



Gebiedsprofiel

Spoorzone Roermond



IJzeren Rijn

Colofon

Deze uitgave is tot stand gekomen in opdracht van gemeente Roermond. Het kaartmateriaal in dit document is gemaakt door BGSV. Er zijn tevens foto's en beelden opgenomen. Mocht er bezwaar zijn tegen het gebruik van een foto of beeld, dan kunt u contact opnemen met BGSV.

Rotterdam, 8 september 2025

adres Westblaak 51
3012 KD Rotterdam

T 010 240 05 40
E bgsv@bgsv.nl
W www.bgsv.nl

BGSV | bureau voor stedenbouw en landschap



gemeente **Roermond**

Gebiedsprofiel

Spoorzone Roermond

8 september 2025



Moutfabriek



invloedsgebied
1,5 kilometer
rondom het
station

plangebied
Spoorzone Roermond



Inhoudsopgave

1. Inleiding	11
2. Spoorzone Roermond - een beschrijving	15
3.1 Historie	
3.2 Huidige situatie plangebied	
3.3 Beleidskaders	
3. Droomscenario	26
4. Herstellen, verbinden en betekenis geven	29
Stedelijk gezond en groen stadsdeel	
5. Kansrijke ontwikkelingen	38
5.1 Spoorzone noord	
5.2 Spoorzone midden	
5.3 Spoorzone zuid	
6. Vervolg	44



Roer



Baco-gebouw



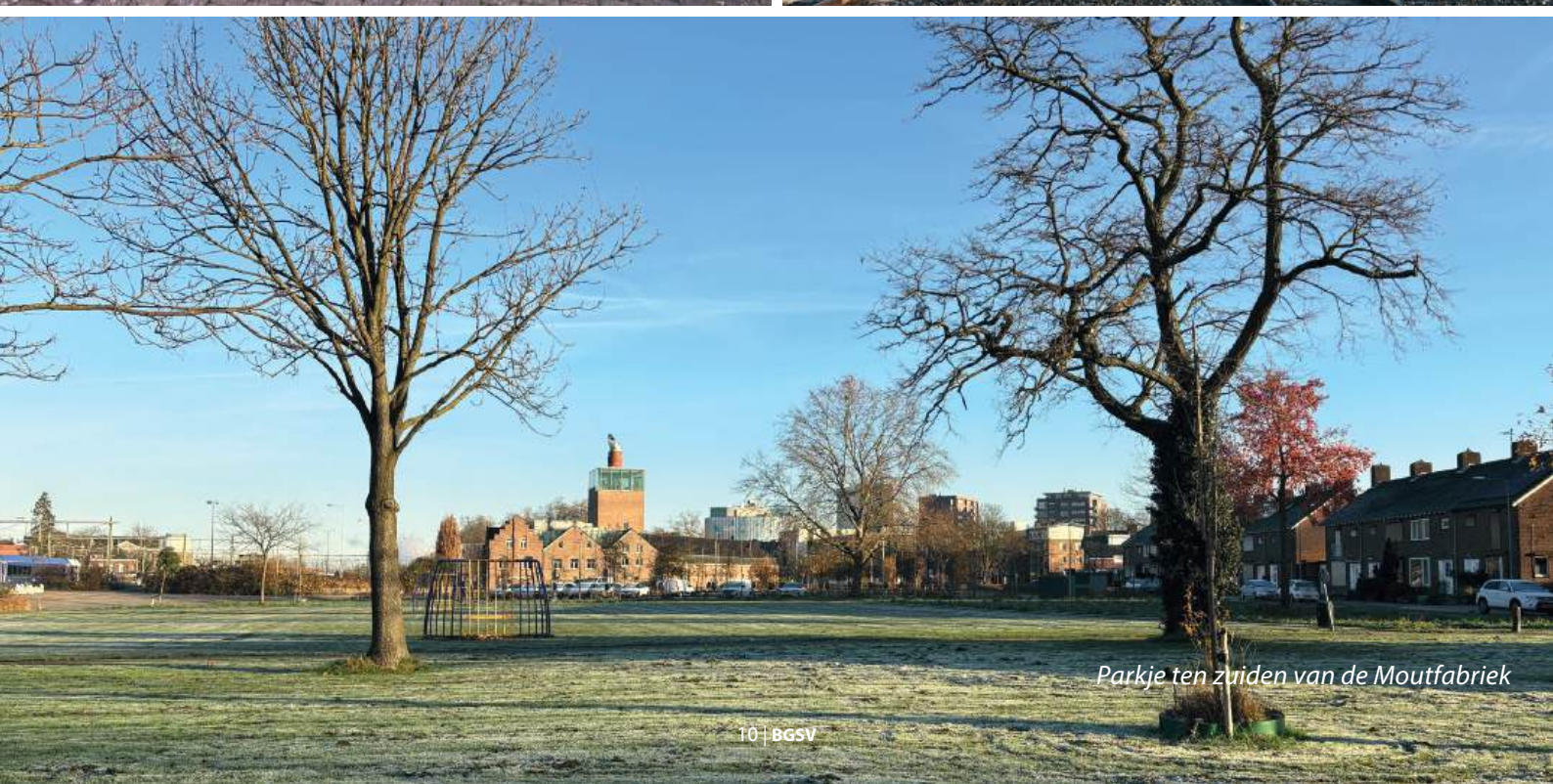
Voormalig Carmelitessenklooster



Spoorlaan Noord



Spoorbundel



Parkje ten zuiden van de Moutfabriek

1. Inleiding

Roermond zet vol in op de Spoorzone! En heeft met de ontwikkeling van de Spoorzone de kans om een kwaliteitssprong en schaalsprong voor de stad te maken. De Spoorzone ligt op een strategische plek in de stad, met veel potentie om te transformeren naar een hoogwaardig groen en levendig stedelijk gebied met ruimte voor wonen, werken, groen, ontmoeten en beleven. Met de Spoorzone kan Roermond op meerdere fronten een schaalsprong maken. In de Spoorzone kunnen ambities op het gebied van stedelijkheid, mobiliteit en klimaat een plek krijgen. Een sociale en levendige plek die het stationsgebied, de binnenstad, en de oostelijke woonbuurten sociaal en fysiek met elkaar verbindt. Roermond zet in op de ambities 'herstellen', 'verbinden' en 'betekenis geven' door betere oost-westverbindingen te realiseren. De gemeente wil van de Spoorzone een levendige, groene en markante plek in de stad maken, waarbij een gezonde leefomgeving, ruimtelijke en economische ontwikkeling hand in hand gaan. De samenhang tussen alle toekomstige opgaven in de Spoorzone zijn beschreven en opgetekend in dit document met ambities en uitgangspunten voor de verdere uitwerking van de plannen.

De aanleiding voor Gebiedsprofiel Spoorzone Roermond is de vaststelling van het Ambitiedocument Limburg Centraal (2024) waarin zes Limburgse gemeentes Roermond, Maastricht, Venlo, Heerlen, Weert en Sittard-Geleen hun krachten bundelen door in zetten op verdichting rondom de zes met elkaar verbonden intercitystations. Met de bouw van woningen in hoge dichtheden in de spoorzones wil Limburg Centraal een stevige bijdrage leveren aan de nationale woningbouwopgave. Bij de verdichting rondom de intercitystations gaat het om een integrale opgave van wonen, werken, voorzieningen, onderwijs en groen in de zes steden.

Het Gebiedsprofiel Spoorzone Roermond verwoordt de ambities en uitgangspunten van de gemeente Roermond voor de ontwikkeling van de Spoorzone. Voor kansrijke ontwikkelingen wordt in dit Gebiedsprofiel meer inzicht gegeven in de ontwikkelmogelijkheden van de Spoorzone, de samenhang tussen de ontwikkelingen en de relatie tussen de Spoorzone en de bestaande stad.

De ambities en uitgangspunten uit dit Gebiedsprofiel zijn leidend bij verdere ontwikkelplannen binnen de Spoorzone. Dit document dient als input voor vervolgfases en verdere uitwerkingen van de kansrijke ontwikkelingen.

Roermond heeft een ambitievariant voor een ruimtelijk raamwerk opgesteld voor de meest voorstelbare en haalbare variant. Hier zitten nog veel afhankelijkheden in waar samenwerking met de spoorse partijen voor nodig is, de gemeente Roermond kan deze keuzes niet alleen maken. Deze keuzes zijn veelal nog afhankelijk van technische en financiële haalbaarheid. In het vervolgproces zal hier steeds verder in getrechterd worden. Met de ambitievariant neemt Roermond positie in voor het vervolgproces met de samenwerkende partijen en stakeholders.

Naast de ambitievariant heeft de gemeente Roermond een droomscenario, waarbij de sporen in een spoortunnel worden ondergebracht en er aan een spoorpark op de tunnel gewoond kan worden. Voor dit droombeeld is inzichtelijk gemaakt welke kansen dit oplevert voor de stad.



Beeld vanaf de Robert Regoutstraat richting het zuiden

Participatie

Geïnteresseerde bewoners van Roermond zijn tijdens een informatiebijeenkomst op 17 juni 2025 geïnformeerd over de ambities voor de Spoorzone. Voorafgaand aan deze informatiebijeenkomst, ter voorbereiding op dit Gebiedsprofiel, zijn er diverse gesprekken geweest met de inwoners van Roermond en met verschillende stakeholders in de Spoorzone. Naast deze gesprekken hebben er verschillende ambtelijke werkgroepen plaatsgevonden waarin alle disciplines binnen de gemeente Roermond waren vertegenwoordigd, er is een werksessie geweest met het college en een beeldvormende bijeenkomst met de gemeenteraad. Dit alles om een zo breed mogelijk draagvlak te creëren voor de ambities voor de Spoorzone.

Tijdens de informatiebijeenkomst op 17 juni 2025 is er inzicht gegeven in de ambitievariant en het droomscenario. Er is tijdens de bijeenkomst aandacht gevraagd voor de woningaantallen en wat dit betekent voor de bouwhoogtes in de Spoorzone. Ook heeft men vragen over voor wie er gebouwd gaat worden en of de woningbehoefte aansluit op de gepresenteerde woningaantallen. Opmerkingen van de aanwezigen zijn meegenomen in de onderzoeksvragen voor het vervolg.



Godsweetersingel (1918)



Stationsplein (1925)



Stationstunnel (1957)



Godsweetersingel (1906)



Binnenstad en Spoorzone (jaren '70)

2. Spoorzone Roermond - een beschrijving

De gebiedsanalyse van de Spoorzone bestaat uit een ruimtelijke inventarisatie van de locatie en de omgeving: met aandacht voor de historie van de plek, het erfgoed, de cultuurhistorische waarden, de groenstructuur en de verkeersstructuur. De analyse van de locatie brengt de knelpunten in beeld en de kansen voor de ruimtelijke kwaliteit, de kwaliteit van de leefomgeving en de sociale samenhang in de Spoorzone en de omgeving.

De gemeente Roermond heeft op een aantal relevante beleidsterreinen reeds keuzes gemaakt die het vertrekpunt zijn voor de ambities van de Spoorzone. Het beleid bestaat deels uit richtlijnen voor concrete maatregelen en deels uit ambities die nader vorm moeten krijgen. De Spoorzone is bij uitstek een plek waar ambities tastbaar gemaakt kunnen worden.

Het Gebiedsprofiel voor de Spoorzone is niet alleen een nadere uitwerking van Limburg Centraal (2024) maar ook van de Hoogbouwnota Roermond (2025), het Verkeersveiligheidsplan (2025), de Groenvisie (2024), het Gebiedsprofiel Binnenstad (2023), de Omgevingsvisie Roermond (2023) en de Stationsvisie (2017).

2.1 Historie

De Spoorzone in Roermond heeft een historie die teruggaat tot de aanleg van het spoor in 1865. De sporen vormen de oostelijke grens van de historische binnenstad. Met de komst van het spoor kreeg de binnenstad een sterke relatie met het station en het Stationsplein.

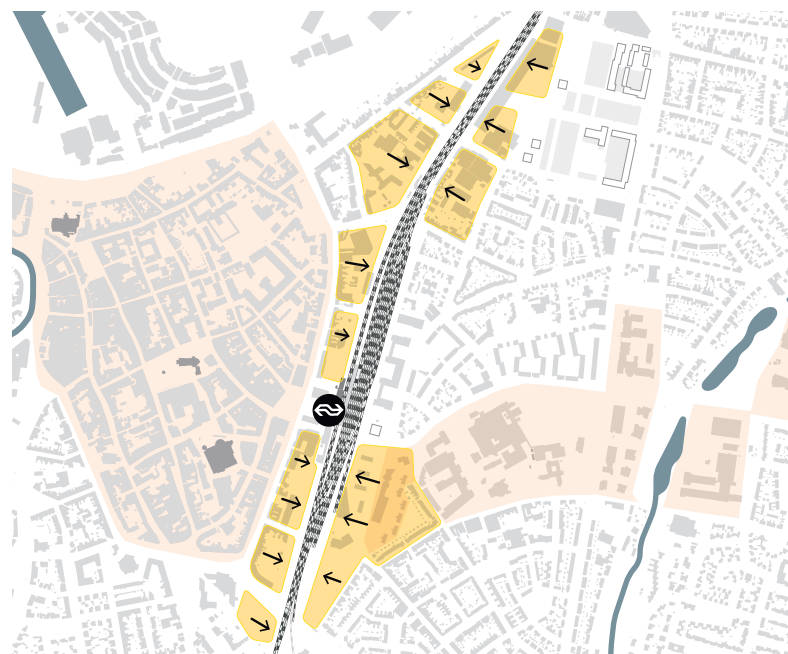
De sporen zijn op korte afstand van de binnenstad aangelegd waardoor de bebouwing voorkanten kreeg aan de Godswaerdersingel / Willem II Singel en achterkanten richting het spoor. De Godswaerdersingel / Willem II Singel werd gekenmerkt door karakteristieke bebouwing, een bomenlaan, veel ruimte voor voetgangers en een tramverbinding. Het Stationsplein was een groen plantsoen als schakel en prettige looproute tussen het station en de binnenstad. Op steenworp afstand van het station ligt de monumentale Stationstunnel als verbinding onder het spoor door tussen oost en west.

