

# MATERIALISATIE SINGELRING ROERMOND



Opdrachtgever: gemeente Roermond  
Projectnr: ROE227  
Datum: 21 maart 2011

Kragten







# MATERIALISATIE SINGELRING ROERMOND

© 2011 Kragten

Niets uit dit rapport mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van Kragten. Het is tevens verboden informatie en kennis verwerkt in dit rapport ter beschikking te stellen aan derden of op andere wijze toe te passen dan waaraan in de overeenkomst toestemming wordt verleend.

Opdrachtgever: gemeente Roemond  
Projectnr: ROE227  
Datum: 21 maart 2011





# Inhoudsopgave

Inleiding .....	7
Uitgangspunten .....	9
Materialisering .....	11



# Inleiding

Vanuit de visie die is opgesteld voor de volledige Singelring is een nadere uitwerking gedaan voor het gedeelte Roerkade. Dit ruimtelijk ontwerp is op een interactieve wijze tot stand gekomen, gebruikmakend van uitgebreid ambtelijk overleg en het consulteren van klankbordgroepen.

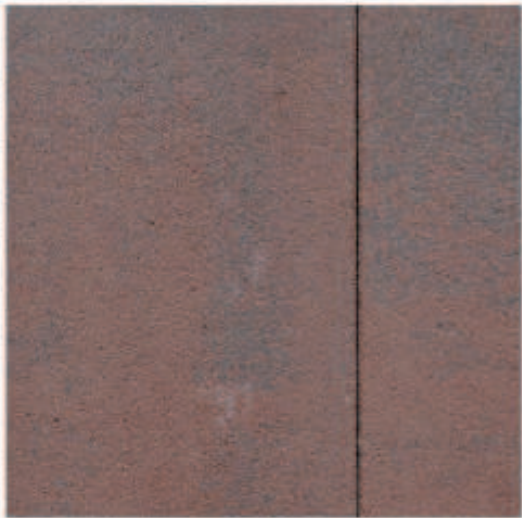
Vanaf het begin is het duidelijk dat met name op de Roerkade een zware claim ligt op de openbare ruimte. De Roerkade is het enige gedeelte van de Singelring die een directe ruimtelijke relatie heeft met het water. In relatie hiermee, maar ook met de historische uitstraling bevindt zich op deze plek veel horeca met daarbij een grote behoefte aan uitstraling, allure en plaats voor terrassen. Hiermee vormt het gebied Roerkade een belangrijk visitekaartje van Roermond.

Tevens heeft de Roerkade een belangrijke verkeerskundige functie. Verkeerskundig onderzoek toont aan dat nu en straks, dagelijks een grote stroom motorvoertuigen over de Roerkade afgewikkeld moet worden. Tevens wordt de Roerkade gebruikt door vele fietsers en voetgangers. Om dit nu en in de toekomst te kunnen blijven faciliteren wordt zelfs een dynamisch profiel geïntroduceerd waarmee een extra rijstrook ingebracht kan worden op momenten dat dit nodig is.

Een verdere ruimteclaim op het openbare gebied wordt veroorzaakt door bereikbaarheid en voor de gewenste functies ondersteunende stallingsvraagstukken. Panden dienen bereikbaar te zijn en voorzieningen worden gevraagd voor laad- en losplaatsen t.b.v. bevoorrading. Voor specifieke bezoekers worden dichtbij stallingsmogelijkheden gevraagd voor fietsen en motoren en dient de lijnbus te kunnen halteren.

Door voornoemde ruimteclaims moeten zeer zorgvuldige afwegingen gemaakt worden om zodoende balans te brengen in dit spanningsveld. Het optimaliseren van verkeersafwikkeling, duidelijkheid inzake gewenst verkeersgedrag en voorzieningen voor laden en lossen hebben hun beperkingen indien ook voldoende allure, uitstraling en plek voor verblijven gewaarborgd moet worden. Er is duidelijk gekozen voor het naast en met elkaar combineren van verblijven en doorstroming van verkeer. Consequentie hiervan is dat er over en weer concessies geaccepteerd moeten worden. Het dynamisch afwickelen van het verkeer dient uiteraard veilig en duidelijk te geschieden maar indien dit gepaard gaat met een woud van borden, geleidingen en voorzieningen zal dit de ruimtelijke kwaliteit op enig moment dusdanig domineren dat van een goed verblijfsklimaat geen sprake meer kan zijn. Met andere woorden de som van de concessies moet nog altijd het doel kunnen dienen.

