

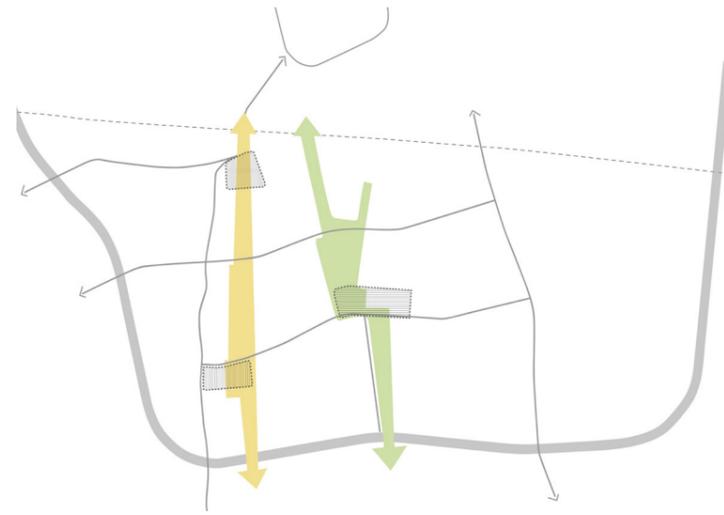
An aerial photograph of a city, likely Weert, showing a dense urban layout with a prominent church in the center. The image is overlaid with a semi-transparent dark layer. The text 'B2 Scenario's Gebiedsvisie Keent & Moesel' is written in white on the left side of the image.

B2

Scenario's Gebiedsvisie Keent & Moesel

Inrichtingsprincipes voor scenario's

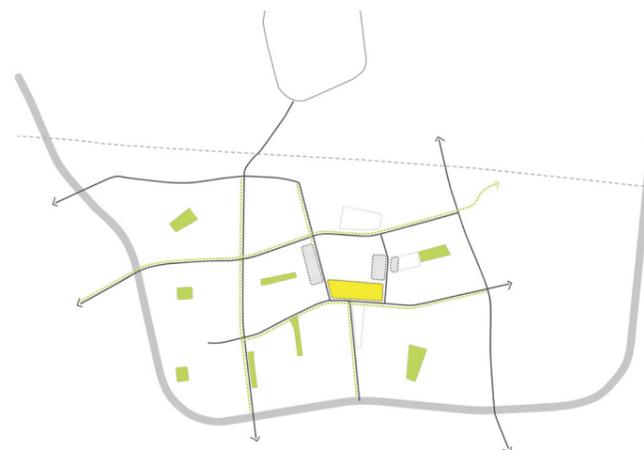
De doelstelling van de scenario's is om binnen de huidige stedenbouwkundige structuur een nieuw raamwerk te formuleren waarbinnen alle wensen en eisen op korte en langere termijn een goede plek krijgen. Het zijn drie verschillende strategieën met de geformuleerde ambitie als uitgangspunt. De scenario's dienen gelezen te worden als strategie voor het organiseren van de buitenruimte en de rol die de aangewezen interventiegebieden hierin kunnen spelen. De interventiegebieden zelf zijn in een ander hoofdstuk opgenomen met analyse van de desbetreffende plekken inclusief de uitdagingen en mogelijkheden. De interventiegebieden vormen een aparte laag die los gezien kan worden van de ruimtelijke structuur en zal in de gebiedsvisie samengevoegd worden.