Naast het stationsgebouw zijn er in de Spoorzone verschillende gemeentelijke monumenten waaronder de Moutfabriek, het Baco-gebouw, de watertoren, de locomotievenloods en het voormalige Carmelitesenklooster. De beleving van deze gebouwen is beperkt doordat zij onvoldoende verbonden zijn met de omgeving en daardoor onzichtbaar zijn.





Ligging in de stad



Achterkanten richting het spoor

Voorkanten richting het spoor

2.2 Huidige situatie plangebied

Ligging

Het plangebied van de Spoorzone, met de spoorbundel, het station en aangrenzende gebieden, ligt in het hart van de stad. De Spoorzone bestaat uit veel verschillende bedrijventerreinen en woningen, maar hoort eigenlijk nergens bij en is geen plek op zichzelf. De Spoorzone is direct verbonden met de binnenstad, het Roerdal en de oostelijke buurten Vrijveld en Roermondse Veld. Het station heeft een centrale plek in het midden van de Spoorzone. Op steenworp afstand van de Spoorzone ligt het Maasplassen gebied, de Maasnielderbeek en de Designer Outlet Roermond. Daarnaast is de Spoorzone landschappelijk via de IJzeren Rijn verbonden met Nationaal Park de Meinweg.

In het noordoostelijk deel van de Spoorzone ligt het gebied van de meubelboulevard. Dit gebied ligt tussen project Weerstand (voormalig Philipsterrein) en de sporen. Ten westen van de sporen, rondom de gemeentewerf, ligt een grotendeels functioneel gebied met diverse bedrijven en kantoren en een enkele woning. Het gebied kent grote kwaliteitsverschillen tussen bebouwing.

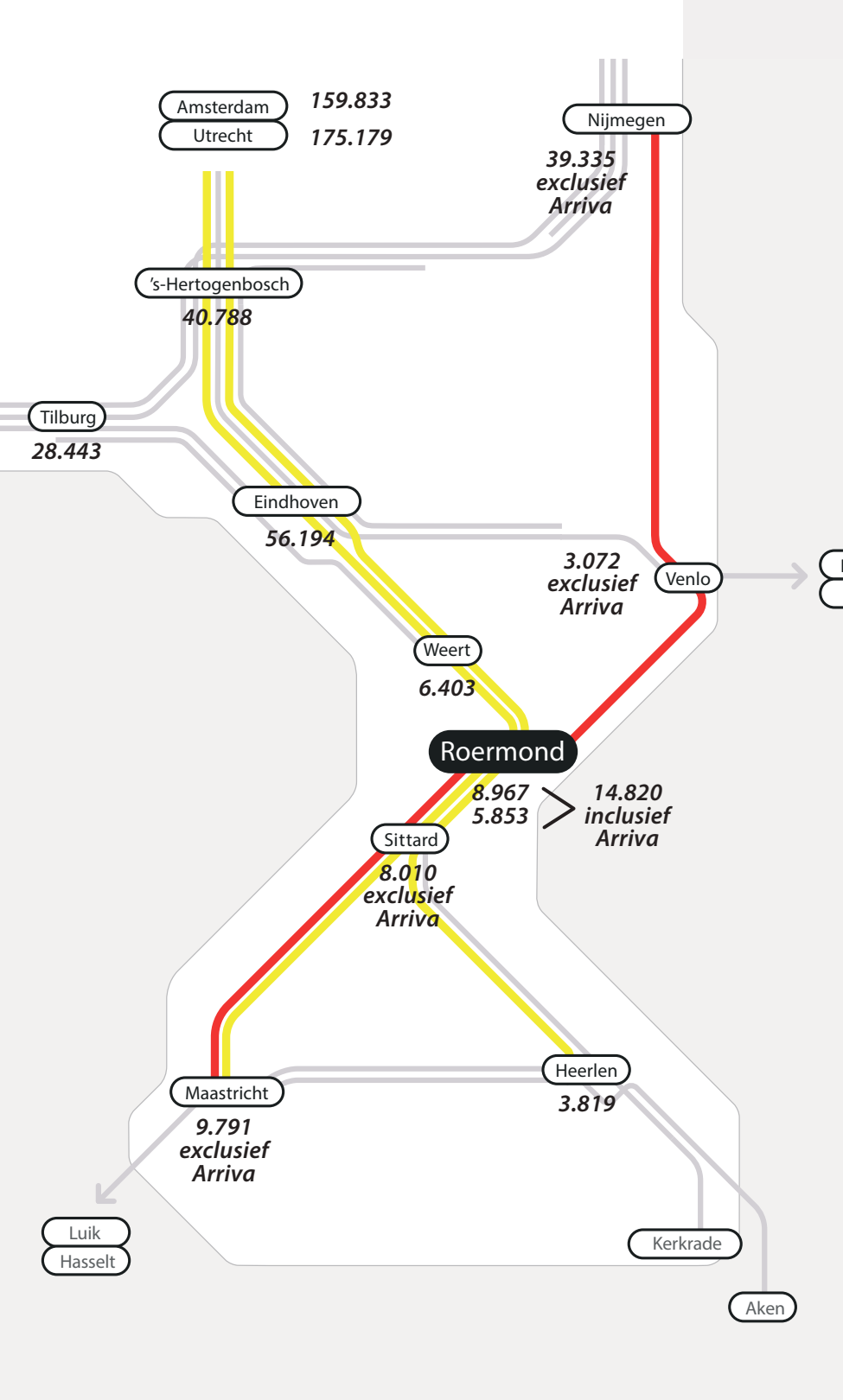
Het middengebied van de Spoorzone wordt gekenmerkt door het station, het busstation, P+R locaties en de sporen en daarnaast door de overwegend historische bebouwing aan de Godsweetersingel/Willem II Singel. Deze bebouwing heeft voorkanten aan de Godsweetersingel/Willem II Singel en bestaat uit achterkanten aan de zijde van het spoor. Aan de zijde van het spoor is de inrichting functioneel van aard en niet aantrekkelijk om te verblijven. De langzaam verkeersroutes zijn hier veelal versnipperd en lopen via de huidige wegen en parkeerterreinen.

In het zuiden van de Spoorzone is een groot hoogteverschil aanwezig tussen de Spoorlaan Noord en de Maria Theresialaan. De karakteristieke Moutfabriek is een oriëntatiepunt in het meest zuidelijke deel. De openbare ruimte rondom de Moutfabriek bestaat uit een grote parkeerplaats van het Waterschap en een buurtparkje. Door de barrière van de Koninginnelaan heeft het gebied nauwelijks een relatie met de zuidelijke omgeving terwijl de waardevolle groenstructuren zoals het Roerdal en de IJzeren Rijn wel nabij zijn.

Door de gunstige ligging naast de binnenstad is er een grote kans om van de Spoorzone een plek van betekenis te maken. Het gebied van de meubelboulevard kan een cruciale rol spelen in de verbinding van project Weerstand met de gehele Spoorzone. In het zuidelijk deel liggen kansen om de Spoorzone te verbinden met waardevolle groenstructuren in de omgeving.

Voor- en achterkanten

De Spoorzone is een belangrijke entree van de stad maar straalt dat, door achterkanten richting het spoor, nog niet uit. Met de ontwikkeling van de Spoorzone ontstaan kansen voor een nieuwe stedelijke structuur met voorkanten richting het spoor en kansen om de spoorbeleving te versterken. De Spoorzone kan een nieuw visitekaartje voor Roermond gaan vormen.



— NS
 — Arriva
14.820 in- en uitstappers huidige situatie
 Bron Arriva: Gebruikcijfers 2025 station Roermond
 Bron NS: Reizigersgedrag 2024 NS Dashboard



OV-knooppunt Roermond



Uitstekende bereikbaarheid OV-knooppunt

De Spoorzone grenst aan station Roermond en is daarmee verbonden met grote steden in de regio, Eindhoven (Brainport), Duitsland en België. Roermond is een belangrijk intercitystation op het knooppunt van verschillende spoorlijnen in Limburg. Omdat station Roermond een intercitystation is zijn Eindhoven, Maastricht, Heerlen, Sittard-Geleen, Weert en Venlo binnen een half uur met de trein te bereiken. Dat maakt Roermond aantrekkelijk om te wonen, te studeren en te werken.

Roermond ligt in de invloedssfeer van Brainport Eindhoven. De Brainportregio fungeert als technologisch en economisch zwaartepunt in Zuidoost-Nederland. Dat heeft voordelen voor Roermond als het gaat om onderwijs en innovatie.

Station Roermond heeft dagelijks relatief veel in- en uitstappers ten opzichte van de intercitystations Maastricht, Heerlen, Sittard-Geleen, Weert en Venlo. Bijna 15.000 mensen (NS en Arriva samen) reizen dagelijks via station Roermond voor hun werk, hun opleiding of om te recreëren. Bij het huidige reizigersaantal is de verwachte reizigersgroei als gevolg van de elektrificatie van de Maaslijn nog niet meegenomen.

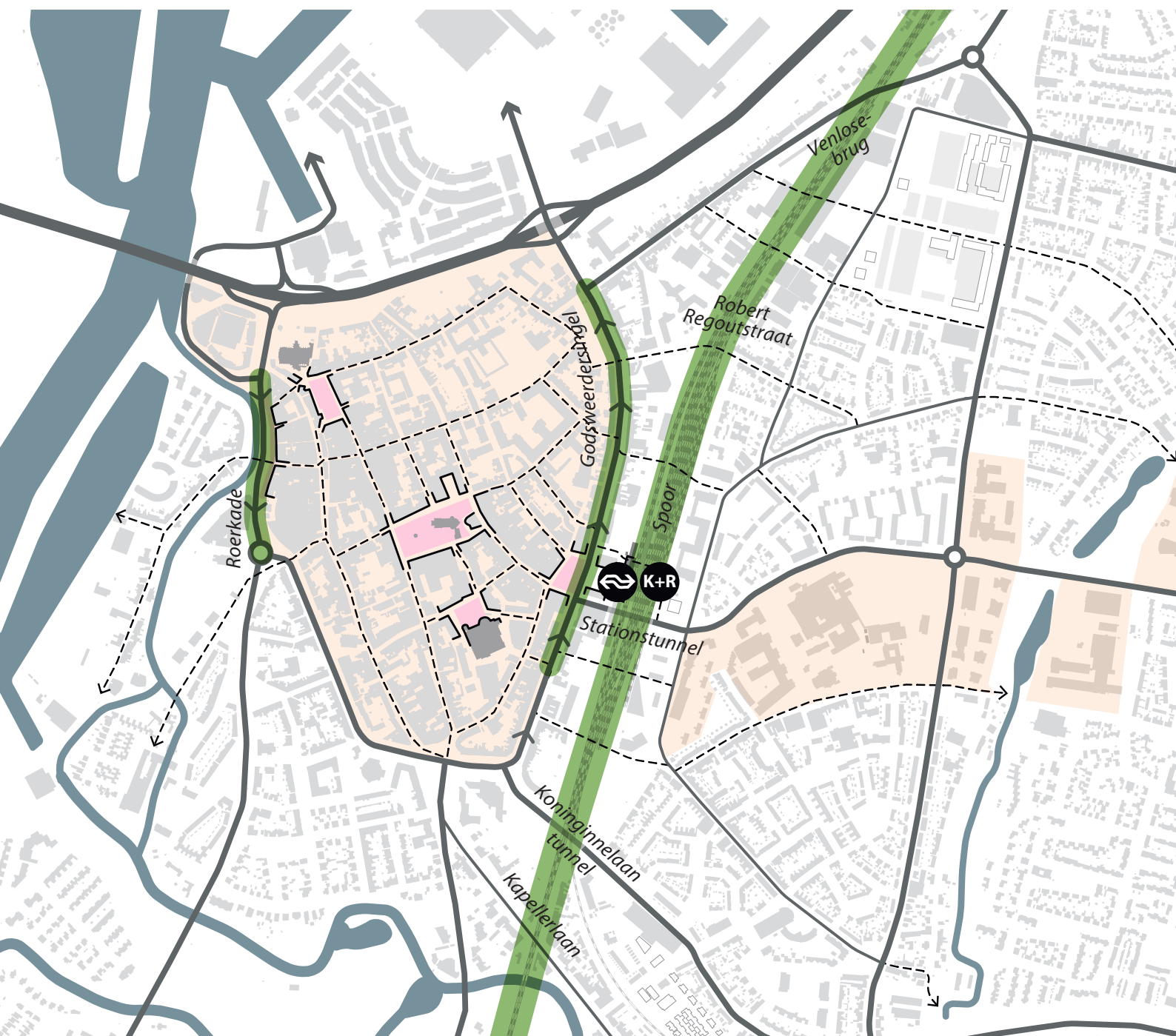
Om de knooppuntwaarde van station Roermond te verbeteren zijn er een aantal wensen als het gaat om de toekomstige ontwikkeling van het spoor. De elektrificatie van de sporen tussen Roermond en Nijmegen is al in volle gang, in 2027 zijn de werkzaamheden gereed. Om de regio beter te verbinden met Duitsland en België wordt een extra intercityverbinding tussen Roermond en Aken (Duitsland) en tussen Roermond en Luik (België) onderzocht.