Vornoemde concessies zullen betrekking hebben op verkeersveiligheid, rijcomfort, doorstroming, bereikbaarheid, beheer en verblijfsruimte. Consequenties van voornoemde concessies kunnen wellicht verzacht worden door een uitgebalanceerde materialisering.



Betontegels Quinta ferro:

*Kleur: rood-bruin Afm.: 40x40 cm*

Opsluitbanden beton

*hardsteen kleur*



Gebakken lingeformaat:

*Kleur: rood*

*Afm.: 240x60x80 mm*

Opsluitbanden beton

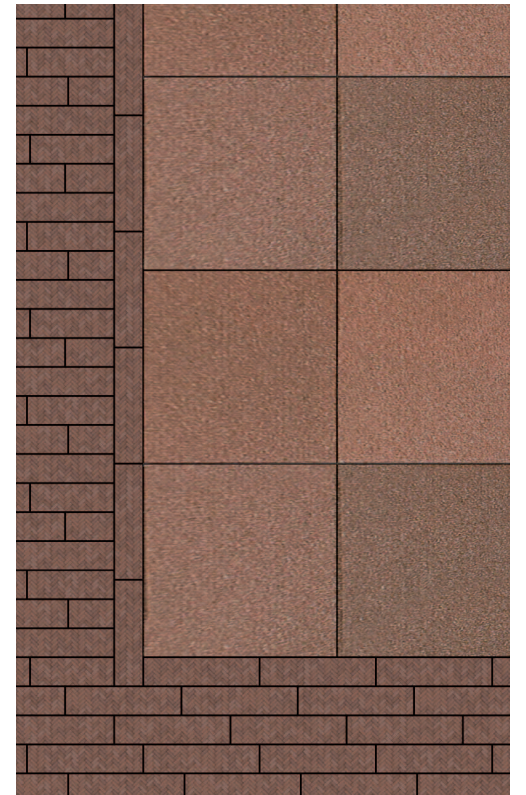
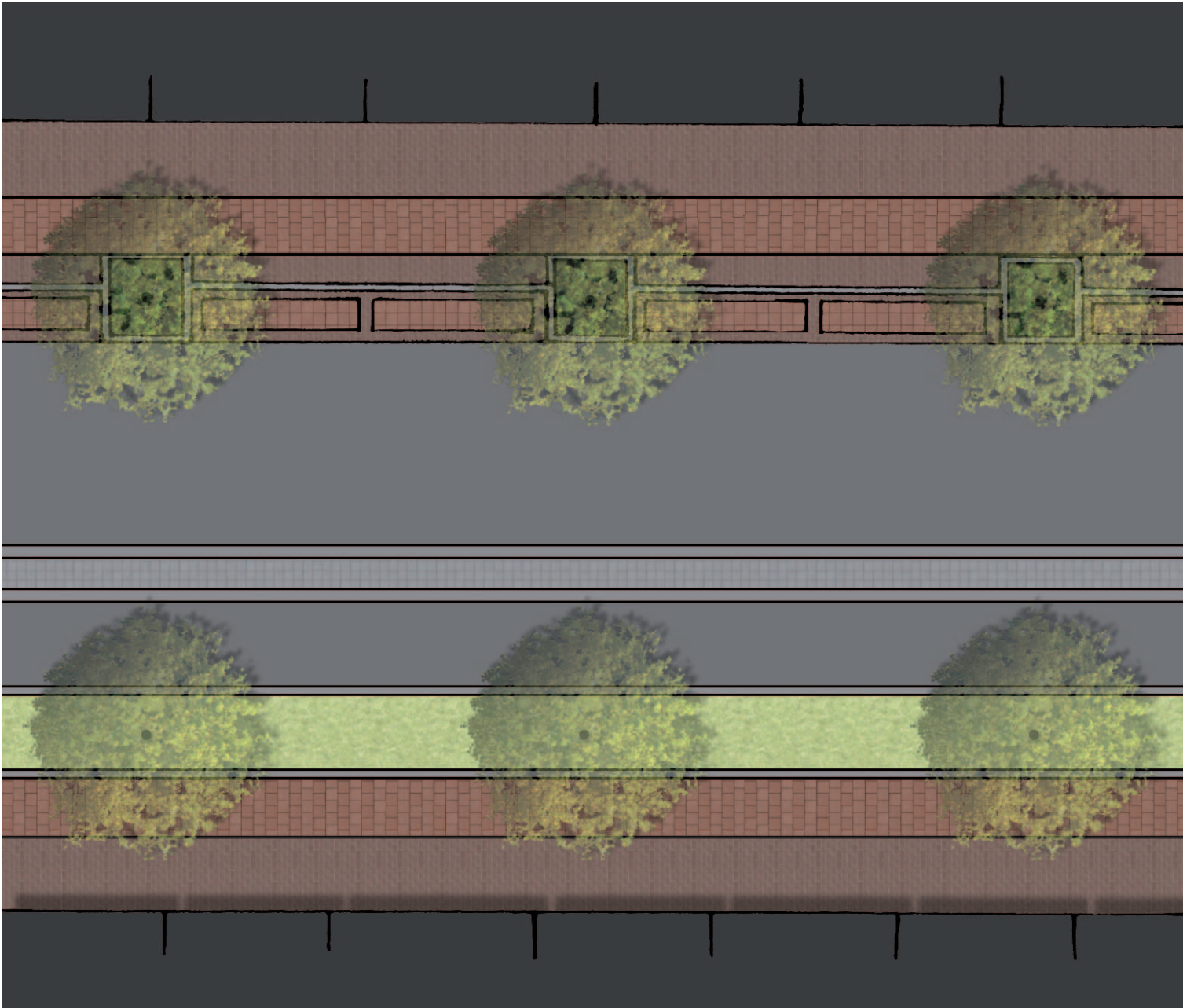
*hardsteen kleur*