1. As Keent en As Moesel

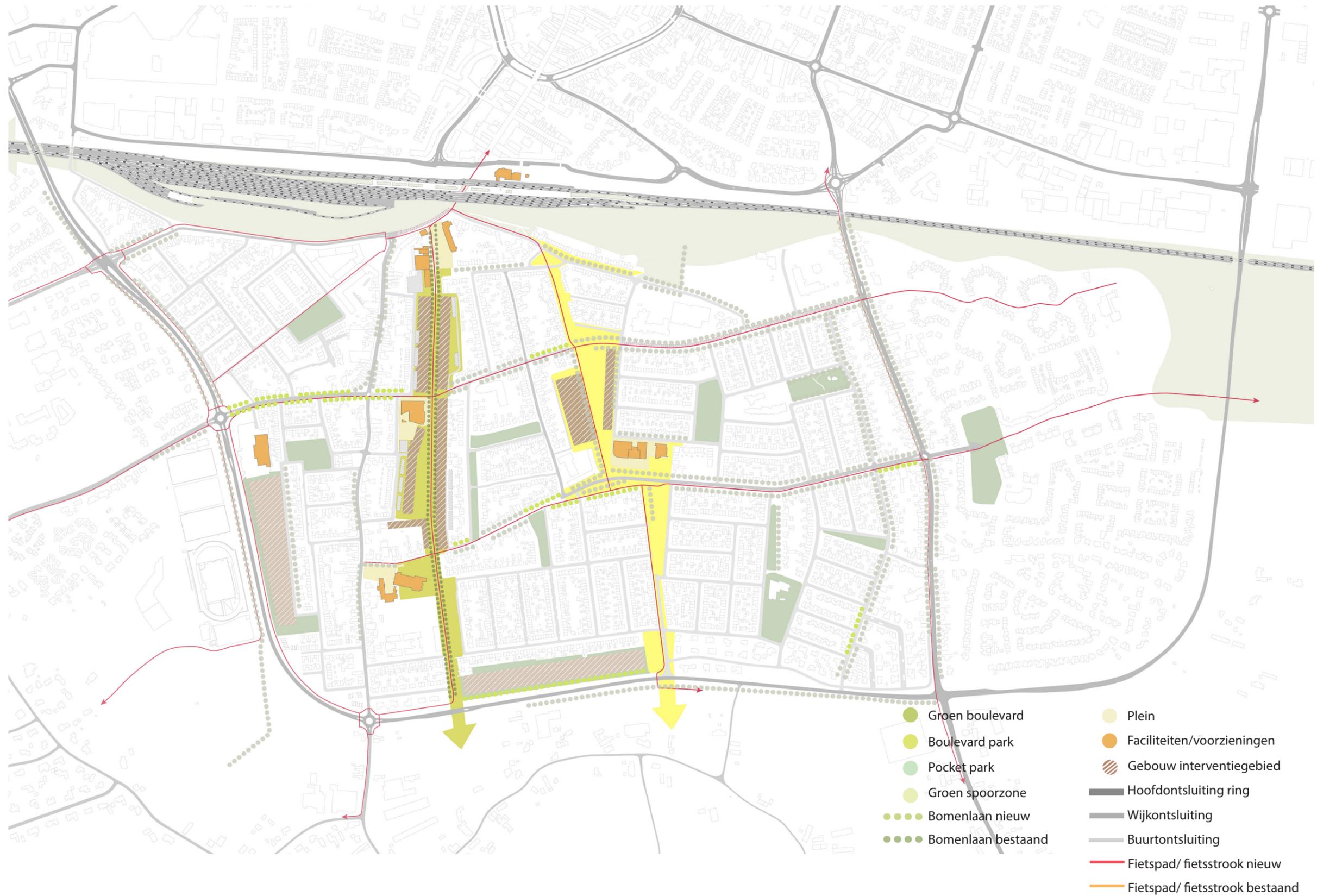


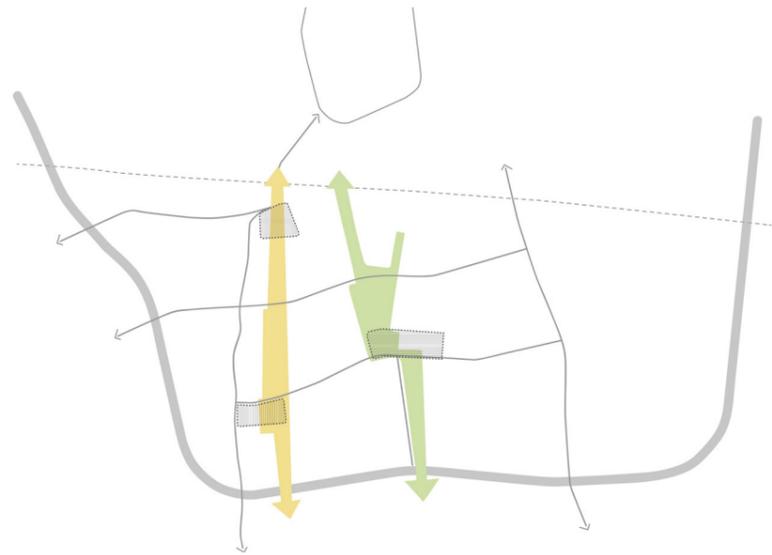
2. Kernen Keent en Moesel verbonden



3. Een hart voor Keent en Moesel

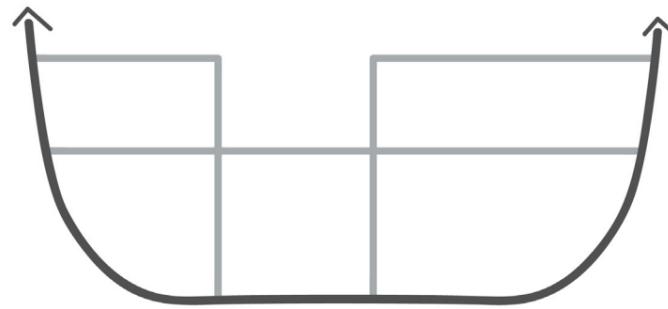
Scenario 1 - As Keent en As Moesel





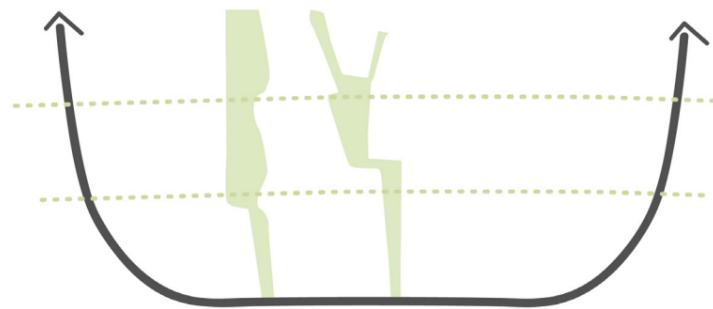
Concept

De bestaande stedenbouwkundige structuur van lange lijnen wordt opgepakt en versterkt. Twee nieuwe parkzones vormen nieuwe verbindingen tussen de binnenstad en het buitengebied. In Keent wordt de Sint Jozefslaan een autovrije groene zone met meer ruimte voor langzaam verkeer en verblijfs- en speelmogelijkheden. Parallel hieraan wordt in Moesel een tweede groene zone geïntroduceerd door het samenvoegen van een aantal kleinere groengebiedjes in de as Hertogstraat/Dillenburger en Johan Willem Frisolaan: het Moeselpark.



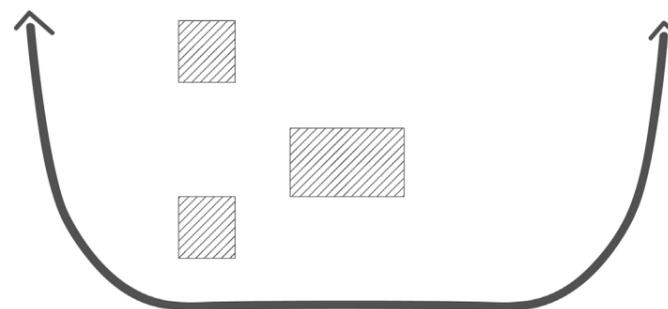
Mobiliteit

- De auto is minder dominant ten opzichte van het langzaam verkeer.
- Er ontstaat een gescheiden verkeersstructuur voor auto's en langzaam verkeer.