Roermond is ook een belangrijk knooppunt voor goederentransport. Om in de toekomst lange treinen te kunnen laten stoppen wil ProRail bij station Roermond een goederenwachtspoor van 740 meter inpassen. Door de ontwikkelingen op de sporen in Roermond wil ProRail aanpassingen kunnen doen aan de perrons en sporen, dit vraagt ruimte op het spoor.

Naast de trein speelt ook de bus een belangrijke rol in de kwaliteit van het OV-knooppunt. Een comfortabele en efficiënte overstap tussen trein en bus is van belang voor het functioneren van een goed OV-knooppunt. In Roermond is het busstation direct naast het station gelegen waardoor de overstap bus-trein zeer goed is.

Ongebruikte sporen

De Spoorzone is een langgerekte zone grenzend aan de doorgaande sporen en is ongeveer twee kilometer lang en loopt vanaf de Roer tot aan de N280. Binnen de Spoorzone bevindt zich een aantal ongebruikte sporen in het oostelijk deel van de spoorbundel. De voormalige goederenspooren worden niet meer gebruikt. Daarnaast zijn er gebieden binnen de eigendomsgrenzen van ProRail die niet gebruikt worden. Het gebied tussen de doorgaande sporen en de Moutfabriek is daar een voorbeeld van.



Barrières spoor en wegen opheffen en nieuwe oost-west verbindingen



Verkeerslawaaï spoor en wegen



Barrière spoorbundel



Barrière Godsweerderstraat (onderdeel Singelring)

Barrière spoor

De spoorbundel is door de centrale ligging een barrière tussen oost en west Roermond. Door de barrièrewerking van het spoor en de eenzijdige oriëntatie (stadszijde) van het station is er een geringe ruimtelijke en sociale samenhang tussen oost en west Roermond. De spoorbundel veroorzaakt ook veel nadelig verkeerslawaai in de stad.

De maaswijdte van de spoorwegkruisingen is op veel plekken groot te noemen met een afstand van 400-500 meter tussen de verbindingen onder- en over het spoor. De binnenstad is via de Spoorzone met vijf oost-west verbindingen met de oostzijde van de stad verbonden: de Venlosebrug, de Stationstunnel, de Koninginnelaan tunnel en twee gelijkvloerse kruisingen bij de Robert Regoutstraat en de Kapellerlaan.

Het toevoegen van nieuwe verbindingen voor langzaam verkeer kunnen zorgen voor een verbetering van de bereikbaarheid en de sociale samenhang tussen oost en west Roermond.

Met het versmallen van de spoorbundel komt er ruimte vrij die ingezet kan worden voor de ontwikkeling van de spoorzone. Met een smallere spoorbundel ontstaat tevens de kans om het station een tweezijdige oriëntatie te geven en meer verbindingen voor langzaam verkeer te maken tussen de binnenstad en de oostelijke wijken.

Barrière Singelring

Naast de barrièrewerking van het spoor vormt ook de Singelring een barrière in de stad. De Singelring (Godsweetersingel, Willem II Singel en Roerkade) heeft prachtige bebouwing, maar tegelijkertijd is de weg breed en geheel verhard, is de oversteekbaarheid slecht en is er weinig ruimte voor groen en voor fietsers. Op de 50 kilometer per uur Singelring wordt hard gereden en daarmee vormt de weg meer een barrière dan een verbinding in de stad. Door het autoverkeer en de vele verharding is er veel verkeerslawaai en hittestress met nadelige gevolgen voor de kwaliteit van de leefomgeving in de binnenstad.

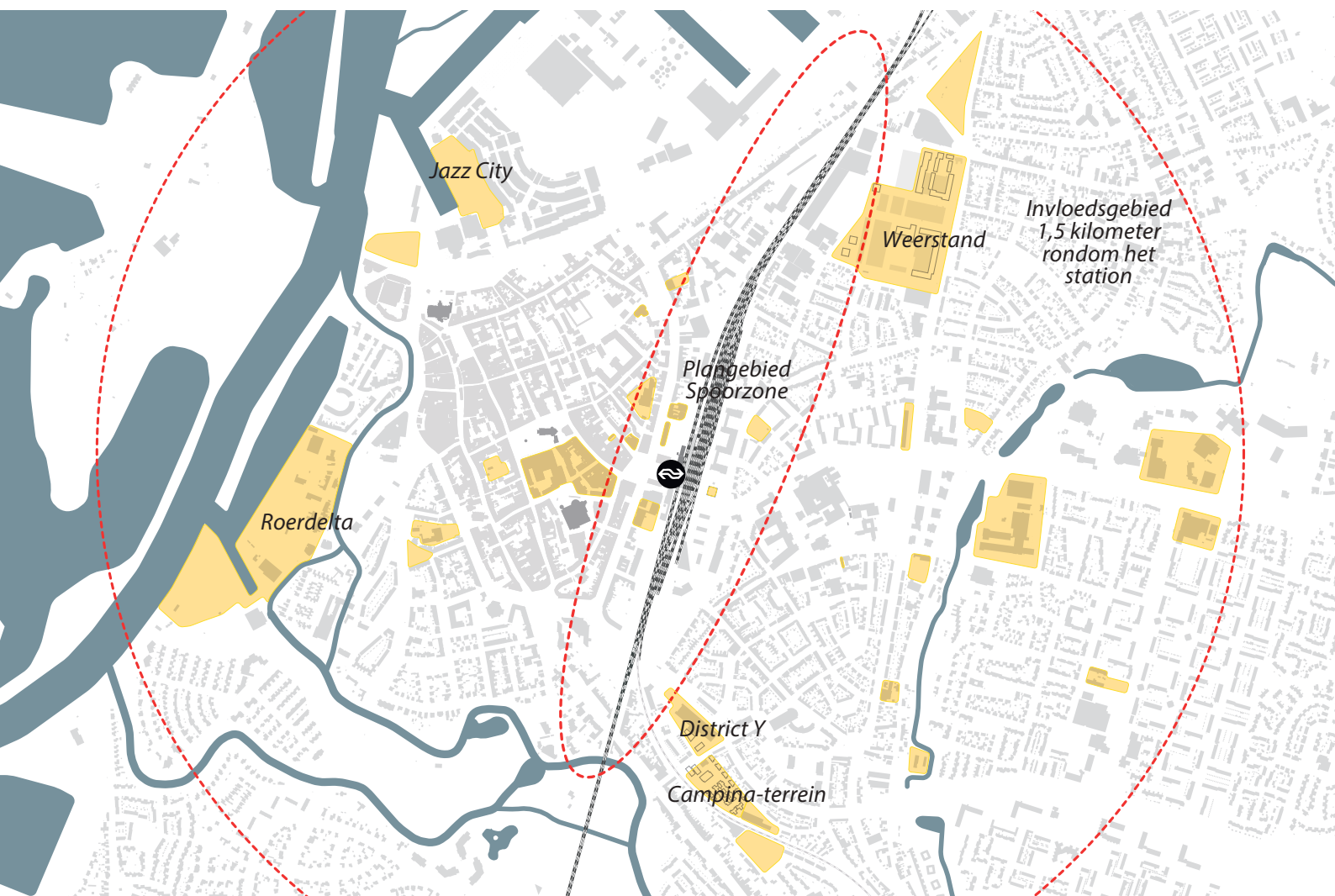
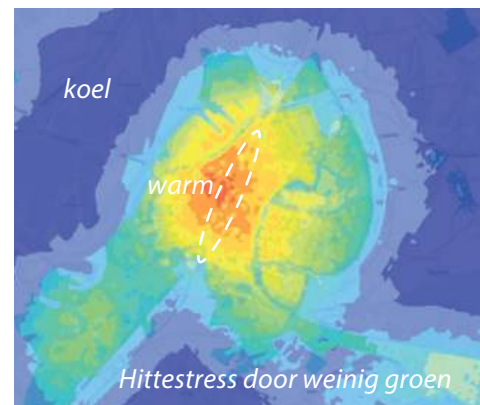
Het Stationsplein ligt centraal in de stad, maar nodigt niet uit tot verblijven. De directe zichtrelatie tussen het station en het Stationsplein wordt verstoord door een kiosk en geparkeerde auto's.

Om de barrièrewerking tussen oost en west Roermond te slechten moet er niet alleen gekeken worden naar de barrièrewerking van het spoor maar tevens naar de barrièrewerking van de wegen. Het verminderen van de verkeersfunctie op de Godsweetersingel/Willem II Singel kan ook ruimte bieden aan meer groen en verblijfskwaliteit op de Singelring.

Het is een kans om de Singelring een betekenis te geven in de groenstructuur van de stad.



Groenstructuren en noord-zuid fietsroute verbinden



Ontwikkellocaties binnen invloedsgebied 1,5 kilometer rondom het station

Groenstructuur en fietsen

De binnenstad is door de Maasplassen, het Roerdal en de Maasnielderbeek sterk verbonden met de landschappelijke omgeving. Maar in de Spoorzone en in de binnenstad is relatief weinig groen en veel verharding aanwezig. De binnenstad kent meer hittestress en weinig verkoeling.

Met de ruimte die in de Spoorzone ontstaat kan de groenstructuur in Roermond versterkt worden door belangrijke groenstructuren met elkaar te verbinden. Met een nieuwe groenstructuur ontstaat een aangenamer leefklimaat.

Een aantrekkelijke fietsroute in noord-zuid richting ontbreekt. Uitzonderingen daarop zijn het fietspad langs de Slachthuisstraat en het mogelijk toekomstige fietspad langs de IJzeren Rijn. Door beide fietsroutes met elkaar te verbinden ontstaat een samenhangend fietsnetwerk in noord zuid richting.

Het is een kans om de nieuwe fietsverbinding in de Spoorzone te verbinden met de mogelijk nieuwe fietsverbinding over de Maas. Dit is een mogelijk nieuwe Maaskruisende fietsverbinding van Roermond via Buggenum / Haelen naar Venlo als mogelijk onderdeel van de Hoogwaardige Fietsverbinding Midden-Limburg.

Nieuwe ontwikkelingen binnen 1,5 kilometer rondom station

Binnen een straal van 1,5 kilometer rondom het station zijn al veel woningbouwplannen in de maak of worden reeds gerealiseerd. De grote ontwikkelingen zijn Roerdelta en Jazz-city aan de westzijde van het spoor en project Weerstand, District Y en Campina-terrein aan de oostzijde van het spoor. Daarnaast zijn er nog veel kleinere projecten in de invloedssfeer van het station. Tot 2030 zijn er al circa 2.600 woningen voorzien binnen 1,5 kilometer rond het station.

2.3 Beleidskaders

Hoogbouwnota Roermond (2025)

De Hoogbouwnota Roermond speelt in op de groeiende woningbehoefte en ruimtedruk in Roermond. Hoogbouw is geen doel maar een middel om bij te dragen aan een leefbare en compacte stad. Hoogbouw wordt ingezet om de ruimtelijke structuur van de stad te versterken, met name langs de Maas en het spoor, en moet passen bij de omgeving.

De Hoogbouwnota Roermond bevat 10 hoogbouwprincipes waaronder kwaliteit van het ontwerp, sociale samenhang, duurzaamheid en ecologische inpassing. Er zijn in de stad zeven aandachtsgebieden aangewezen waar hoogbouw mogelijk is, waaronder in de Spoorzone. Voor de Spoorzone is een hoogteprofiel van toepassing met middenhoogbouw (6-10 lagen, 20-30 meter hoog) met enkele hoogteaccenten (10 lagen of meer, 30-70 meter hoog). In de Spoorzone kan tot 40 meter hoogbouw toegevoegd worden. Als uitzondering en onder aanvullende voorwaarden kan er hoger gebouwd worden tot maximaal 70 meter hoog. Dit zijn iconen en vormen de bijzonderheden in de skyline van de Spoorzone.

Verkeersveiligheidsplan (2025)

De gemeente stimuleert actieve mobiliteit via het STOMP-principe: Stappen-Trappen-OV-Mobiliteitsdiensten-Privé auto. Het Verkeersveiligheidsplan bevat vier belangrijke speerpunten: stimuleren van veilig verkeersgedrag, 30 kilometer per uur als de norm, prioriteit geven aan fietsers/voetgangers en autoluwe schoolomgevingen creëren. Bestaande fiets- en looproutes worden verbeterd. Bij nieuwe fiets- en looproutes moet er aandacht zijn voor ontbrekende schakels en veilige oversteken.

Vorrang geven aan fietsers en voetgangers is een belangrijk uitgangspunt voor de Spoorzone. Hierbij moet het bestaande netwerk worden verbeterd en waar nodig worden versterkt.

Groenvisie (2024)

De gemeente Roermond wil haar leefomgeving groener, gezonder en toekomstbestendig maken richting het jaar 2035. Groen is essentieel voor het tegengaan van hittestress, wateroverlast en biodiversiteitsverlies. Hittestress en wateroverlast zijn vooral aanwezig in het centrumgebied. Kwalitatief hoogwaardig groen draagt ook bij aan sociale samenhang, stressvermindering en een aantrekkelijk woonklimaat. Voor het realiseren van groen in de openbare ruimte geldt de stelregel: alles is groen, tenzij het niet anders kan. De bestaande groenstructuur rondom de stad vormt het vertrekpunt voor uitbreiding en versterking van groen in de stad. Het verbinden van groenstructuren rondom de stad is een grote kans om de stenige Spoorzone kwalitatief te vergroenen.

