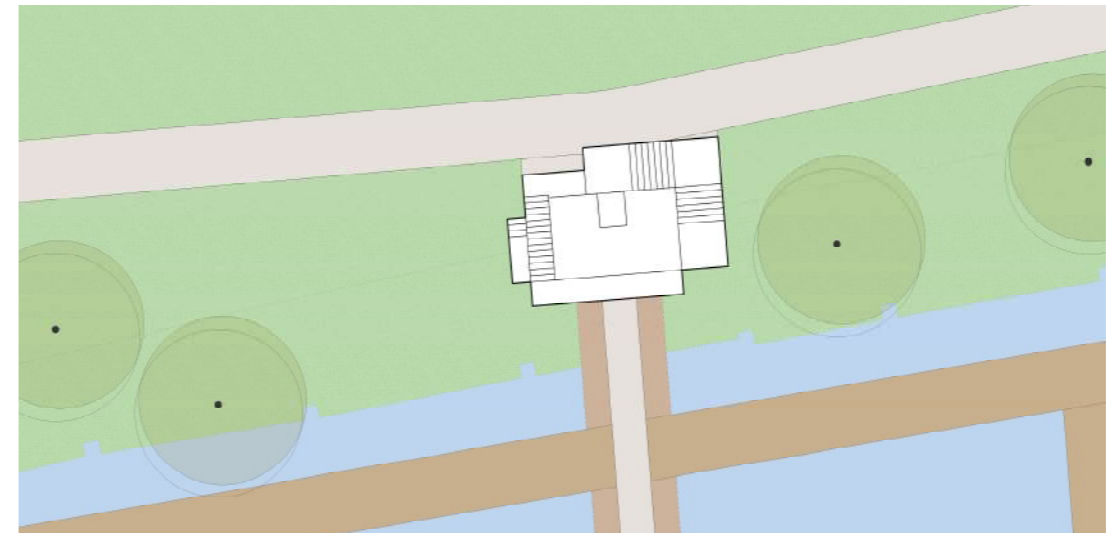


diagram optie 2; MIVA toegankelijk middels lift en trappen

5.4 Vergelijking 3D impressies

Scenario A



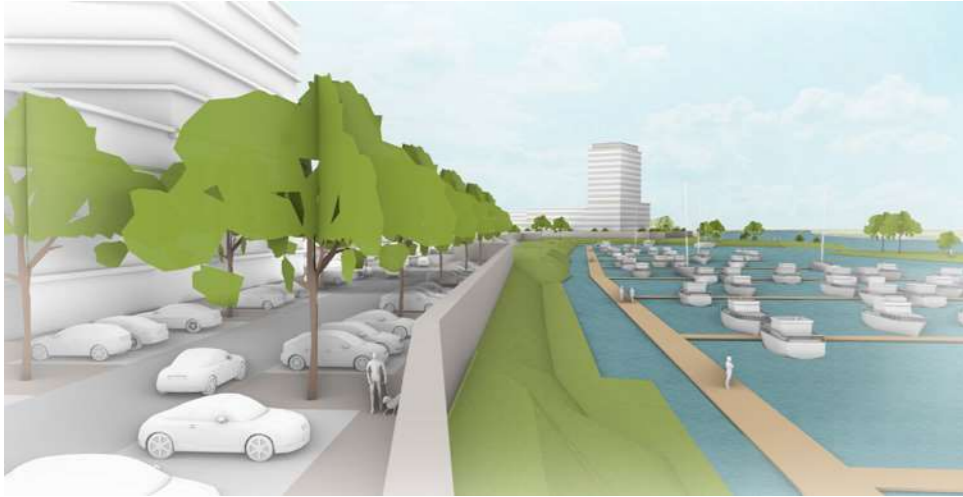
Scenario B



Scenario C



Scenario A



Scenario B



Scenario C