- Doorgaand verkeer door de wijken van de ring naar de binnenstad wordt geweerd, alleen bestemmingsverkeer is mogelijk.
- St Jozefslaan en Moeselpark zijn groene, autovrije gebieden met veilige routes naar zowel de binnenstad van Weert als het buitengebied.



Groenstructuur

- De kenmerkende lijnenstructuur van de wijk wordt opgepakt en verder versterkt.
- St Jozefslaan wordt wonen aan autovrije parkboulevard.
- Het Moeselpark is een nieuwe groene zone die een tweede verbinding vormt tussen de binnenstad en het buitengebied met bijzondere groenplekken.
- Oost-west verbindingen versterkt in groen netwerk.



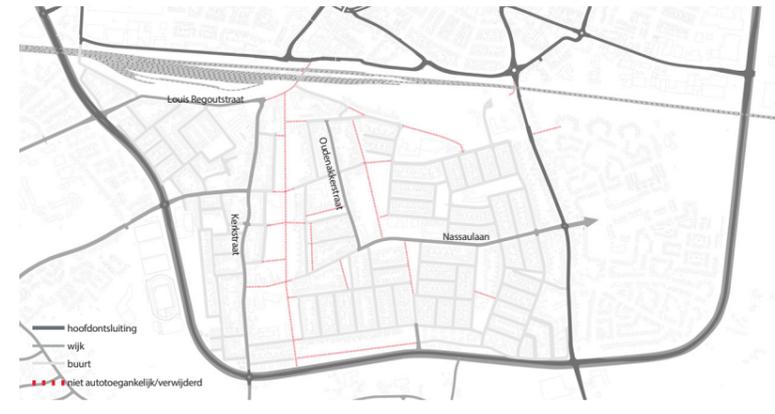
Voorzieningen

- De bestaande voorzieningclusters blijven gehandhaafd.
- Hart van Moesel wordt centraal voorzieningencentrum met winkels, ouderenvoorzieningen en maatschappelijke voorziening/sporthal.
- Dries wordt nieuwe entree tot de wijk in samenhang met ontwikkelingen rond NS station.
- Keenter dorpshart blijft kleinschalig voorzieningencentrum met ruimte voor ontmoeting en ontspanning.