Limburg Centraal (2024)

Limburg Centraal is een gezamenlijke verstedelijkingsstrategie van zes Limburgse steden en de provincie Limburg. Het doel is om wonen, werken, voorzieningen en groen te combineren rond de intercystations van Venlo, Weert, Roermond, Sittard-Geleen, Heerlen en Maastricht. Vanwege woningnood in Nederland worden er tot 2040 ruim 31.000 woningen gepland binnen 1,5 kilometer (invloed gebied) van de intercystations. De regio ligt strategisch tussen Europese topregio's zoals Brainport, Aken en Luik, met goede OV-verbindingen. Limburg wil kwalitatief groeien, niet alleen in woningen, maar ook in banen en voorzieningen.

Roermond kampt met een historische tweedeling tussen oost en west, dit is veroorzaakt door de aanleg van de spoorlijn in 1865. De stad heeft grote leefbaarheids-, mobiliteits- en klimaatopgaven, vooral in de versteende binnenstad. De Spoorzone biedt kansen voor grootschalige woningbouw en stedelijke vernieuwing waarbij ingezet wordt op transformatie van een gesplitste stad naar een verbonden stad. Belangrijke ingrepen in de visie zijn de sanering van ongebruikte sporen, het vergroenen van de Spoorzone tot een spoorpark van 1,5 tot 2 kilometer lang, een tweezijdige oriëntatie van het station, oost en west beter verbinden door nieuwe ongelijkvloerse

spoorwegkruisingen en de ambitie voor het bouwen van 7.117 nieuwe woningen tot 2040 binnen 1,5 kilometer rondom het station.

Samenwerking met stakeholders zoals ProRail, NS, gemeente en woningcorporaties is essentieel. De transformatie van de Spoorzone draagt bij aan het oplossen van de wooncrisis en versterkt sociale cohesie in de stad. Het eindbeeld na 2040 is een groene, verbonden stad met optimale mobiliteit, veiligheid en leefkwaliteit.

Gebiedsprofiel Binnenstad (2023)

Het Gebiedsprofiel Binnenstad biedt drie uitgangspunten voor een toekomstbestendige binnenstad: vergroenen, herstellen van het gevelbeeld en het stimuleren van wonen boven en tussen winkels. Het doel is om de leefkwaliteit, de gezondheid en het welzijn van zowel de (toekomstige) bewoners als bezoekers van de stad te verbeteren. De gebieden binnenstad en de Spoorzone overlappen en versterken elkaar waardoor er een kans is om thema's in samenhang uit te werken en beide gebieden nog beter met elkaar te verbinden.

Dit verbinden kan door stevig in te zetten op vergroenen, ontharden, het planten van veel bomen en het koppelen aan kansrijke ontwikkelingen. Nieuw gemengd programma in de Spoorzone kan aansluiten op de stedelijke dynamiek in de binnenstad met functiemenging, een levendig programma en reuring. De Singelring moet beter oversteekbaar worden en ruimte bieden aan langzaam verkeer en vergroening. En tot slot kan de transformatie van het Stationsplein, als schakel tussen de binnenstad en de Spoorzone, ruimte bieden voor vergroening, oriëntatie, routing en het opwaarderen van de verblijfskwaliteit.

Omgevingsvisie (2023)

De Omgevingsvisie Roermond benoemt negen kernopgaven, waaronder een gezonde en veilige stad, klimaatadaptatie, een aantrekkelijke woon- en werkstad, en het versterken van de relatie tussen stad en water. Roermond wil aantrekkelijk zijn voor jongeren en ouderen, met aandacht voor woningbouw, onderwijs, mobiliteit en een gezonde leefomgeving. De stad streeft naar klimaatneutraliteit, circulaire economie, energietransitie en robuuste waterveiligheid, met meervoudig ruimtegebruik als uitgangspunt.

Belangrijke doelen uit de Omgevingsvisie Roermond voor de Spoorzone zijn de verbetering van fiets- en wandelroutes, de ontwikkeling van het station tot regionaal vervoersknooppunt en het zichtbaar en beleefbaar maken van de rijke geschiedenis en monumenten in de stad.

Omgevingsprogramma Ondergrond

De ondergrond is essentieel voor stedelijke voorzieningen. Alles komt samen in de bodem: kabels, leidingen, water, energie, groen en warmte. Efficiënt ruimtegebruik en het beperken van bodemafdekking zijn belangrijke doelen. De Omgevingsvisie biedt kansen om ondergrondbeleid te integreren in stedelijke plannen. Roermond werkt aan een Omgevingsvisie 2.0 waarin ondergrond een centrale rol krijgt.

Het Omgevingsprogramma Ondergrond brengt structuur en regie in de ondergrond. Een regieteam voert dit programma vier jaar lang uit en werkt samen met partners. Bovengrondse en ondergrondse opgaven worden gezamenlijk bekeken voor optimale ruimtebenutting.

Stationsvisie (2017)

De Stationsvisie beoogt een toekomstbestendige, gastvrije en aantrekkelijke stationsomgeving als regionaal mobiliteitsknooppunt. Er zijn knelpunten zoals slechte OV-verbindingen met Duitsland, sociaal onveilige tunnels en een onoverzichtelijke openbare ruimte.

De ambitie is om het station binnen de Spoorzone beter te verbinden met de stad, vooral via een nieuwe oost-westverbinding en een oostelijke ingang. Binnen het toekomstige mobiliteitsconcept ligt de focus op fietsen, lopen, gedeelde vervoersdiensten en op sociale veiligheid.

Het stationsgebied moet bovenal een aantrekkelijke entree worden voor Roermond, met goede voorzieningen en verbindingen voor alle modaliteiten. Samenwerking met stakeholders zoals NS, ProRail, Arriva, provincie en lokale ondernemers is hierin essentieel.

3. Droomscenario

De gemeente Roermond heeft de ultieme droom, financiële en ruimtelijke beperkingen niet meegenomen, om het spoor te ondertunnelen zodat er nieuwe woningen aan een groen spoorpark gebouwd kunnen worden. Dit droomscenario is een mogelijke stip op de horizon.

Het droomscenario hangt samen met de realisatie van een spoortunnel waarbij alle sporen onder de grond komen te liggen. Door het volledig opheffen van de spoorbarrière ontstaat een zee van vrije ruimte midden in de stad waar alle ambities maximaal waargemaakt zouden kunnen worden.

Voor de ontwikkeling van een spoortunnel is de gemeente afhankelijk van de medewerking van spoorse partijen en het Rijk. Daarnaast is de ontwikkeling van een spoortunnel een grote uitdaging vanwege overlast, grondverwerving, techniek, financiën, de duur van het traject, etc. Ondanks deze factoren wil de gemeente de ontwikkeling van een mogelijk toekomstige spoortunnel niet onmogelijk maken. Dat betekent dat kansrijke gebieden in de Spoorzone tot ontwikkeling moeten kunnen komen zonder een eventuele ondertunneling te blokkeren.

De succesfactoren van het droomscenario op een rij:

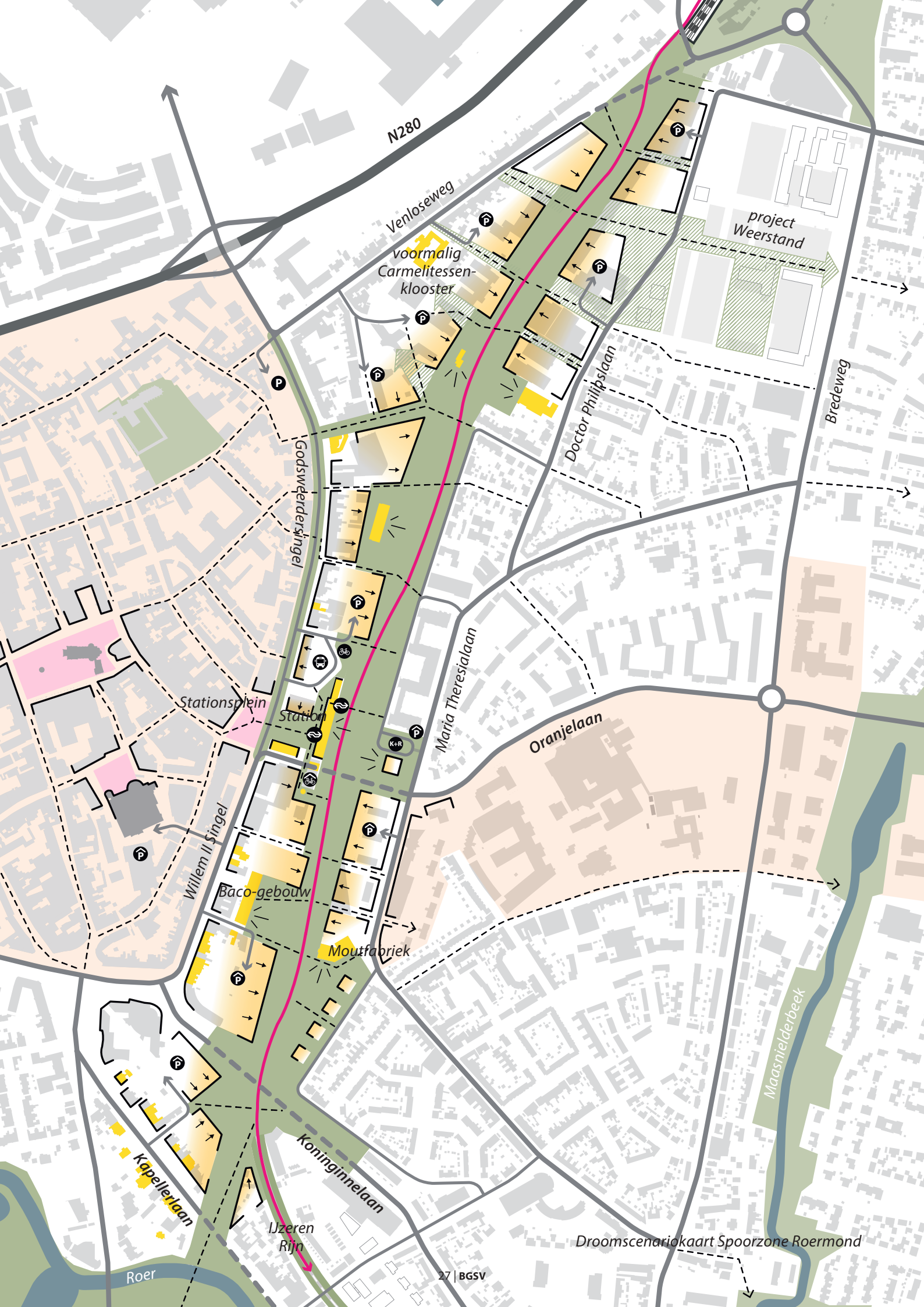
- Alle hinder van het spoor verdwijnt. Dit geeft totale vrijheid aan de toekomstige inrichting van het gebied.
- Er ontstaat meer ruimte om woningbouw, voorzieningen en werken te realiseren.
- De hele Spoorzone wordt van gevel tot gevel één groot spoorpark. Er ontstaat een samenhangend en breed spoorpark als groene ruggengraat van de stad.
- Alle spoor barrières tussen oost en west worden opgelost, de stad is maximaal verbonden.
- Er kunnen zoveel als mogelijk nieuwe oost-west verbindingen gecreëerd worden. De hele Spoorzone is toegankelijk om te wandelen, te fietsen, te ontspannen en te sporten in de buitenlucht.
- Alle bebouwing krijgt een voorkant aan het Spoorpark.
- De cultuurhistorische bebouwing in de Spoorzone worden maximaal zichtbaar aan het spoorpark, waaronder het tweezijdige station.

Bij een droomscenario hoort ook realisme:

- Er is geen spoorse aanleiding om een spoortunnel te maken.
- Voor het realiseren van een spoortunnel zijn veel financiële middelen nodig.
- Met de aanleg van een spoortunnel moet rekening gehouden worden met een grote bouwput en de bijhorende jarenlange overlast voor de inwoners van de stad.
- Buitendienstregeling is ingewikkeld omdat Roermond het knooppunt is richting het zuiden.
- Er kan niet op de spoortunnel gebouwd worden in verband met eigendomsrecht, trillingsvrij bouwen en veiligheidsrisico's door het vervoer van gevaarlijke stoffen.
- Locaties voor de tunnelmonden zijn gesitueerd nabij Kasteeltje Hattem en ten noorden van de Venloseweg. Bij tunnelmonden binnen de Spoorzone ontstaan nieuwe barrières ter hoogte van de Kapellerlaan en Koninginnelaan en is er een risico op een waterinlaat vanuit de Roer.
- Vanwege de bodemgesteldheid moet een spoortunnel gegraven worden. Voor een gegraven tunnel is ruimte nodig aan de oostzijde van de bestaande sporen. Dit levert conflictsituaties op met bestaande bebouwing.

