

Betreft	Reconstructie Singelring 1e Klankbordgroepbijeenkomst gecombineerd met commissie OW
Opdrachtgever	Gemeente Roermond
Ons kenmerk	ROE227
Plaats	Tuinzaal gemeentehuis
Datum	18 november 2008 om 19.30 uur
Aanwezig	Deelnemers klankbordgroep - zie presentielijst Dhr. IJf - Wethouder gemeente Roermond (bij inleiding) Dhr. L. v. Ameijde - Commissie OW gemeente Roermond Dhr. J. Dohmen - Commissie OW gemeente Roermond Dhr. D. Franssen - Commissie OW gemeente Roermond Dhr. H. Gerelings - Commissie OW gemeente Roermond Dhr. J. Haassen - Commissie OW gemeente Roermond Dhr. E. Thissen - Commissie OW gemeente Roermond Dhr. J. Wuts - Commissie OW gemeente Roermond Dhr. G. Fraters - Gemeente Roermond Dhr. J.W. Boots - Kragten Dhr. H. v. Duijnhoven - Kragten Dhr. P. v.d. Akker - Kragten
Afwezig	Dhr. T. Moors - Klankbordgroep Dhr. P. Rampart - Klankbordgroep Dhr. M. Thijssen - Klankbordgroep
Verzendlijst	23 x Deelnemers klankbordgroep 9 x Gemeente Roermond, de heren IJf en Fraters en leden commissie OW 4 x Kragten intern, de heren Boots, van Duijnhoven, van den Akker en het archief

ACTIE VERSLAG**1. Inleiding**

Wethouder IJf heet de aanwezigen welkom en licht toe hoe de combinatie van klankbordgroep en commissie OW is ontstaan. Verder gaat hij in op het stilleggen van de Reconstructie Singelring in 2003 vanwege de ophanden zijnde aanleg van de R73 en dat het project nu weer is opgepakt aangezien de R73 min of meer gereed is en de gevolgen van deze aanleg deels bekend zijn. Hij verduidelijkt verder dat de Reconstructie Singelring voortkomt uit het onderhoudsprogramma (toestand riool, weg en verlichting). De fasering die voorzien is binnen het project is dan ook vooral veroorzaakt doordat gekeken is naar waar ingrijpen technisch gezien het meest dringend is. Het is absoluut de bedoeling deze kans aan te grijpen om gelijktijdig ook de inrichting van de singelring te verbeteren. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan bijvoorbeeld oversteeksituaties en het ontbreken van fietspaden op de Minderbroederssingel. Voor de eerste twee fasen zijn al budgetten gereserveerd. In de tussentijd is er aan de Singelring wel gewerkt (2001 Minderbroederssingel deels nieuwe toplaag en 2004 groot asfaltonderhoud op de gehele Singelring), niet als gevolg van de visie maar om de Singelring in een verantwoorde onderhoudstoestand te houden.

Tot slot geeft dhr. Ijf aan dat hij bij de verdere klankbordgroepbijeenkomst niet aanwezig zal zijn aangezien het in de klankbordgroepbijeenkomsten de bedoeling is informatie uit te wisselen tussen klankbordgroep en projectteam waardoor het projectteam een goede visie kan formuleren. Hierbij is in beginsel alles weer open en mag er best "visionair" gedacht worden. Politieke besluitvorming zal pas in een later stadium van het proces plaatsvinden.

2. Toelichting op het proces

Naast de klankbordgroep worden ook d.m.v. een vertegenwoordiging de bedrijven, wijkraden en organisaties, die betrokken zijn bij de openbare ruimte in zijn algemeen, geconsulteerd om hun ideeën en visie te geven over de Singelring. Dit zal leiden tot een visie, die past binnen de huidige beleidskaders, en tot ontwerpen die beide een inspraakprocedure zullen doorlopen met als streven dat in 2010 gestart kan worden met de realisatie van de eerste fase.

In de eerste klankbordgroepbijeenkomst is het vooral de bedoeling om ideeën en meningen te krijgen vanuit de klankbordgroep op basis van gesprek en discussie tussen klankbordleden onderling. Ideeën en meningen die vervolgens tijdens de visievorming worden afgewogen.

3. Planning

Tijdens de bijeenkomst is onderstaande planning toegelicht.



Binnen dit proces zijn er 4 klankbordgroepbijeenkomsten voorzien waarbij de laatste naar verwachting najaar 2009 zal plaatsvinden.