Mobiliteit - fiets



Mobiliteit - auto



Groen



Stedenbouw



Sociaal domein



Faciliteiten en voorzieningen





Afweging strategieën scenario 1

Goede (voet- en fiets)verbinding van centrum naar Keent en Moesel en buitengebied wat in vele opzichten de kwaliteit van de wijk verbeterd.

Belangrijkste onderdelen:

Algemeen:

- Twee assen met de nadruk op sociale interactie, groeninrichting en beweging verbindt niet de wijken Keent en Moesel onderling.
- De oude en nieuwe voorzieningenclusters zijn verbonden met de hoofdstructuur.
- De rol van de Kerkstraat als buurtontsluitingsweg past niet goed bij het profiel van de weg.
- Hiërarchie in groen, het groen van de assen vervult een andere rol dan de groenpockets in de buurten.

1. Sint Jozefslaan op lange termijn autovrij

- Stimuleert sociale interactie; Wonen in een park met veel ruimte voor sociale nevenfuncties in het groen;
- Veilige oversteekpunten en veilige speelruimte voor bewoners en school Markeent;
- Kerkstraat behoudt functie voor autoverkeer.
- Nieuwe verbinding nodig naar buitengebied tenzij er gebruik

gemaakt wordt van bestaande rotonde.

- Kiss and Ride opnemen bij tunnel voor het station.
- Veel ruimte in het profiel voor groeninrichting
- Stimuleert gezondheid door meer bewegen in een groene buitenruimte. Stimuleert gezondheid door voetgangers en de fiets een prominente plek te geven. De auto wordt minder aantrekkelijk doordat fietsen veiliger en sneller is.

2. Mogelijkheid spoortunnel Louis Regoutstraat autovrij

- Ontsluiting Ringbaan via de Parallelweg.
- Ruimte voor het prettig en veilig inrichten van de tunnel voor voetgangers en fietsers.
- Ringbaan nog altijd goed bereikbaar maar niet meer door de wijk Keent en Moesel.

3. Dillenburg autovrij

- Wonen in een park met veel ruimte voor sociale nevenfuncties in het groen.
- Veilige oversteekpunten en veilige speel en ontmoetingsruimte voor bewoners.
- Stimuleert gezondheid door meer bewegen in een groene buitenruimte. Stimuleert gezondheid door voetgangers en

de fiets een prominente plek te geven. De auto wordt minder aantrekkelijk doordat fietsen veiliger en sneller is.

- Moeilijk oversteekpunt voor fietsers over de Nassaulaan naar de Johan Willem Frisolaan.

4. Doorgaande (fiets)verbindingen noord - zuid

- Sterke verbinding van centrum naar buitengebied.
- Verbinding over Ringbaan dient op twee plaatsen (bij voorkeur ongelijkvloers), te worden aangelegd. Geen gebruik van bestaande infra.

5. Doorgaande fietsverbindingen oost - west

- Nassaulaan wordt belangrijke buurtontsluitingsweg waardoor er duidelijk ruimte in het profiel gereserveerd dient te worden voor fietsers.
- Oversteekpunten Maaseikerweg dienen goed ingepast te worden.
- Beatrixlaan en Victor de Stuersstraat worden aantrekkelijke fietsroutes in oost-west richting.

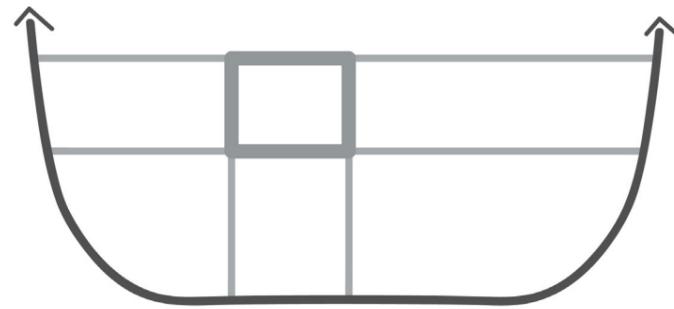
Scenario 2 - Kernen Keent en Moesel verbonden





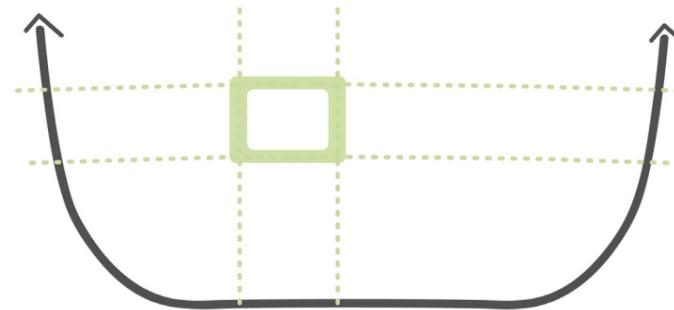
Concept

Keent en Moesel worden middels een groene interne ring maximaal verbonden. De voorzieningencentra worden via een nieuwe groene ringboulevard aan elkaar verbonden. Nieuwe voorzieningen en woningen voor bijzondere doelgroepen dienen zoveel mogelijk langs deze ring te worden gesitueerd voor een sterke, sociale en maatschappelijke groene ringboulevard.