*Impressie Spoorzone zuid met
spoorpark richting de Moutfabriek*





N280

Venloseweg

voormalig
Carmelitesen-
klooster

project
Weerstand

Doctor Philipslaan

Bredeweg

Godswaetersingel

Stationsplein

Station

Maria Theresialaan

Oranjelaan

Baco-gebouw

Moutfabriek

Willem II Singel

Koninginnelaan

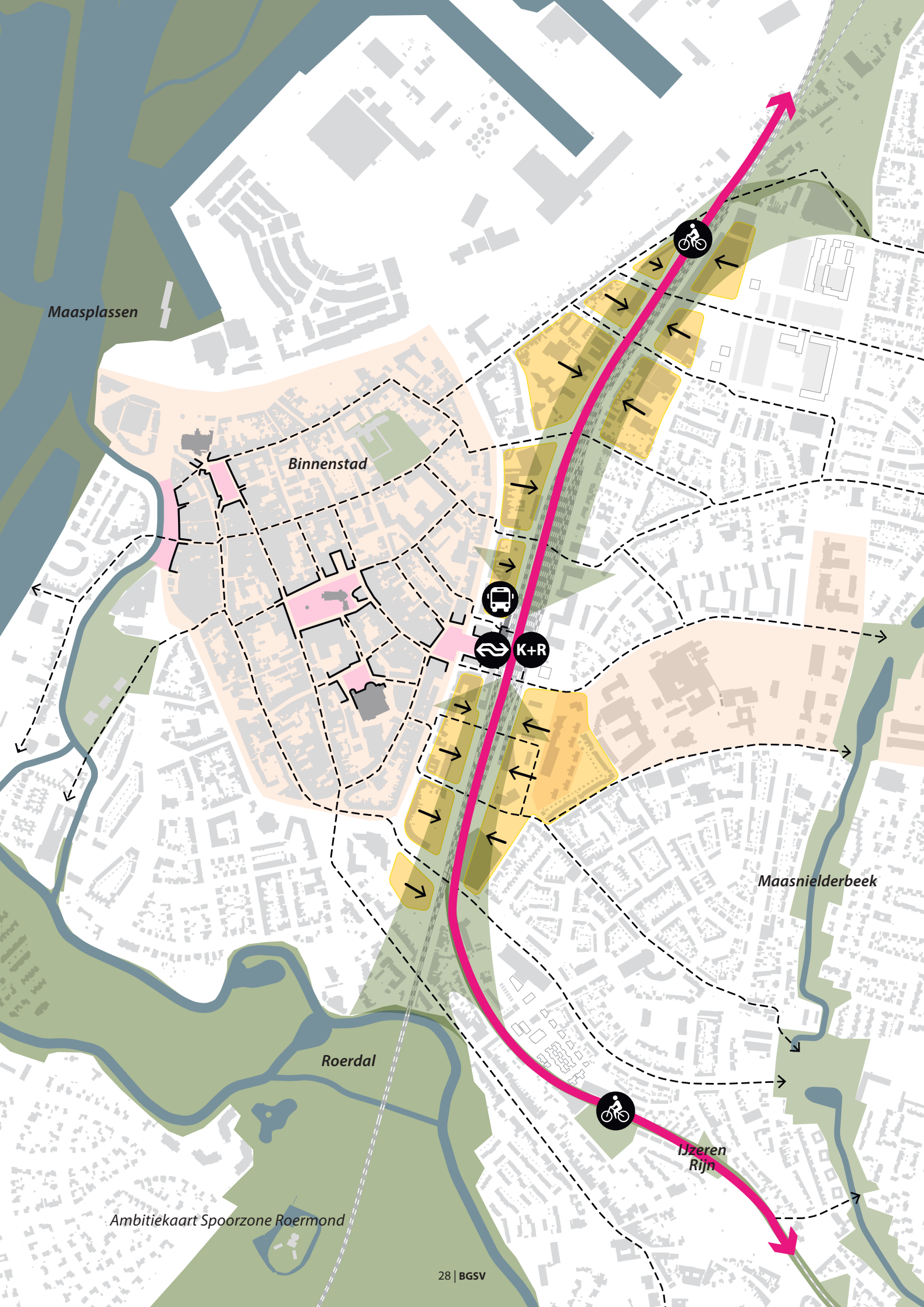
Roer

IJzeren
Rijn

Kapellerlaan

Maasnielbeek

Droomsceariokaart Spoorzone Roermond



Maasplassen

Binnenstad



K+R

Maasnielderbeek

Roerdal

Ambitiekaart Spoorzone Roermond

IJzeren Rijn

4. Herstellen, verbinden en betekenis geven

Door het slechten van de barrière van het spoor is het mogelijk de stad te helen en oost en west Roermond beter met elkaar verbinden. Drie ambities staan hierin centraal: 'herstellen', 'verbinden' en 'betekenis geven'. Herstellen van de fysieke scheiding tussen het spoor en de stad, het verbinden van de stedelijke structuren en betekenis geven aan nieuwe gezonde leefomgevingen. Met als doel een stedelijk gezond en groen stadsdeel te creëren dat bijdraagt aan het welzijn van de inwoners van Roermond.

De centrale ligging van de Spoorzone Roermond in Limburg en de directe verbinding met Eindhoven, Aken en Luik, zorgen voor een unieke positie en biedt kans om een schaa sprong en kwaliteitssprong voor Roermond te maken. Dit kan een verandering op gang brengen richting meer duurzame vormen van mobiliteit en het inzetten op het ontwikkelen van een autoluw gebied.

In het gebiedsprofiel voor de Spoorzone wordt ingezet op ontwikkellocaties met hoge ambities op het gebied van gemengde stedelijke gebieden, klimaatadaptatie, duurzame mobiliteit en een gezonde leefomgeving.

Het is een belangrijke opgave om het ruimtelijk raamwerk op stedelijk niveau optimaal te maken om zo het gebied te kunnen transformeren naar een stedelijk gezond en groen stadsdeel. Om de Spoorzone tot ontwikkeling te laten komen is een sterke nieuwe ruimtelijke structuur nodig waarbij de potentie van de locatie volop benut wordt.

Met een sterke visie willen we van de Spoorzone een levendig en samenhangend stuk stad maken.

Stedelijk gezond en groen stadsdeel

Door de gunstige ligging naast de binnenstad, tegen het station en tussen groenstructuren kan de Spoorzone een plek van betekenis worden met een onderscheidend karakter. De Spoorzone kan van een nietszeggende plek transformeren naar een plek op zichzelf waar je graag wilt zijn of naartoe wilt gaan. De Spoorzone heeft de potentie om te transformeren naar een stedelijk gezond en groen stadsdeel.

De ligging van de Spoorzone rondom het OV-knooppunt maakt het gebied aantrekkelijk om te wonen, te studeren en te werken. Door de nabijheid van het station kan de voetganger en fietser dominant gemaakt worden in de stedelijke structuur. Om als stad kwalitatief te groeien, niet alleen in woningen, maar ook in banen en voorzieningen is ruimte nodig. De Spoorzone biedt deze ruimte door ongebruikte sporen op te heffen en verouderde bedrijventerreinen te transformeren. Door ruimte te maken in de Spoorzone kan de groenstructuur in Roermond versterkt worden in noord-zuid richting, belangrijke landschappelijke dragers worden met elkaar verbonden. De Spoorzone is de groene ruggengraat van de stad en is verbonden met een aaneengesloten noord-zuid fietsroute, mogelijk in combinatie met een nieuwe Maaskruisende verbinding tussen Roermond en Venlo. De bereikbaarheid en sociale samenhang tussen oost en west Roermond wordt verbeterd door het toevoegen van nieuwe verbindingen voor langzaam verkeer, in het verlengde van bestaande structuurlijnen in de stad. Zo ontstaat een fijnmazig netwerk van wandel- en fietsroutes in de stad.

De essentie voor de Spoorzone als samenhangende visie wordt gevat in zes deelambities voor de toekomstige invulling van het plangebied. De zes deelambities voor Spoorzone Roermond zijn als volgt:

Deelambitie 1: Benutten bereikbaarheid en voorrang geven aan schone mobiliteit

Deelambitie 2: Realiseren van nieuwe oost-west verbindingen

Deelambitie 3: Ruimte maken voor stedelijk woon-werkmilieu

Deelambitie 4: Creëren van een gezonde leefomgeving

Deelambitie 5: Verdichten met kwaliteit

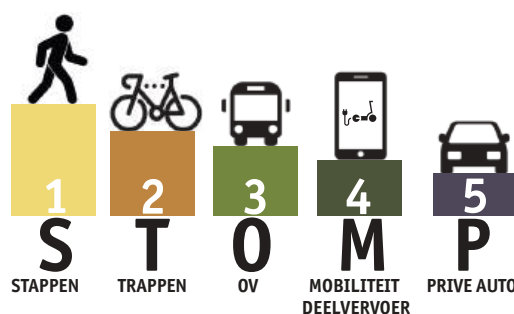
Deelambitie 6: Samen en in samenhang bouwen aan de Spoorzone

Deelambitie 1: Benutten bereikbaarheid en voorrang geven aan schone mobiliteit

Station Roermond is de OV-hub voor Midden-Limburg. Een aangename plek waar verschillende vervoersmodaliteiten samen komen. De overstap tussen de huidige vervoersmodaliteiten (trein, bus, fietsen en wandelen) wordt geoptimaliseerd. Er moet voldoende ruimte op het spoor zijn om de knooppuntwaarde te versterken en goederentransport mogelijk te maken. Het stationsgebied wordt een aantrekkelijk gebied met hoge verblijfskwaliteit en door toevoeging van nieuwe functies ingericht op de behoefte van forenzen, studenten en recreatieve reizigers. In de Spoorzone willen we ruimte benutten om een kwaliteitsslag te maken en om ambities op het gebied van stedelijkheid, duurzaamheid, mobiliteit, gewenste verbindingen en de zichtbaarheid van cultuurhistorisch erfgoed waar te maken.

Een hoge verblijfskwaliteit en een gezonde leefomgeving vraagt om meer ruimte voor voetgangers en fietsers. Auto's worden aan de randen van het gebied opgevangen, zodat er een autovrij gebied ontstaat. STOMP (Stappen, Trappen, OV, Mobiliteitsdiensten, Private automobilititeit) wordt het leidende principe in de mobiliteitsinrichting. Wonen en werken op deze goed bereikbare ov-locatie zorgt ervoor dat de vraag naar autoparkeerplaatsen voor bewoners/gebruikers van het gebied afneemt. Duurzame mobiliteitsvoorzieningen, zoals deelauto's, fietsen en scooters, zijn kansrijk om verder uit te bouwen.

- Versterken connectiviteit OV-knooppunt Roermond door regiosprinter en IC naar Aken en Luik.
- Spoorzone wordt ingericht volgens het STOMP principe: lopen, fietsen en OV zijn leidend.
- Deelauto's, nieuwe vervoersmodaliteiten, mobiliteitshub en laadplein introduceren
- Comfortabele overstap tussen trein en andere modaliteiten behouden en waar nodig versterken.
- Fiets- en wandelroutes richting de binnenstad, Roermond oost en landschappen in de omgeving verbeteren.
- Parkeren als collectief goed (dubbelgebruik met woningen en binnenstad).
- Ruimte reserveren voor toekomstige ontwikkelingen op het spoor om knooppuntwaarde te versterken en om goederentransport mogelijk te maken.

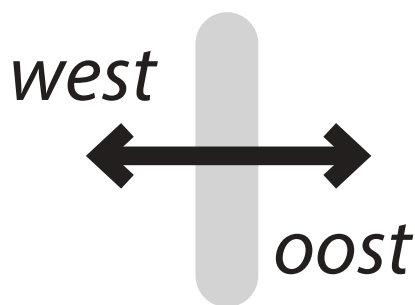


Deelambitie 2: Realiseren van nieuwe oost-west verbindingen

De Spoorzone vormt een belangrijke verbindende schakel in nieuwe ontwikkelingen rondom het centrum en rondom het spoor (project Weerstand, District Y, etc). De nieuwe ontwikkelingen, de binnenstad en de oostelijke wijken worden zowel fysiek als sociaaleconomisch met elkaar verbonden door barrières van spoor en wegen te slechten. Een tweezijdige oriëntatie van het station aan de oostzijde van de stad kan de verbinding tussen oost en west versterken.

Nieuwe oost-west verbindingen versterken de relatie tussen de binnenstad en de oostelijke wijken. Dit zorgt voor een fijnmaziger netwerk voor fietsers en voetgangers en vergroot de sociale samenhang tussen oost en west Roermond.

- Barrières van spoor en wegen slechten om samenhang te creëren.
- Goede langzaam verkeersverbindingen tussen Roermond oost en de binnenstad.
- Ruimtereservering voor nieuwe verbindingen aan beide zijden van het spoor.
- Versterken van een fijnmazig wandel- en fietsnetwerk.
- Stationsplein als vernieuwd entreeplein voor de stad.
- Tweezijdige oriëntatie station (het verbeteren van de positie van het station aan de oostzijde door nieuwe stationsvoorzieningen).
- Toegankelijk maken van de omgeving rondom de Moutfabriek.
- Aantrekkelijke openbare ruimte met verschillende sferen.





Deelambitie 3: Ruimte maken voor stedelijk woon-werkmilieu

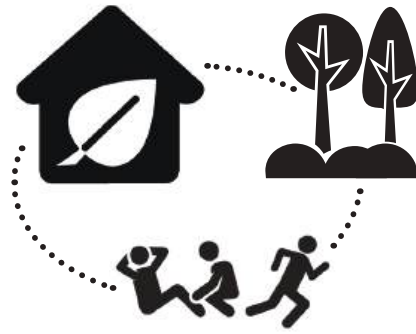
De Spoorzone heeft alle potentie om zich te ontwikkelen tot een gemengd stedelijk woon-werkmilieu. Door het versmallen van de spoorbundel ontstaat er in de Spoorzone ontwikkelruimte om nieuwbouw toe te voegen en om een groen en een prettig verblijfsgebied te creëren. Door in deze nieuwbouw ruimte te maken voor onderscheidende stedelijke woonvormen ontstaat een interessant gemixt gebied met een levendige stedelijke sfeer.