4. Nieuwe ontwikkelingen

Als basis voor de visieontwikkeling is ervoor gekozen de visie uit 2003 als vertrekpunt te nemen. Er zijn sinds 2003 een aantal nieuwe ontwikkelingen ontstaan dan wel ingezet die in de nieuwe visie meegenomen moeten worden.

In de bijeenkomst is aangehaald:

Nieuwe gerealiseerde ontwikkelingen o.a.

- Roercenter met parkeergarage, Kazernevoortterrein e.d.
- Herinrichting Markt.
- Nieuwe compartimentering binnenstad.

- Gewijzigde bewegwijzering.
- Openbaar vervoer.

Nieuw beleid en besluitvorming.

- Samenstelling raad/commissies en college B&W.
- Masterplan openbare verlichting.
- Beleid inzake blinde-geleide-voorzieningen.
- Studie opgestart door de provincie naar maatregelen en inrichting van de N280.

Nieuwe gegevens o.a.

- Verkeers- en vervoersplan Roermond in voorbereiding.
- Verkeersmodelstudie.
- Nieuwe verkeershoeveelheden.

Nieuwe geplande ruimtelijke ontwikkelingen o.a.

- Stationsomgeving.
- Roerdelta.
- Wilhelminaplein.

5. Per thema

Na een toelichting op de nieuwe ontwikkelingen is er m.b.v. een presentatie (zie bijlage) gebrainstormd per thema en aandachtsgebied. Hieraan hebben ook de leden van de commissie OW deelgenomen. Per thema is een korte introductie gegeven waarbij ook de keuzes uit de visie 2003 zijn toegelicht. Vervolgens zijn een aantal inzichten, ideeën en wensen naar voren gekomen welke zijn toegelicht en besproken maar niet zijn uit gediscussieerd of waaraan direct een "waarde" of "prioriteit" is toegekend.

Overzicht ideeën, meningen en wensen per thema gerubriceerd, voor zover deze niet per thema te rubriceren zijn komen deze terug onder het kopje diverse aandachtspunten:

De Singelring in regio en stad:

- Voor de visie is de volgorde regio en stad voor de Singelring willekeurig. Beiden beïnvloeden de functie van de Singelring en de Singelring beïnvloedt het functioneren van de stad en de regio.
- De stad wordt verdeeld door de spoorlijnen, de Roer en de Maas. Ca. 80% van de bevolking woont ten oosten van de spoorlijn en het aantal overstekken is beperkt. De spoorlijn is daardoor een grote barrière. Breng de spoorlijn vanaf het tankstation aan de Maastrichterweg tot voorbij het viaduct van de Venloseweg ondergronds, inclusief het station, en leg boven op de tunnel een weg aan. Op deze manier komen ook de Stationstunnel en de spoorwegovergang Slachthuisstraat, die als bottleneck worden ervaren, te vervallen. In reactie hierop merkt iemand anders op dat deze weg dan te dicht bij het centrum komt te liggen, los nog van de kosten die dit mee zou brengen.
- Heeft de gemeente ooit nagedacht over ondertunneling van het spoor? Opmerking: voor zover bekend niet.
- Maak vanaf de Burgemeester Höppenerlaan t.p.v. het voormalige Shelldepot een fly-over richting Maasbrug. Opgemerkt wordt hierbij dat, aangezien deze plaats erg in het zicht ligt, deze fly-over dan wel heel goed vorm gegeven moet worden.
- Wat zegt het verkeers- en vervoersplan? Is er inzage mogelijk is in het verkeers- en vervoersplan? Is er studie gedaan naar de rol van de Bredeweg en de N280? Het verkeers- en vervoersplan is momenteel in bewerking en dit traject loopt gelijk op met de Visie Reconstructie Singelring. Beide projecten hangen sterk samen, daarnaast hebben beide ook hun eigen problematiek. Het gelijktijdig ontwikkelen van Visie en mobiliteitsplan wordt gezien als een meerwaarde waarbij van de mogelijkheid gebruik moet worden gemaakt om vanuit de projectgroep

Singelring signalen, vragen en eventuele beperkingen af te geven richting projectgroep verkeers- en vervoersplan en visa versa.