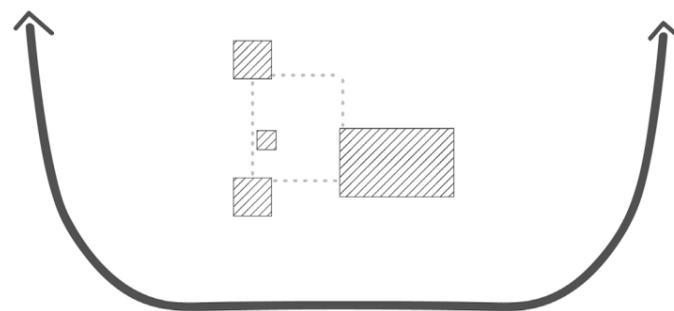
Mobiliteit

- De ringboulevard is de centrale ontsluitingsroute en is bereikbaar vanuit de buurten.
- Op de ringboulevard is de auto te gast.



Groenstructuur

- Een nieuwe groene ring verbindt een aantal elementen binnen de wijken.
- De ring wordt vormgegeven als groene boulevard en biedt ruimte voor verblijfsplekken en sport en spel.
- Verschillende groenverbindingen naar buiten de wijken.



Voorzieningen

- Alle voorzieningen zijn aan de ring gelegen en worden op deze wijze met elkaar verbonden. Zo zijn alle voorzieningen goed bereikbaar, herkenbaar en kunnen zij elkaar versterken.
- Clusteren met woningen, groen en mobiliteit.

Mobiliteit - fiets



Mobiliteit - auto



Groen



Stedenbouw



Sociaal domein



Faciliteiten en voorzieningen





Afweging strategieën scenario 2

Centrale ringboulevard die de wijken Keent en Moesel sterk met elkaar verbindt.

Belangrijkste onderdelen:

Algemeen:

- Ringboulevard verbindt Keent en Moesel met de nadruk op sociale interactie, groeninrichting en beweging in de wijk.
- De oude en nieuwe voorzieningenclusters zijn goed verbonden met de hoofdstructuur.
- Kerkstraat belangrijke rol voor recreatieve verbinding van centrum naar buitengebied.
- Niet de nadruk op het verbinden van de groene boulevard met het buitengebied in noord-zuid en oost-west richting.

Duidelijke hiërarchie in groen waarbij het groen van de groenboulevard een belangrijke wijkfunctie vervullen, de overige groenpockets functioneren meer op buurtniveau.

1. St Jozefslaan en Nassaulaan en Dillenburg groene boulevard

- St Jozefslaan en stukje Nassaulaan 30 km weg waar de auto te gast is in een profiel waar met name veel ruimte is voor de fietser en voetganger.

- Meer ruimte voor sociale interactie en ruimte voor organiseren van evenementen.
- Meer ruimte voor groeninrichting.
- Veiligheid is verbeterd op oversteekpunten en veilige speelruimte voor bewoners en school Markeent.
- Goede verbinding onderlinge voorzieningen en faciliteiten.
- Minder focus op onsluiting naar buitengebied.
- Geen relatie met stationszijde.
- Stimuleert gezondheid door meer bewegen in een groene buitenruimte. Stimuleert gezondheid door voetgangers en de fiets een prominente plek te geven. De auto wordt minder aantrekkelijk doordat fietsen veiliger en sneller is.

2. Dillenburg autovrij - fietsstraat

- Ruimte aan weerszijde kan optimaal ingezet worden voor een groene inrichting.
- Stimuleert sociale interactie; Wonen in een park met veel ruimte voor sociale nevenfuncties in het groen.
- Stukje van Beatrixlaan met Dillenburg autovrij waardoor veiligheid en bewegen te voet of per fiets gestimuleerd wordt.

3. Dries autovrij

- Dries als een dorpsplein weer warm welkom voor de wijk.
- Voorzieningen blijven goed toegankelijk, wel ruimte om te parkeren.
- Belangrijke schakel om Sint Jozefslaan te ontlasten van doorgaand verkeer.

4. Ringontsluiting via Louis Regoutstraat

- Dries autovrij, alleen bestemmingsverkeer Sint Jozefslaan.
- Niet de mogelijkheid om de inrichting van de spooronderdoorgang voor fietsers en voetgangers te verbeteren.