De Spoorzone biedt ruimte aan woon- en werkfuncties, die aanvullend zijn op wat Roermond al in huis heeft. In de Spoorzone wordt een aantrekkelijk gebied gecreëerd waar alle voorzieningen in de buurt zijn of makkelijk wandelend of fietsend te bereiken zijn. De Spoorzone wordt getransformeerd tot een levendig stadsdeel met een gemengd stedelijk programma, inclusief woningen, werkplekken, bedrijven, sport, maatschappelijke voorzieningen etc.

Een goed ontwikkelde Spoorzone kan het vestigingsklimaat voor talent en bedrijven versterken.

De Spoorzone heeft een uitstekende bereikbaarheid waar dagelijks veel reizigers passeren. De goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer geeft de Spoorzone een unieke positie in de stad. Door in te zetten op programma's die levendigheid genereren en optimaal profiteren van de uitstekende bereikbaarheid van de locatie kan de plek weer waarde krijgen voor de stad.

- Stedelijke woonmilieus rondom het OV-knooppunt Roermond zijn aanvullend op de bestaande woonvoorraad.
- Ontwikkellocaties in de Spoorzone hebben een uitstekende OV-bereikbaarheid en een hoogwaardig vestigingsklimaat.
- Gemengde stedelijke gebieden met een levendig programma met mix aan functies.
- Kans voor een nieuw innovatief stedelijk werkmilieu met een regionale betekenis met innovatieve bedrijven, ambachten en onderwijs.
- Ruimte voor zorg en maatschappelijke functies.
- Maak de Spoorzone aantrekkelijk voor onderwijs, jongeren en nieuwkomers.
- Inzetten op kwaliteit van leven en zorgen voor een Internationale welkomstcultuur en met aantrekkelijk leven, wonen en werken voor alle culturen.



Deelambitie 4: Creëren van een gezonde leefomgeving

Roermond moet de stad voorbereiden op een klimaat adaptievere omgeving. Piekbuien, droogte en hittestress komen steeds vaker voor en onze leefomgeving moet hierop aangepast worden. De Spoorzone biedt de kans om de stenige gebieden binnen de Spoorzone geleidelijk te transformeren naar een groen en klimaat adaptief stedelijk gebied. Binnen de vrijkomende ruimte wordt een Spoorpark in noord zuid richting gerealiseerd. Het Spoorpark verbindt alle delen van de Spoorzone met elkaar en met de omliggende landschappen.

Het parkeren van de auto aan de randen van de Spoorzone biedt kansen om het gebied aantrekkelijker, groener en klimaat adaptief in te richten. De verharding in het gebied maakt plaats voor een aantrekkelijke groene inrichting met hoogwaardige en aantrekkelijke verblijfsplekken. Er wordt een netwerk van groene verblijfsplekken gecreëerd die uitnodigen om te bewegen in de buitenlucht. Groen is goed voor de fysieke en mentale gezondheid van inwoners en draagt bij aan een sterker ecosysteem.

Ook op het Stationsplein valt veel winst te behalen als het gaat om vergroenen en verduurzamen. Vergroenen is de sleutel tot het realiseren van een klimaatadaptief gebied. Het Stationsplein heeft ook een functie voor grote evenementen, deze functie blijft behouden.

In een duurzame leefomgeving wordt duurzame energie benut. De geplande woningbouw rondom het station leidt tot een sterke toename van de energievraag. De huidige energie-infrastructuur moet aangepast worden om slimme energieoplossingen zoals opslag en duurzame warmte mogelijk te maken.

De gemeente Roermond heeft de voorkeur voor collectieve warmteoplossingen boven individuele systemen. Dit is duurzamer en beter geschikt voor de toekomst. Een energievisie of warmteplan is hierin van groot belang waarin de ondergrondse ruimte integraal wordt meegenomen om de thema's energie, water en groen te waarborgen.

Een duurzame uitwerking van de onderwerpen mobiliteit, energiezuinig bouwen en vergroening hebben een positief effect op de CO₂-reductie in de stad en de Spoorzone. De kwaliteit van de leefomgeving, met schonere lucht, een aangenamer klimaat en een gezonde natuur, wordt met een duurzame uitwerking van de Spoorzone verbeterd.

- Spoorpark in noord zuid richting langs het spoor, verbonden met het omliggende landschap.
- Creëren van een klimaatbestendige en duurzame omgeving.
- Klimaat adaptievere omgeving door minder verharding en meer ruimte voor groen.
- Water vasthouden in het plangebied.
- Bewegen in de buitenlucht stimuleren door STOMP principe (1 wandelen | 2 fietsen | 3 ov | 4 auto).
- Geluidsluw gebied bevordert de leefkwaliteit (bebouwing / hoogwaardige geluidswerende maatregelen schermen het railverkeer af).
- Openbaar gebied inrichten om ontmoeting en bewegen mogelijk te maken.
- Gebruik maken van slimme energieoplossingen.
- Duurzame uitwerking van mobiliteit, energiezuinig bouwen en vergroening in de Spoorzone hebben een positief effect op de CO₂-reductie en de kwaliteit van de leefomgeving.

Deelambitie 5: Verdichten met kwaliteit

De Spoorzone markeert de grens tussen de 19e eeuwse kleinschalige westzijde en de meer eigentijdse grootschaligere oostzijde. De 19e eeuwse allure van de Roermondse binnenstad wordt in de Spoorzone aangevuld en gecombineerd met een stedelijke en hoogwaardige allure. Hoogwaardige gebouwen die toekomstbestendig en tijdloos zijn zodat zij de komende eeuw passen in een duurzame omgeving. Voor de Spoorzone wordt gezocht naar een sterke architectonische beeldtaal die diversiteit in sfeer tussen de drie delen in de Spoorzone mogelijk maakt, maar tegelijkertijd zorgt voor een visueel en ruimtelijk samenhangend geheel. De skyline (Hoogbouwnota Roermond 2025) draagt bij aan de herkenbaarheid van de Spoorzone en sluit aan bij de ruimtelijke ambities van de stad. Daarnaast biedt de skyline van de Spoorzone visuele kwaliteit en beleving vanuit verschillende perspectieven, zoals vanaf het spoor / trein, de openbare ruimte en vanuit omliggende wijken en het centrum. De Spoorzone wordt op verschillende vlakken een aantrekkelijk stadsdeel. Met de ontwikkeling van de Spoorzone heeft de gemeente Roermond de ambitie om een kwalitatief hoogwaardig gebied te realiseren. De Spoorzone moet een plek van betekenis worden waar mensen graag willen zijn of naartoe willen gaan.

- Aantrekkelijke en levendige stad op ooghoogte creëren met actieve plinten.
- Aantrekkelijke skyline die een samenhangend en sprekend stedelijk silhouet vormt. Herkenbare silhouetten voor visuele oriëntatie van de Spoorzone vanuit de omgeving en de trein.
- Een groene openbare ruimte met veel verblijfskwaliteit en ruimte voor ontmoeting, spelen en bewegen is cruciaal voor een aantrekkelijke omgeving.
- Cultuurhistorische waardevolle gebouwen zijn een plek van betekenis en hebben een aantrekkingskracht op de omgeving.
- Voor de Spoorzone wordt gezocht naar een sterke architectonische beeldtaal die ruimte biedt aan een variatie van sferen tussen de verschillende delen in de Spoorzone, maar tegelijkertijd een samenhangend geheel vormt. De groene openbare ruimte is daarbij de groene verbinder.
- Hoogwaardige gebouwen die toekomstbestendig en tijdloos zijn zodat zij de komende eeuw passen in een duurzame omgeving.
- Spoorbeleving versterken.



Deelambitie 6: Samen en in samenhang bouwen aan de Spoorzone

De Spoorzone kent vele grondeigenaren. Om versnippering te voorkomen worden gebieden in samenhang gezien en worden samenwerkende coalities gevormd, tussen de gemeente Roermond en private partijen, in de verschillende delen van de Spoorzone. Om ambities op het gebied van verdichting, groen, mobiliteit en ontsluiting waar te kunnen maken is samenwerking nodig. Het is van belang dat gedeelde waarden gezamenlijk worden nagestreefd zodat de ambities worden waargemaakt en de ontwikkeling van de Spoorzone in gang wordt gezet.

De gemeente Roermond wil binnen samenwerkende coalities waar mogelijk zelf regie pakken om aanjager te zijn in de planontwikkeling van projecten. De manier waarop de ontwikkeling tot stand komt en bij wie het initiatief ligt verschilt per locatie en per project. De gemeente Roermond stelt voorafgaand aan de planontwikkeling duidelijke kaders op om te sturen op en het waarborgen van de gezamenlijke ambities. Bij de planontwikkeling worden zowel publieke instrumenten (zoals overheidsregelgeving, subsidies en publieke planning) als private instrumenten (zoals marktmechanismen en private financiering) ingezet om projecten te ontwikkelen.

- De spoorzone wordt in samenhang ontwikkeld daarbij wordt over de eigendomsgrenzen heen gekeken.
- Samen met partners en betrokken partijen komen we tot de best mogelijke invulling van de Spoorzone.
- De gemeente Roermond wil binnen de planontwikkeling van projecten waar mogelijk zelf regie pakken. Hierbij stelt zij voorafgaand duidelijke kaders op om gezamenlijke ambities te waarborgen.
- Stedelijke woningbouw inzetten voor herstructurering en evenwichtige woonvoorraad, de ontwikkelingen in de Spoorzone dragen bij aan de doorstroming op de woningmarkt.



5. Kansrijke ontwikkelingen

Binnen de Spoorzone zijn drie kansrijke ontwikkelingen te onderscheiden: Spoorzone noord (oostelijk en westelijk deel), Spoorzone midden en Spoorzone zuid. De ontwikkelingen zijn met elkaar verbonden door het spoorpark en het noord-zuid fietspad. Ieder deelgebied heeft zijn eigen omgevingskenmerken en krijgt in de toekomst een eigen identiteit en samenhang.

Om de ontwikkelingen mogelijk te maken is een nieuwe ruimtelijke structuur nodig. Een ruimtelijk raamwerk waarbinnen de transformatie kan plaatsvinden. Wat waardevol is blijft en wordt aangevuld met nieuwe kwaliteiten en worden als logisch geheel ingepast.

Roermond zet in op een ambitievariant waarbij meerdere sporen worden opgeheven zodat er ruimte ontstaat voor een spoorpark en noord-zuid fietspad waarmee een verbinding wordt gelegd met alle ontwikkelingen in de Spoorzone. Voor het ruimtelijk raamwerk van de ontwikkelingen wordt uitgegaan van het opheffen van een aantal sporen, binnen het raamwerk kunnen nieuwe ontwikkelingen plaatsvinden.

De Spoorzone kent veel grondeigenaren. Diverse grondeigenaren hebben zich al gemeld bij de gemeente Roermond met het verzoek om hun kavels te transformeren.

In dit hoofdstuk zijn de ruimtelijke uitgangspunten voor de ontwikkelingen beschreven.

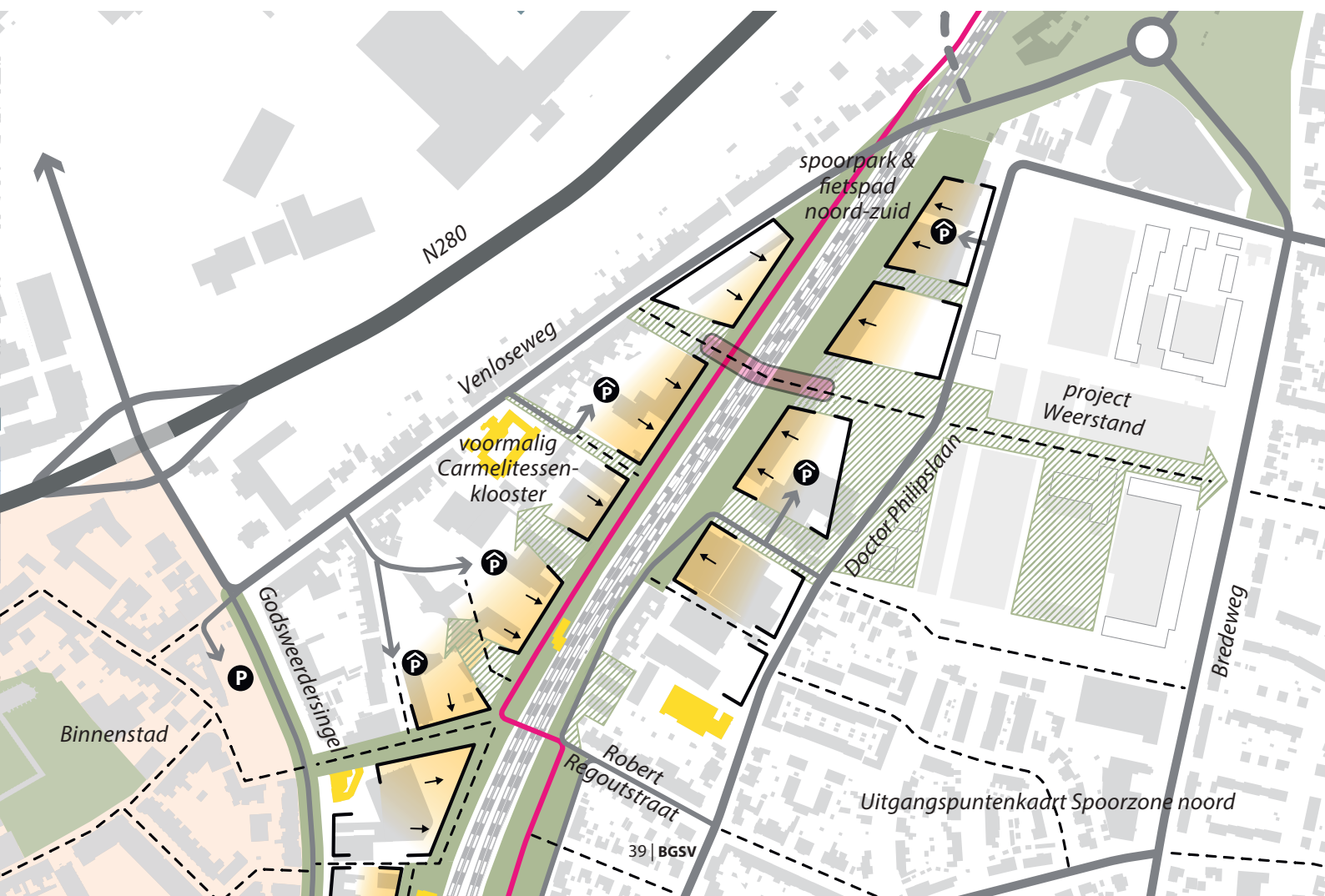
5.1 Spoorzone noord

Spoorzone noord bestaat uit een westelijk en oostelijk deel, aansluitend op project Weerstand.