# Uitgangspunten

In de visie zijn naast profielen en knooppunten een aantal uitgangspunten geformuleerd die direct relatie hebben met het ruimtelijke ontwerp en de bijbehorende materialisering. Op hoofdlijnen waren dit de volgende zaken:

- De Singelring dient als één geheel ervaren worden. Dit heeft te maken met een herkenbaar profiel en, nog meer, met een eenduidig materiaalgebruik.
  - De Singelring omvat de oude stad. De oude stad heeft middeleeuwse kenmerken met smalle steegjes, wegen, paden en pleinen. De singelring heeft een 19de eeuwse uitstraling met een breed profiel en hoge, opgaande panden. Dit verschil dient ondersteund te worden door het materiaalgebruik. De gebruikte materialen op de Singelring mogen wat robuuster zijn. Daarnaast is ook uitgesproken dat de te gebruiken materialen de gewenste hoge kwaliteit moeten ondersteunen en duurzaam moeten zijn.
  - Er is voor gekozen om de breedte van het asfalt (rijwegen) optisch zo smal mogelijk te laten lijken. Dit is gedaan door het parkeren visueel los te koppelen van de rijweg en uit te voeren in een verharding die aansluit op de verblijfsgebieden.
  - Het gebied buiten de rijwegen dient zoveel mogelijk gezien te worden als één geheel. Dit houdt concreet in dat parkeerplaatsen, fietspaden en voetpaden optisch bij elkaar horen.
  - Voor de singelring is gesproken over allure, gezelligheid en uitnodigend om te verblijven.
- De verschillende soorten straatmeubilair dienen als één familie ontworpen te worden. Hiervoor is een eerder vastgestelde visie aangaande straatverlichting al een uitgangspunt. Verder is de aanbeveling gedaan om terughoudend te zijn in het toevoegen van elementen in de openbare ruimte en om reclame-uitingen ingetogen te doen en af te stemmen op de gewenste uitstraling.
  - Er dient aandacht te zijn voor efficiënt beheer van de openbare ruimte. Mede hierom is tijdens het visieproces niet gekozen voor kleinschalig groen maar voor robuust groen met samenhang. Dit betekent dat er niet gekozen is voor kleine groenperkjes, blokhaagjes of kleine bomen maar voor groen waar het kan in een behoorlijk formaat en grote bomen die ook gezond groot kunnen worden.