5. Kerkstraat fietsstraat

- Goede recreatieve aansluiting buitengebied.
- Kwaliteit voor het oude lint, past goed bij de ruimte van het wegprofiel.
- Oost-west verbindingen groene boulevard en Kerkstraat belangrijk voor een goede ontsluiting buitengebied.

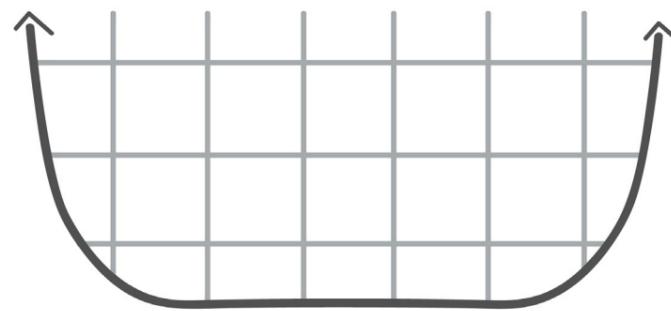
Scenario 3 - Een hart voor Keent en Moesel





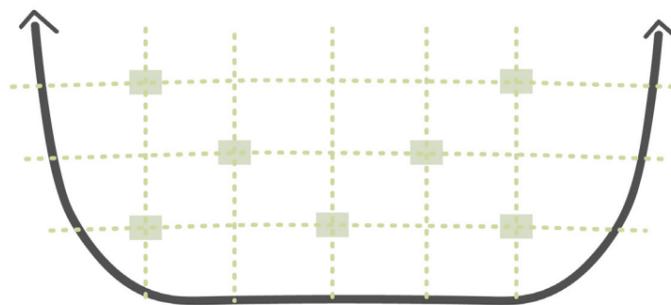
Concept

Het voorzieningencuster Oranjeplein wordt het nieuwe centrum voor de wijken. Alle voorzieningen worden hier centraal geconcentreerd en er wordt ingezet op het clusteren van ouderenzorg en maatschappelijke voorzieningen op het Oranjeplein. In de buurten vormen de heringerichte plantsoenen de centrale ontmoetingsplekken voor bewoners. Via een fijnmazig netwerk voor fietsers en voetgangers zijn alle plekken onderling verbonden en goed bereikbaar.



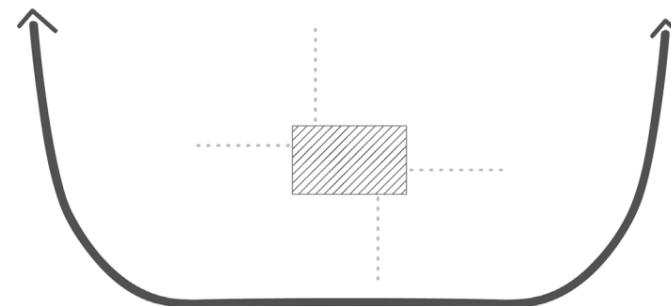
Mobiliteit

- De huidige ontsluiting van de wijken en de wegen naar het stadscentrum blijven gehandhaafd.
- Het profiel van een aantal wegen wordt aangepast zodat er veiligere routes ontstaan voor fietsers.



Groenstructuur

- De groene pockets binnen de buurten worden heringericht als kleinschalige ontmoetingsplekken met verschil in programmering met veilig spelen, sporten en wandelen/fietsen.
- Er is een fijnmazig groen netwerk van veilige fiets-en wandelroutes dat de groene pockets onderling verbindt.
- De kenmerkende laanstructuur met boombeplanting wordt verder versterkt.



Voorzieningen

- Alle voorzieningen worden samengevoegd en geconcentreerd in het hart van Moesel zodat er een sterk centrum ontstaat
- Naast het huidige voorzieningencentrum aan de Nassaulaan kunnen de locaties Dillenburg, de Zevensprong en locatie Buurthuis Moesel betrokken worden bij het cluster in groenfunctie in combinatie met wonen en voorzieningen.
- Het blok van de Jumbo locatie, kerk, Microhalcomplex kan worden ontwikkeld tot een samenhangend blok waar maatschappelijk, sociaal en wonen met faciliteiten elkaar versterken.

Mobiliteit - fiets



Mobiliteit - auto



Groen



Stedenbouw



Sociaal domein



Faciliteiten en voorzieningen





Afweging strategieën scenario 3

Centraal hart voor Keent en Moesel waar groeninrichting, sociaal-, maatschappelijke voorzieningen en andere faciliteiten samen komen.