De bedrijventerreinen kunnen getransformeerd worden naar een nieuw stedelijk gezond en groen stadsdeel op steenworp afstand van de binnenstad. Spoorzone noord wordt een autovrij gebied door aan de randen te parkeren en ruimte te creëren voor groen. Een nieuw spoorpark, aan weerszijden van het spoor, is de groene ruggengraat met een noord-zuid fietspad. Nieuwbouw heeft een stedelijk karakter met voorkanten richting het spoorpark. Een nieuwe oost-west verbinding voor langzaam verkeer verbindt Spoorzone noord-oost en Spoorzone noord-west met elkaar.



- Er wordt een goede overgang richting de bestaande stad gecreëerd. De bouwhoogtes sluiten aan op de bestaande stad en lopen op in hoogte richting het spoor.
- De nieuwbouw is middenhoogbouw (6-10 lagen, 20-30 meter hoog) met enkele hoogteaccenten (10 lagen of meer, 30-70 meter hoog). In de Spoorzone kan tot 40 meter hoogbouw toegevoegd worden. Als uitzondering en onder aanvullende voorwaarden kan er hoger gebouwd worden tot maximaal 70 meter hoog. Dit zijn iconen en vormen de bijzonderheden in de skyline van de Spoorzone.
- De middenhoogbouw en hoogbouw wordt vormgegeven aan de hand van de 10 hoogbouwprincipes uit de Hoogbouwnota Roermond.
- Het spoorpark aan beide zijden van het spoor is een verbindend element in de hele Spoorzone.
- Nieuwe bebouwing is georiënteerd op het spoorpark en vormt een visitekaartje voor de stad.
- Een noord-zuid fietspad is gelegen aan de westzijde van het spoor.
- Het Spoorpark geeft ruimte aan de voetganger.
- Het groen van het spoorpark wordt tussen nieuwe bebouwing op een aantal plekken verbreed door groene verblijfsplekken 'pocketparks' die verbonden zijn met het spoorpark.
- Vergroening van het spoorpark draagt bij aan een klimaat adaptieve en biodiverse omgeving.
- De Spoorzone noord vormt met het oostelijk en westelijk deel één geheel. Een nieuwe oost-west verbinding voor langzaam verkeer verbindt de delen.
- Het gebied is doorwaadbaar door fijnmazige oost-west routes voor langzaam verkeer in het verlengde van de bestaande structuurlijnen in de stad.
- Er is geen autoverkeer aanwezig tussen het spoorpark en de nieuwe bebouwing.
- Parkeren wordt geclusterd in mobiliteitshubs voor bewoners, bezoekers en werknemers.
- De nieuwbouw heeft een functiemix met een stedelijke sfeer.
- In de Spoorzone wordt gebouwd voor verschillende doelgroepen.
- Actieve plinten langs het spoorpark zorgen voor een levendig gebied.



5.2 Spoorzone midden

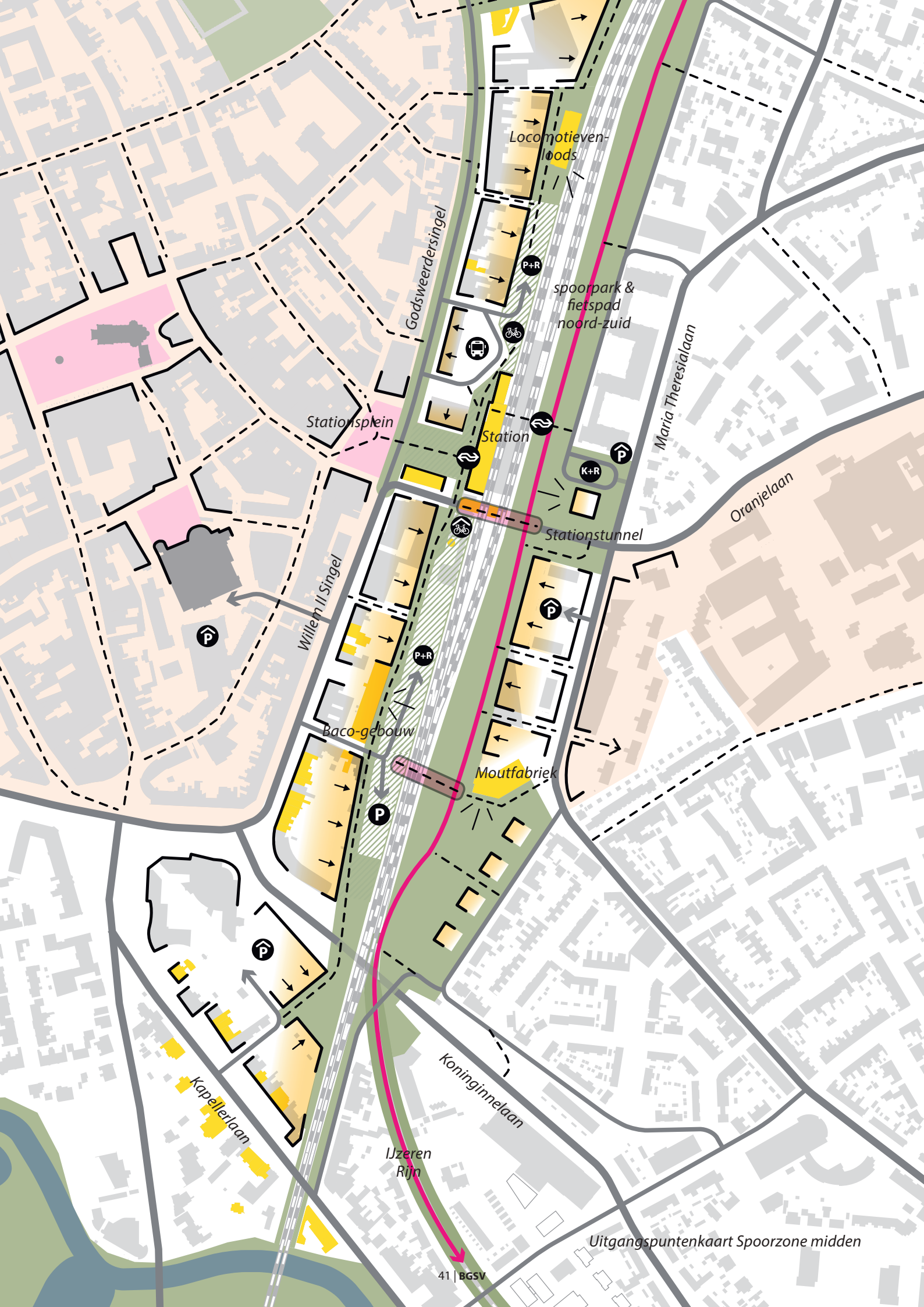
Spoorzone midden sluit aan op de binnenstad. Het westelijk deel van Spoorzone midden bestaat uit de bebouwing tussen de Willem II Singel/Godsweetersingel en de sporen. De bebouwing aan de Willem II Singel/Godsweetersingel heeft veelal een cultuurhistorische waarde en hoort binnen het beschermd stadsgezicht. De bebouwing aan de Willem II Singel/Godsweetersingel wordt waar nodig hersteld. Aan de zijde van het spoor is er incidenteel ruimte om nieuwbouw toe te voegen. De nieuwe bebouwing is georiënteerd op het spoor en vormt een visitekaartje voor de stad. Een nieuwe groen/wandelzone, tussen de bestaande P+R locaties en de nieuwe bebouwing richting het spoor zorgt voor een groenere inrichting van het gebied. Een nieuwe oost-west verbinding voor langzaam verkeer, ter hoogte van de Veeladingstraat, verbindt Spoorzone midden met Spoorzone zuid. Het nieuwe spoorpark ten oosten van het spoor verbindt Spoorzone noord en Spoorzone Zuid met elkaar en is onderdeel van Spoorzone midden.

Aan de oostzijde van het station moet ruimte gemaakt worden voor stationsvoorzieningen (Kiss & Ride, bushalte, fietsparkeren). Een tweezijdige oriëntatie zorgt voor een betere sociale samenhang tussen de oostelijke wijken en de binnenstad.

- De bebouwing aan de Willem II Singel/Godsweetersingel heeft veelal een cultuurhistorische waarde en hoort binnen het beschermd stadsgezicht.
- De bebouwing aan de Willem II Singel/Godsweetersingel is laagbouw (6 lagen of minder, tot 20 meter hoog).
- Aan de zijde van het spoor is er incidenteel ruimte om nieuwbouw toe te voegen. De nieuwe bebouwing is georiënteerd op het spoor en vormt een visitekaartje voor de stad.
- De nieuwbouw aan de zijde van het spoor heeft een stedelijk karakter en sluit aan op de bestaande bebouwing langs de Willem II Singel/Godsweetersingel.
- De nieuwbouw aan de zijde van het spoor is laagbouw (6 lagen of minder, tot 20 meter hoog) of middenhoogbouw (6-10 lagen, 20-30 meter hoog).
- De middenhoogbouw aan de zijde van het spoor wordt vormgegeven aan de hand van de 10 hoogbouwprincipes uit de Hoogbouwnota Roermond.
- Tussen de nieuwbouw aan de zijde van het spoor en de P+R locaties komt een openbare groen/wandelzone van 10 meter breed. Deze zone ligt in de rooilijn van het Baco-gebouw.
- Parkeren moet op eigen terrein worden opgelost voor bewoners, bezoekers en werknemers.
- Het spoorpark en noord-zuid fietspad aan de oostzijde van het spoor is het verbindende element tussen Spoorzone noord en Spoorzone zuid.
- Het Spoorpark geeft ruimte aan de voetganger.
- Vergroening van het spoorpark draagt bij aan een klimaat adaptieve en biodiverse omgeving.
- Een nieuwe oost-west verbinding voor langzaam verkeer, ter hoogte van de Veeladingstraat, verbindt Spoorzone midden met Spoorzone zuid.
- De bestaande Stationstunnel wordt kwalitatief verbeterd ter versterking van de relatie oost-west.
- Cultuurhistorisch waardevolle gebouwen programmeren met bijzondere publieke functies, werken, bedrijvigheid, voorzieningen, onderwijs en horeca.
- Een tweezijdige oriëntatie van het station draagt bij aan de sociale samenhang tussen de oostelijke wijken en de binnenstad.
- Ruimte maken voor stationsvoorzieningen (Kiss & Ride, bushalte, fietsparkeren) aan de oostzijde van het station.