# Materialisering

Vanuit de gestelde uitgangspunten is aan de betreffende materialisering de volgende invulling gegeven:

- Om het uitgangspunt te ondersteunen dat de dominantie van het asfalt zo min mogelijk moet zijn en er ook voldoende uitstraling dient te zijn ook bij somber weer als het blad van de bomen is, is gekozen voor een warme kleur aangaande de verharding van de parkeervakken, fietspaden en loopstroken. Gekozen is voor een warme, rood-bruine kleur.
- Als basismateriaal is gekozen voor een klinker in een lingeformaat, type Terca, kleur padova. Deze klinker heeft een robuuste uitstraling, is duurzaam, tijdloos en heeft een juiste kwalitatieve uitstraling. Voor wat betreft het materiaal sluit deze steen aan bij de sfeer van de binnenstad terwijl door het formaat deze steen robuuster is en hiermee ook weer onderscheidend. Door de kleuruanciering rood/bruin geeft dit een warme uitstraling en is de steen minder besmettelijk voor partijkleurverschillen, reparaties of vervuiling. Ervaring met dit materiaal leert dat hergebruik bij een volgende reconstructie goed mogelijk is.
- Als ondersteuning van dit materiaal wordt een betontegel toegevoegd (Klostermann 400\*400 mm type Quinta Ferro), kleur graniet roodbruin, gekogelstraald met 100% natuursteen toplaag met natuursteenpigmenten. De dikte van de tegel wordt afgestemd op multifunctionele belastingen. Deze steen is betreffende formaat en textuur afwijkend ten opzichte van de klinker maar betreffende kleur sterk hierop gelijkend. Hiermee wordt een verfijning in de verharding bewerkstelligd zonder dat versnippering gaat plaatsvinden. De combinatie maakt dat rust en warmte in de openbare ruimte bewerkstelligd wordt. Door de toplaagafwerking is een kleurvaste kwaliteitssteen gekozen die door zijn formaat, kleur en textuur afwijkend is t.o.v. standaard betontegels en de

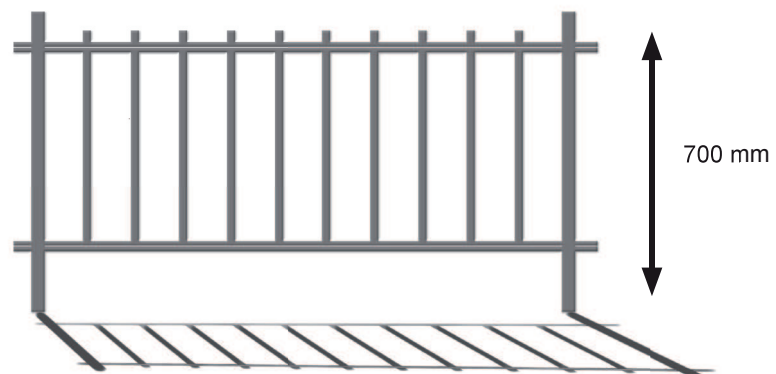
robuuste uitstraling van de Singelring ondersteund. Deze steen wordt toegepast in de opstelvakken van de parkeerplaatsen in blokverband en voor de fietspaden in halfsteensverband. Hiermee wordt voorkomen dat veelvuldig aan deze stenen gezaagd dient te worden. Daar waar de breedte van de trottoirstroken dit toelaat en uit functionaliteit accent gevraagd wordt, worden deze tegels in blokverband als blokken toegepast. Ritme van deze blokken wordt gebaseerd op de pandsgewijze opbouw van de gevels ter plaatse. Deze blokken tegels worden o.a. toegepast als accentuering van het verblijfsgebied van de Roerkade aan de zijde van de binnenstad. Om aanhaking te realiseren tussen Roerkade en Markt is dit blokkenpatroon doorgetrokken tot aan de trappen van de Kraanpoort. Daar waar op dit moment geen terrasfunctie is wordt dit blokkenpatroon toch doorgezet omwille van samenhang binnen de ruimte. Hierbij is continuïteit en eenheid belangrijker dan functionele ondersteuning (niet de terrassen maar de gehele compositie bepaald de uitstraling van de Roerkade).