Belangrijkste onderdelen:

Algemeen:

- Meer interne focus van de wijken op Oranjeplein waardoor Keent benadeeld wordt.
- Heldere fietsstructuur zorgt voor goede verbinding centrum met buitengebied, zowel noordelijk als in oost-west verbinding.
- Groen Dillenburg, Oranjeplein en Johan Willem Frisoaan kan niet maximaal betrokken worden door infrastructuur auto.
- Verbinden van groenpockets middels groenstructuur levert een mooie extra groenlaag op in de wijk waar ontmoeten, sporten en spelen met elkaar verbonden worden,

1. Oranjeplein als het voorzieningencluster en hart

- Oranjeplein als alzijdig centrum waar zorg voor ouderen, maatschappelijke activiteiten gekoppeld aan groeninrichting sterk met elkaar verbonden zijn.
- Keent wordt benadeeld in focus van de wijken.

- Stimuleert sociale interactie; veel ruimte voor sociale nevenfuncties in het groen gekoppeld aan winkels en andere voorzieningen zoals een bar en plek voor Maatschappelijk complex.
- Herinrichten huidig blok van de Jumbo met Microbar, Microhal, kerk, woningen en andere voorzieningen maakt dat het stedenbouwkundig weer goed aansluit in de wijk; geen achterkanten meer, clusteren van voorzieningen in een heldere opzet en woningen oostzijde.

2. Sint Jozefslaam ter hoogte van kerk autovrij

- Alleen bestemmingsverkeer Sint Jozefslaam > noordzijde niet langer meer auto-toegankelijk. Er grenzen geen woningen aan dit deel van de Sint Jozefslaam en de weg kent hier al een ander karakter.
- Ringontsluiting via Louis de Regoutstraat > Niet de mogelijkheid om de inrichting van de spooronderdoorgang voor fietsers en voetgangers te verbeteren.
- Dries en Sint Jozefslaam wel auto-toegankelijk, maar 30 km zone.

3. Duidelijke scheiding in de wijken tussen fietsverbindingen en auto-ontsluitingswegen.

- Kerkstraat, Beatrixlaan en Johan Willem Frisoaan als fietsverbinding met zo min mogelijk autoverkeer.
- Nassaulaan, Kruisstraat en Sint Jozefslaam als buurtontsluitingswegen.
- Goede autoverbinding Oranjeplein en Dries zonder dat de auto in de wijk gestimuleerd wordt en dat er doorgaand verkeer door de wijk heen kan.
- Goede recreatieve verbinding noord-zuid en oost-west.
- Meer ruimte in de wegprofielen voor groeninrichting doordat sommige profielen enkel als fietstraat worden ingericht.

4. Groenpockets verbonden aan groenstructuren

- Moeilijk om groenpockets in de buurten goed aan te laten sluiten op groen netwerk, is niet overal ruimte voor.
- Door (recreatieve) fiets- en wandelroutes te benoemen in de wijk waar de groenpockets zoveel mogelijk aan zijn gekoppeld ontstaat er een sterke groenstructuur in de wijk die de buurten beter met elkaar verbindt. Beter toegankelijkheid en aanwezigheid groen.
- Minder infrastructuur door zoveel mogelijk parallelwegen langs pockets te laten vervallen of als fietstraat in te richten.

Conclusies afweging scenario's



Samenstelling van de gekozen inrichtingsprincipes en strategieën uit de drie scenario's

Algemeen beeld

Alle drie de scenario's zetten zich in voor het weer een "Warm Welkom zijn voor de wijk". De leefbaarheid wordt vergroot door het verbeteren van de kwaliteit van de woonomgeving waardoor bewoners zich prettiger zullen voelen in de wijk. Het vergroot de veiligheid en de groenbeleving zonder de toegankelijkheid aan te tasten. Sterker nog, de toegankelijkheid wordt juist vergroot door het bieden van veilige, brede voet- en fietspaden met ontmoetingsplekken in de centrumgebieden. Door de auto in hiërarchie te degraderen waarbij de toegankelijkheid met de auto gewaarborgd blijft worden veel kwaliteiten toegevoegd. De scenario's laten zien dat zelfs een kleine ingreep waardoor de Sint Jozefslaam geen doorgaande route naar de ringbaan meer vormt, in vele aspecten een positieve uitwerking zal hebben op een groot deel van Keent. De veiligheid voor naar school gaande kinderen, fietsers en voetgangers wordt vergroot, het straatprofiel biedt ruimte voor sociale interacties, ontmoeten in een groene ruimte. De groeninrichting draagt bij aan het stimuleren van bewegen en het prettig ervaren van de buitenruimte. Er is de mogelijkheid om markten of andere evenementen te organiseren. Eenzelfde beeld kan geschetst worden voor Moesel, waar het Oranjeplein samen met Dillenburgh een vergelijkbare potentie biedt om prettige leef- en beweegruidtes richting Oranjeplein vorm te geven waardoor veilige fiets- en wandelroutes bewegen en ontmoeten stimuleren.