- Door de vele bouwprojecten aan en in de nabijheid van de Singelring wordt veel verkeer richting Singelring getrokken en zit het verkeer vaak vast.
- Kan de Bredeweg niet aangesloten worden op de N280 i.v.m. mogelijke ontlasting van de Singelring? Opgemerkt wordt dat dit was opgenomen in de Visie 2003. Nadien is hier een studie voor uitgevoerd met als resultaat dat er te weinig fysieke ruimte is voor zo'n verbinding en dat zelfs als de ruimte wel voldoende zou zijn geweest de invloed hiervan op het verkeer zeer beperkt zou zijn.
- Haal de verkeersdruk van de Singelring af. Breng het openbaar vervoer naar de andere zijde van de Stationstunnel (achterzijde station) en weer alle doorgaande verkeer van de Singelring.
- Zijn er nieuwe verkeersintensiteiten beschikbaar? Opgemerkt wordt dat begin 2009 nieuwe tellingen beschikbaar zullen zijn.

De inrichtingsstructuur: modellen:

- De Singelring is nu versnipperd maar moet incl. het gedeelte bij de N280 als een geheel ervaren worden. Hiertoe is het noodzakelijk dat er een eenduidige inrichting komt voor de gehele Singelring.
- Voor het gedeelte tussen de Rattentoren en de Cattentoren is er al een door de raad vastgesteld plan Cuypers voor een kunstroute. Onbekend bij aanwezigen, wordt uitgezocht.
- Kan de Singelring niet via het terrein van het Outlet gecompliceerder worden (d.m.v. twee tunnels). Opgemerkt wordt dat de Singelringstructuur dan onder andere op een plaats zou komen te liggen waar deze historisch gezien niet thuis hoort.
- Maak langzaam verkeer sturend voor bewegingen op de Singelring.
- Niet alleen de verkeersfunctie telt op singelring, ook bijvoorbeeld het wonen.

Modellen voor pleinen in de Singel:

- Singelring is het belangrijkste moet prioriteit krijgen t.o.v. de pleinen. Deze prioriteit moet er niet zijn op basis van het autoverkeer.
- De pleinen moeten wel karakter hebben.
- De situatie moet bij ontbreken van verkeer ook duidelijk zijn.
- Het Stationsplein in de huidige vorm is onduidelijk en visueel niet goed. Er is geen duidelijke keuze gemaakt en feitelijk zijn het 2 pleinen. Verder is de ligging van het fietspad aan de binnenstadzijde van het plein erg onduidelijk.
- Ronde Roersingel ontbreekt in overzicht. Opgemerkt wordt dat dat komt omdat dit plein in 2003 geheel is vernieuwd, Het hoort wel in het verhaal thuis en is ook onderdeel van de visie.
- Opgemerkt wordt dat in de visie 2003 de keuze was een singel met pleinen, In dit overleg wordt het accent toch veel meer gelegd op de singelring zelf, meer richting pleinen liggen aan de singelring.

Verkeerskundige inrichting:

- Moet er wel geparkeerd worden op de Singelring? Opgemerkt wordt dat het merendeel van de klankbordgroep vindt van wel, het parkeren moet blijven en niet verminderen.
- Is een fietspad aan een zijde van de weg maar geschikt voor 2 richtingen een optie? Hoe moet het dan met de oversteekbaarheid door fietsers vooral ook naar de aan de andere wegzijde gelegen woningen? Opgemerkt wordt dat een tweezijdig fietspad aan 1 zijde van de weg gevaarlijker zou zijn op de singelring. Het brengt veel extra oversteekbewegingen teweeg voor fietsers en (verkeerd) fietsen aan de

- andere zijde is nauwelijks te voorkomen.
- In de huidige situatie wordt op sommige plaatsen met regelmaat tegen het verkeer in gefietst.
 - Probeer ongelijkvloerse kruisingen te maken.
 - Ontwerp fietsgericht.
 - Het ontbreken van vrijliggende fietspaden op de Minderbroederssingel wordt door verschillende deelnemers als belangrijkste punt hier gezien. Ook worden de oversteken als onveilig ervaren.
 - Uitdaging. Zou op de Singelring eenrichtingsverkeer mogelijk zijn? Ontstaat bij eenrichtingsverkeer een betere doorstroming? Is er voor zo'n oplossing voldoende oplossend vermogen om het verkeer elders af te wikkelen?
 - Weer het regionale verkeer.
 - Is scheiding van het regio- en stadsverkeer mogelijk?
 - Geef maximale ruimte aan voetgangers.
 - Maak bij de Weegbrug een extra rotonde hierdoor wordt ook de oversteekbaarheid ter plaatse bevorderd.
 - Breng voldoende voorzieningen aan voor ouderen.
 - Zorg voor een goede doorstroming en zorg voor een goede bereikbaarheid voor de hulpdiensten.
 - Houdt bij de inrichting al rekening met nieuwe verkeersvormen.
 - Zijn parallelwegen een optie?
Opgemerkt wordt dat hieraan veel nadelen kleven, is in 2003 onderzocht en terug te vinden in de visie 2003.
 - Er is angst voor oneigenlijk gebruik van de middenstrook.
 - Aandacht voor uitrijden Brandweer, profiel gelijk aan de rest.
 - Plaatselijk haaks parkeren?
 - Aandacht voor wijzigingen in aard van het verkeer.