- De trottoirbanden en de opsluitbanden zijn zoveel mogelijk uitgevoerd in standaard betonproducten zodat bochten en overgangen goed en deugdelijk uitgevoerd kunnen worden. Wel worden alle banden uitgevoerd in een hardsteenkleur. Hiermee wordt een goede aansluiting gerealiseerd met de warme verharding. Banden worden voldoende robuust uitgevoerd. Dit is niet alleen vanuit stabiliteit maar ook als ondersteuning van de robuustere uitstraling die gewenst is.
- Ter hoogte van het Roercenter is aan de kant van het centrum een vrij grote laad- en losplaats voorzien en aan de overzijde een halteplaats voor bussen. Deze plekken vragen altijd extra technische aandacht omdat juist hierdoor draaiende bewegingen grote krachten op de verharding uitgeoefend worden. Hiervoor worden deze plekken vaak niet uit een elementenverharding opgebouwd maar

## Verlichtingsarmatuur



## Hekwerk



## Motorslotpaal



## Fietsstandaard



gemaakt van een beton of asfaltverharding. Gezien gewenste uitstraling aan de Roerkade is een standaardoplossing niet gewenst omdat dit een te grote negatieve invloed op het beeld zou opleveren. Daarom is hier voorgesteld om printbeton toe te passen van een hoge kwaliteit en met een deklaag die gelijkend is op de toegepaste verharding langs de Singelring. Tevens worden deze plekken licht verhoogd aangelegd met behulp van overrijdbare banden.

- Omwille van geleiding van het dynamische profiel dienen hekwerken geplaatst te worden. We onderscheiden hierbij vaste hekken en flexibele hekken. Betreffende uitstraling en vormgeving dienen beide soorten hekken gelijkvormig te zijn. De vaste hekken dienen effectief te zijn maar het is wenselijk dat dit niet een volledig gesloten lijn gaat worden. Door strategische plaatsing kan het effect van geleiding bewerkstelligd worden zonder dat het een hinderlijk obstakel gaat worden. De voorkeur van de te verplaatsen hekken gaat niet uit naar draaihekken maar naar verplaatsbare hekken. Op het moment dat de hekken niet nodig zijn maken ze onderdeel uit van de lijn van de vaste hekwerken. Op het moment van noodzaak worden deze hekken handmatig omgeplaatst. Hiermee kunnen deze hekken rank van vormgeving blijven. De kleur van de hekwerken is gelijk aan de verlichtingsmasten.
- Alle overige straatmeubilair worden in de zelfde familie toegepast als de lichtmasten en hekwerken. Dit betekent in ieder geval dat de kleurstellingen steeds hetzelfde zijn.



Zomerbeeld



Winterbeeld





# Colofon

Materialisatie Singelring Roermond  
ROE227

## Contact

**kragten**

Schoolstraat 8,  
6049 BN Herten

Postbus 14,  
6040 AA Roermond

T 0475-395979  
F 0475-317545

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

Hambakenwetering 1,  
5231 DD 's-Hertogenbosch

Postbus 2309,  
5202 CH 's-Hertogenbosch

T 088-3366333  
F 088-3366099

Opdrachtgever gemeente Roermond

Datum 21|03|2011

Status concept