Toegankelijke en veilige leefomgeving

Mobiliteit

- Minder brede straatprofielen, betekent meer ruimte voor groene inrichting, afremmende maatregel hard rijden en geen parkeren meer langs de buurtontsluitingswegen.
- Profielen buurten zijn deels heringericht met waterpasserende verharding en ruimte voor groen/straatbomen, dit profiel waar mogelijk in alle buurten toepassen inclusief zelfde steen voor een eenduidig beeld in wegenhiërarchie.
- Alleen buurtontsluitingswegen asfalteren.
- Waar mogelijk in materialisatie van de weg refereren naar de oude wegstructuur zoals Kerkstraat, Kruisstraat, Keulerstraat, Victor de Stuersstraat en Regentessebuurt. Geen zwart asfalt maar bv refereren naar de zandwegen die het waren d.m.v. lichtgetinte afstrooilaag of klinkers.
- Oversteek ringbaan langzaam verkeer ongelijkvloers ter hoogte van

de Johan Willem Frisolaan.

- Oversteekbaarheid Maaseikerweg > niet langer als doorgaande route ringbaan maar als buurtontsluitingsweg opnemen. dit sluit aan bij het huidige profiel.
- Deelmobiliteit in de vorm van auto's aanbieden op de centrale plekken zoals de Dries en Oranjeplein in combinatie met het aanbieden van oplaadpunten voor fiets en scootmobiel.
- Bij nieuwbouw en renovatie de berging van de fiets zo situeren dat de toegankelijkheid eenvoudiger is dan de auto.

Gezonde duurzame leefomgeving

Groen en duurzaamheid

- Programmeren pocketparken waarbij waterberging en spelen goed gecombineerd kunnen worden.
- Ontbrekende laanstructuren herstellen.
- Groenzone spoor beter toegankelijk maken en verbinden met Graswinkel en gebied buiten de ringbaan.
- De standplaats van laanbomen verbeteren waar de wegprofielen smaller kunnen en ruimte voor toevoegen over is zoals in de Johan Willem Frisolaan, Nassaulaan, Jan de Oudestraat (jonge aanplant), Moeselplein, Regentessestraat (Zuidzijde), Valenakkerweg, Goudriaanstraat en Victor de Stuersstraat.
- Vergroten biodiversiteit door het toevoegen van meer diversiteit en gelaagdheid in beplanting in de pocketparks en brede straatprofielen. Waar mogelijk met natuurlijke bermen en plantsoenen werken waar ruimte is voor inheemse bloemenmengsels. Het beheer dient hierop aangepast te worden.
- Hittestress tegengaan door zo min mogelijk donkere materialen toe te passen, groen zoveel mogelijk ruimte te bieden waarbij laanstructuren schaduw bieden voor de belangrijke routes.
- Meer gelaagdheid groen.

Fijne woon- en leefomgeving

Stedenbouw

- Gevels aangrenzend appartementencomplex Dries aanpakken,

parkeren minder dominant maken door de weg en parkeren inclusief stoepen tot een gelijkvloerse inrichting te maken waar groeninrichting de infrastructuur structureert.

- Reorganiseren van het Oranjeplein waarbij een alzijdig en goed toegankelijk winkelcluster ontstaat met prettige verblijfsruimte en goed overzicht. zie bijlage 03 Maatschappelijk complex.
- Noordzijde Sint Jozefslaam, vanaf Kruisstraat, duidelijke keuze maken dat dit deel een ander karakter heeft in groenstructuur.

Kunnen beleven en vrije tijds besteding

Sociaal domein

- Clusteren van maatschappelijke voorzieningen, zie Bijlage 3 Maatschappelijke voorziening.
- Collectief aanpakken van inrichting openbare ruimten, de buurten hierbij betrekken, wat willen zij graag?
- Goede toegankelijkheid voor mensen met een beperking (fysiek of geestelijk) zodat ook zij zich goed kunnen bewegen door de wijk en zich prettig voelen. Dit is te bewerkstelligen door bewuste keuzes in materialen te maken die goed zichtbaar zijn voor slechtzienden, herkenningspunten voor dementerenden, ruimte voor scootmobielen met begaanbare stoepen en drempels.

Goed werken en ondernemen

Voorzieningen en faciliteiten

- Oranjeplein inzetten op functies die elkaar versterken zoals het clusteren van diverse voorzieningen op het gebied van zorg, dagelijkse behoeftes en sociale interactie in combinatie met wonen ouderen en maatschappelijke faciliteiten.
- Aanpak Dries in programma en rol voor de wijk. Inzetten op kleinschalige voorzieningen die niet concurreren met centrum en Oranjeplein. Sociale interactie en ontmoeten zijn bij deze voorzieningen belangrijk waarbij de buitenruimte ondersteunend werkt in inrichting.