Groenstructuur:

- Keuze voor grote (1ste orde) vrijuit groeiende bomen wordt door klankbordgroep ondersteund. Plaats bomen in het profiel dient zodanig gekozen te worden dat de bomen 80 jaar op deze plaats kunnen blijven staan (duurzaamheid).
- Kan er meer groen b.v. in de vorm van haagjes in boomspiegels? Hierbij wordt opgemerkt dat hiervoor in 2003 niet is gekozen i.v.m. de beheersbaarheid.
- Verschil in boomspiegels per straat hanteren?
- Als bomen ten koste gaat van het aantal parkeerplaatsen dan maar minder bomen.
- Bomen belangrijker dan parkeren.
- De boomsoort(en) en plaats bomen dienen zodanig gekozen te worden dat het zicht op de gevels behouden blijft.

Profiel Singelring:

- Voor de gehele Singelring dient een eenduidig profiel gekozen te worden.

Materialisatie:

- Gebruik plaatselijk gevelverlichting.
- Gebruik voor de verlichting palen en armaturen met een oudere uitstraling, niet te moderne armaturen.
- Zorg voor voldoende maar niet teveel verlichting en bekijk zorgvuldig wanneer, waar welke verlichting brandt.
Opgemerkt wordt dat de verlichting zal voldoen aan het Politie keurmerk veilig wonen. Voorts wordt opgemerkt dat er een masterplan openbare verlichting is. In dit plan zijn voor de binnenstad en Singelring al masten en armaturen voorzien.

Diverse aandachtspunten:

- Wordt bij de ondergrondse infra bekeken of er overgegaan kan worden op glasvezel?
Opgemerkt is dat de initiatieven elders in Nederland veelal juist zijn stopgezet om investeringen te doen in glasvezelnetwerken vanwege onvoldoende belangstelling.
- Wordt er nog aandacht besteedt aan trillingen die ontstaan?
Opgemerkt wordt dat hier in 2004 al een inventarisatie van gemaakt is en dat toen d.m.v. kleinschalig onderhoud getracht is om het ontstaan van trillingen tegen te gaan. Het ontstaan van de trillingen en hoe deze te voorkomen zal tijdens de verdere uitwerking van de Singelring weer worden bekeken.
- Wordt voor de riolering een gescheiden stelsel voorzien? Als dit niet gebeurd is dit een gemiste kans.
Opgemerkt wordt dat een gescheiden stelsel niet voorzien is.
- De Minderbroederssingel is er slecht aan toe, hier ontbreken vrijliggende fietspaden, plaatselijk is wateroverlast en de oversteken zijn onveilig. De Minderbroederssingel zou daarom naar voren getrokken moeten worden.
- Er kan geen goed plan gemaakt worden zonder van de rest te weten wat er vast staat.
- De functie van de binnenstad verandert. De functie wonen verzwaard in de binnenstad door de laatste bouwprojecten. Er zijn verschillende kernen om te winkelen.
- Leefbaarheid moet centraal staan.

6. Procesvervolg

In 2008 zal er geen klankbordgroepbijeenkomst meer zijn. De volgende bijeenkomst zal voorjaar 2009 plaatsvinden. Door leden van de commissie OW wordt verzocht om ook bij volgende klankbordgroepbijeenkomsten aanwezig te mogen zijn. Vanuit het projectteam Singelring is deze vraag niet te beantwoorden.

Bijlage(n)

Presentielijst deelnemers klankbordgroepbijeenkomst d.d. 18-11-2008
Presentatie eerste klankbordgroepbijeenkomst