Impressie Spoorzone midden en zuid met spoorpark vanaf de Robert Regoutstraat richting het zuiden



Locomotievenloods

spoorpark & fietspad noord-zuid

Stationsplein

Station

Stationstunnel

Willem II Singel

Baco-gebouw

Moutfabriek

Kapellerlaan

Koninginnelaan

IJzeren Rijn

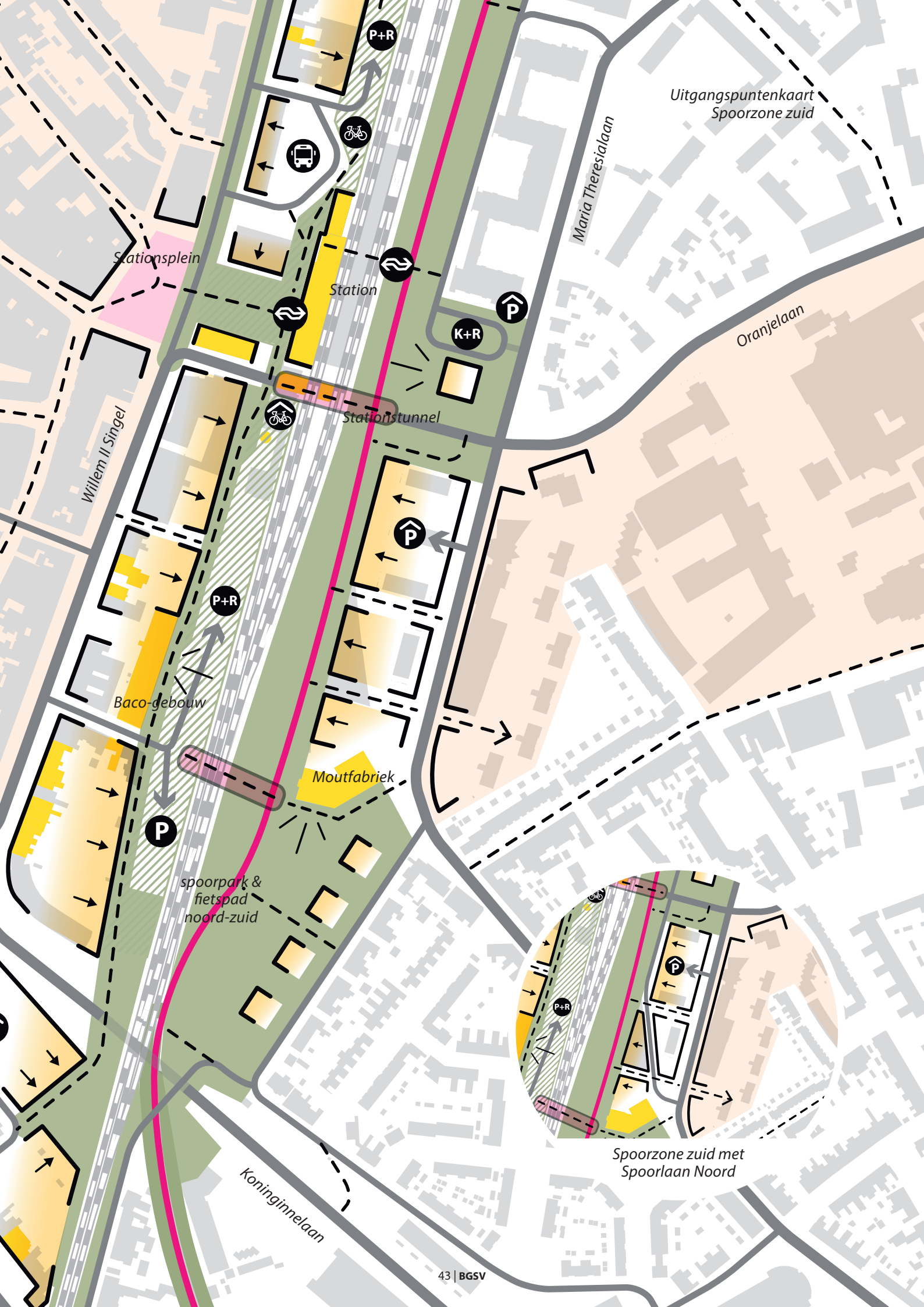
Uitgangspuntenkaart Spoorzone midden

5.3 Spoorzone zuid

Spoorzone zuid, gelegen aan de oostzijde van het spoor, heeft een sterke landschappelijke relatie met de IJzeren Rijn en de Meinweg. Het nieuwe spoorpark sluit hierop aan. Nieuwbouw is georiënteerd op het spoorpark. Programmatisch zoekt de Spoorzone zuid aansluiting bij het zorg en onderwijs cluster langs de Oranjelaan. Een nieuwe oost-west verbinding voor langzaam verkeer, ter hoogte van de Moutfabriek, verbindt Spoorzone zuid met de binnenstad. Verschillende oost-west routes verbinden het spoorpark met de Roermondse Veld. Voor de ontsluitingsstructuur van Spoorzone zuid zijn twee opties mogelijk: met of zonder Spoorlaan noord. Bij de uitwerking moet dit nader onderzocht worden.

Het zuidelijk deel van de Spoorzone heeft een beperkt aantal grondeigenaren. Deze grondeigenaren hebben de ambitie om het gebied te transformeren. Daarom is er een grote kans om in het zuidelijk deel van de Spoorzone te starten met de Spoorzone ontwikkeling.

- De nieuwbouw is middenhoogbouw (6-10 lagen, 20-30 meter hoog) met enkele hoogteaccenten (10 lagen of meer, 30-70 meter hoog). In de Spoorzone kan tot 40 meter hoogbouw toegevoegd worden. Als uitzondering en onder aanvullende voorwaarden kan er hoger gebouwd worden tot maximaal 70 meter hoog. Dit zijn iconen en vormen de bijzonderheden in de skyline van de Spoorzone.
- Er wordt een goede overgang richting de bestaande stad gecreëerd. De bouwhoogtes sluiten aan op de bestaande stad en lopen op in hoogte richting het spoor.
- Nieuwe bebouwing is georiënteerd op het spoorpark en vormt een visitekaartje voor de stad.
- De middenhoogbouw en hoogbouw aan het spoorpark wordt vormgegeven aan de hand van de 10 hoogbouwprincipes uit de Hoogbouwnota Roermond.
- Het spoorpark met noord-zuid fietspad aan de oostzijde van het spoor is een verbindend element in de hele Spoorzone.
- Een noord-zuid fietspad is gelegen aan de oostzijde van het spoor en is verbonden met het mogelijk IJzeren Rijn fietspad.
- Het spoorpark geeft ruimte aan de voetganger en is verbonden met een groen park ten zuiden van de Moutfabriek.
- Vergroening van het spoorpark draagt bij aan een klimaat adaptieve en biodiverse omgeving.
- De Spoorzone zuid vormt één samenhangend geheel.
- Spoorzone zuid sluit aan op de bestaande buurt Roermondse Veld.
- Rekening houden met huidig hoogteverschil tussen de Spoorlaan Noord en de Maria Theresialaan en de bestaande bomen (platanen) langs de Spoorlaan Noord.
- Spoorzone zuid zoekt programmatische aansluiting op de zone langs de Oranjelaan met maatschappelijke functies, zorg en onderwijs.
- Een nieuwe oost-west verbinding voor langzaam verkeer verbindt Spoorzone zuid met de binnenstad.
- Het gebied is doorwaadbaar door fijnmazige oost-west routes voor langzaam verkeer in het verlengde van de bestaande structuurlijnen in de stad.
- De bestaande Stationstunnel wordt kwalitatief verbeterd ter versterking van de relatie oost-west.
- In een vervolgfase moet onderzocht worden of de Spoorlaan Noord geknipt kan worden ter hoogte van het station. Dit kan een meer samenhangend ontwikkelgebied opleveren in het Spoorzone zuid.
- De nieuwbouw heeft een functiemix met een stedelijke sfeer.
- Actieve plinten langs het spoorpark zorgen voor een levendig gebied.
- In de Spoorzone wordt gebouwd voor verschillende doelgroepen.
- Er is geen autoverkeer aanwezig tussen het spoorpark en de nieuwe bebouwing.
- Parkeren wordt geclusterd in mobiliteitshubs voor bewoners, bezoekers en werknemers.



Stationsplein

Station

Stationstunnel

Willem II Singel

Baco-gebouw

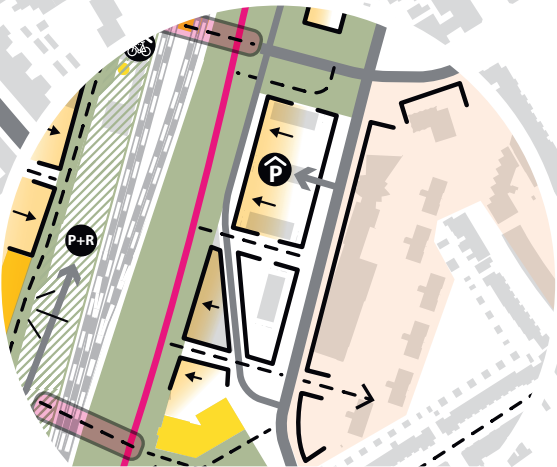
Moutfabriek

spoorpark &
fietspad
noord-zuid

Koninginnelaan

Maria Theresialaan

Oranjelaan



Spoorzone zuid met
Spoorlaan Noord

6. Vervolg

Vervolgstappen

De ontwikkeling van de Spoorzone begint bij het vaststellen van dit Gebiedsprofiel. Het Gebiedsprofiel vormt vervolgens het uitgangspunt voor het vervolg. De hier beschreven ontwikkelstrategie is erop gericht de hoge ambities voor Spoorzone Roermond waar te maken.

Belangrijk onderdeel van de ontwikkelstrategie is samenwerking. Om de ambities uit dit het Gebiedsprofiel te realiseren is een samenwerking nodig tussen gemeente Roermond, NS, ProRail en de grondeigenaren in het gebied. Iedere partij kan vanuit zijn expertise, belang en mogelijkheden een bijdrage leveren om de ambities voor de Spoorzone te verwezenlijken.

Het Gebiedsprofiel stelt de kaders voor de ontwikkeling van de kansrijke ontwikkelingen. Het gezamenlijke toekomstbeeld voor de Spoorzone biedt ruimtelijke kaders waarbinnen ontwikkelingen plaats dienen te vinden.

Bij de verdere ontwikkeling van de Spoorzone wordt ingezet op een integrale en zorgvuldige ruimtelijke aanpak, waarbij per ontwikkeling stedenbouwkundige- en beeldkwaliteitsplannen worden opgesteld. Deze toetsingskaders worden afgestemd op de ambities en uitgangspunten uit dit Gebiedsprofiel en sluiten onderling op elkaar aan. De toetsingskaders geven vorm aan een samenhangende, duurzame en aantrekkelijke stedelijke spooromgeving.

De gemeente Roermond geeft prioriteit aan de volgende kansrijke ontwikkelingen: 1) Spoorzone zuid, 2) Spoorzone noord en 3) de mogelijk langzaam verkeersverbinding IJzeren Rijn.

Het Gebiedsprofiel is tot stand gekomen met participatie van omwonenden. Ook in het vervolgtraject zijn communicatie en participatie belangrijk. Betrokkenheid is belangrijk voor draagvlak en draagt bij aan de kwaliteit en haalbaarheid van de ontwikkelingen. Toekomstige gebruikers en omwonenden moeten betrokken worden bij de uitwerking.

Onderzoeksvragen vrijkomende ruimte

De ontwikkeling van Spoorzone wordt voor een groot deel bepaald door de toekomstige opzet van de spoorbundel (welke sporen kunnen opgeheven worden) en welke gebieden van de spoorse partijen kunnen op termijn vrijkomen voor ontwikkeling. Dit bepaalt hoeveel ruimte er in totaal beschikbaar zal zijn voor het realiseren van het spoorpark, nood-zuid fietspad, woningen, werkplekken en voorzieningen. In een volgende fase moet duidelijk worden om welke vrijkomende ruimte het precies gaat.

Als duidelijk is wat de breedte wordt van de nieuwe spoorbundel over de volledige lengte van de Spoorzone kan er onderzocht worden wat de vrijkomende ruimte is en op welke wijze er nieuwe oost-west verbindingen gerealiseerd kunnen worden.

Onderzoeksvragen verkeersstructuur

Er is in Roermond een grote behoefte om de mobiliteitsproblematiek aan te pakken. Er moet onderzocht worden in hoeverre de Spoorzone nieuwe kansen biedt om het auto-netwerk in de stad te verbeteren. Is het mogelijk om de Singelring af te waarderen waardoor de barrière werking van de Singelring verminderd wordt en er op de Godswaersingel meer ruimte ontstaat voor groen en verblijfskwaliteit? Het verbeteren van de verkeersstructuur moet altijd breder bekeken worden dan binnen het gebied van de Spoorzone. Een aansluiting van de Bredeweg op de N280 kan een belangrijke rol spelen in het netwerk van de stad. Er moet onderzocht worden wat de capaciteit van de verkeersstructuur is en hoe de verkeersstructuur verbeterd kan worden.

Onderzoeksvragen programma en doelgroepen

De gewenste stedelijkheid wordt gemaakt door het programma, het karakter en de sfeer van de openbare ruimte en de bebouwingstypologie. Wat is het laadvermogen van de kansrijke ontwikkelingen? Voor welke doelgroepen willen we bouwen in de Spoorzone en welke categorie woningen is behoefte aan? Wel voorzieningen- en werkprogramma is aanvullend op de bestaande gebieden in Roermond? Om inzicht te krijgen in deze vragen dient er een woningbouwbehoefteonderzoek (programma en doelgroep) opgesteld te worden.

Quickscan planologisch en milieutechnisch raamwerk

Om meer inzicht te krijgen in oplossingen ten aanzien van stikstof, geluid, trillingen, externe veiligheid, bodemkwaliteit, archeologie, ecologie, kabels en leidingen, vergunningen en netcongestie dient er een Quick Scan opgesteld te worden ten aanzien van milieuaspecten, met als doel het in beeld te krijgen van eventuele belemmerende omgevingsaspecten bij de transformatie van de Spoorzone.

De geplande woningbouw rondom het station en de daarbij behorende toename van de energievraag vraagt om een visie op de toekomstige energie-infrastructuur en een goede afstemming met de netbeheerder. Onderwerpen zoals netcapaciteit en collectieve en gebiedsgerichte energieoplossingen (opslag, duurzame warmte, LT-warmtenet, WKO) zijn een essentieel onderdeel in een energievisie of warmteplan die bij de ontwikkeling van de Spoorzone uitgewerkt dienen te worden.

Bij het opstellen van de ontwikkelplannen worden de onderwerpen mobiliteit, energiezuinig bouwen en vergroening op een duurzame wijze uitgewerkt. Deze onderwerpen hebben een positief effect op de CO₂ reductie in de stad en de Spoorzone en kunnen de kwaliteit van de leefomgeving verbeteren.

