

Betreft	Reconstructie Singelring Vierde klankbordgroepbijeenkomst Singelring, Tweede bijeenkomst Roerkade
Opdrachtgever	Gemeente Roermond
Ons kenmerk	ROE227/PvA
Plaats	Raadzaal stadhuis
Datum	17 februari 2011 om 19.30 uur
Aanwezig	Deelnemers klankbordgroep - zie presentielijst De heer G. Fraters - Gemeente Roermond De heer J.W. Boots - Kragten De heer H. v. Duijnhoven - Kragten De heer P. v.d. Akker - Kragten
Verzendlijst	21 x Deelnemers klankbordgroep 1 x Gemeente Roermond, de heer Fraters, Postbus 900, 6040 AX Roermond 4 x Kragten intern, de heren Boots, van Duijnhoven, van den Akker en het archief ---- 26x

VERSLAG

1. Presentatie

Aan de hand van de presentatie (zie bijlage) wordt met als vertrekpunt het schetsontwerp dat tijdens de vorige bijeenkomst is gepresenteerd de stand van zaken toegelicht.

Onderstaand een korte toelichting per dia voor zover noodzakelijk:

1. Inleiding.
2. Programma.
3. Singelring oost, uitgangspunten visie.
4. Singelring oost, verkeersstudie.

Aan de hand van een presentatie wordt toegelicht hoe de verkeersstudie is uitgevoerd en tot welke diepgang deze heeft plaats gevonden. Conclusie is dat op termijn alleen variant 6+ voldoet. Variant 6+ is eenrichtingverkeer op de Singelring tegen de klok in behoudens de gedeelten Wilhelminasingel, Buitenop, Zwartbroekplein en Willem II singel tussen Zwartbroekplein en Koninginnelaan. Op de gedeelten waar eenrichtingverkeer komt, met uitzondering van de Roerkade en Roersingel, wordt een busbaan aangelegd in tegengestelde richting welke tevens dient voor de hulpdiensten.

5 en 6. Singelring oost, richting rijstroken. Zoals ook al bij dia 4 toegelicht geeft de uitgevoerde verkeersstudie aan dat op een groot gedeelte van de Singelring eenrichtingverkeer op termijn noodzakelijk is. Gevolg hiervan is dat er binnen de uitgangspunten van de visie een nieuw profiel ontwikkeld moet worden waarin er ruimte is voor de verkeersstromen zoals in variant 6+ zijn voorgesteld.

7. Hoe verder? Zie punt 3 van dit verslag.
8. Roerkade.
9. Terugblik, schetsontwerp. Betreft schetsontwerp volgens stand 10-05-2010.
10. Terugblik, aandachtspunten. Toegelicht wordt dat uit het vorige overleg als bijzondere aandachtspunten naar voren zijn gekomen:
 - Geen parkeren.
 - Bereikbaarheid m.b.t. inritten, laden en lossen en hulpdiensten.

- Wateroverlast afwatering.
- Stallingen voor fietsen en motoren.
- Verbinding binnenstad.
- Verbinding Outlet.

De laatste twee aandachtspunten zijn in het ontwerp meegenomen door de natuurstenen bestrating van de zijstraten iets te laten doorlopen op de Roerkade. Buiten het projectgebied zijn hiervoor geen verdere maatregelen voorzien. Aan de overige punten is tijdens het opmaken van het concept inspraakontwerp alle aandacht besteed.

11. Wat is gebeurd, planproces.
 - Verkeersstudie, zie dia 4.
 - De kademuur is onderzocht en moet worden gerepareerd resp. worden gerenoveerd. De insteek is deze werkzaamheden mee te nemen met de Reconstructie Roerkade.
12. Inspraakontwerp, profiel. Betreft het profiel zoals het gebruikt zal worden in de normale eenrichtingssituatie. Toegelicht is hoe het profiel is opgebouwd en hoe met hoogteverschillen wordt omgegaan (zie dia 13).
13. Inspraakontwerp, profiel. Betreft het profiel zoals het gebruikt zal worden in de dynamische tweerichtingssituatie. Hierbij verandert het fietspad in een rijstrook en veranderen de dynamische terrassen in fietspad.
Het dwarsprofiel wordt vanaf de Roer doorgenomen. Het trottoir langs de Roer krijgt een breedte van minimaal 1,80 m. Ter plaatse van de twee trappartijen in de kademuur wordt het hekwerk, dat zich nu in het trottoir vóór de kademuur bevindt, op de kademuur zelf geplaatst. Deze ruimtewinst van circa 50 cm is hier noodzakelijk. De trottoirbreedte van 1,80 m is geschikt voor alle soorten langzaam verkeer terwijl er ruimte blijft voor verlichting, bebording en dergelijke. Ook de directe ligging naast de rijbaan en het versterken van de recreatieve functie van deze wandelroute langs de Roer maken een minimumbreedte van 1,80 m gewenst.

De (vaste) rijstrook in de richting noord=>zuid heeft een breedte van 3,70 m tussen de banden. Dit is de minimaal noodzakelijke vrije ruimte voor ontheffinghoudende landbouwvoertuigen waarvoor de Roerkade de enige beschikbare route is. In deze breedte is ook de afwatering opgenomen zodat de asfaltbreedte smaller is en het geheel een ruime buffer bij hevige regen vormt. In de normale situatie (= eenrichtingverkeer) is het tweerichtingen fietspad 3 m breed met naar de vaste autorijstrook 70 cm (schrik)ruimte en een hoogteverschil van 10 cm. Deze maatvoering maakt deze fietsrijstrook ook geschikt voor alle gemotoriseerd verkeer in de dynamische situatie (= tweerichtingenverkeer).

Met een verhoging van 5 cm en een (schrik)ruimte van 50 cm begint het verblijfsgebied. In strook van 50 cm komen lichtmasten, bebording en een hekwerk. In de normale situatie is dit de afscheiding tussen de terras- en verkeersruimte en in de dynamische situatie de afscheiding tussen fietsers en het (tweerichtingen) autoverkeer. De dynamische terras-/fietsstrook is 2,50 m breed, dit is de minimale maat voor een tweerichtingen fietspad. Tussen deze dynamische strook en de (vaste) gevelterrassen ligt een vaste loopstrook (trottoir) van 1,25 m breed. De ruimte van de gevelterrassen komt ongeveer overeen met het huidige trottoir.

Met deze indeling is een heldere indeling met duidelijk onderscheid tussen verblijven en verkeer en tussen het permanente gevelterras en het dynamische terras bereikt. Doordat bij omzetten de wisselingen in gebruik tot het minimum zijn beperkt geeft dit ook in de materialisatie de minste bezwaren en kan, ondanks een dynamische inrichting, toch een rustig en helder beeld worden neergelegd met een hoge kwalitatieve uitstraling. In de materialisatie is ervoor gekozen beide stroken voor autoverkeer (vast en dynamisch) uit te voeren in asfalt. In het verblijfsgebied bestaan de verhardingen uit hoogwaardige bestrating om het verblijfskarakter te benadrukken.

14. Inspraakontwerp, situatie. Het voorliggende inrichtingsontwerp laat zien hoe het principe dwarsprofiel voor de Roerkade vertaald is in de lengtesituatie. Door de heldere principekeuzes laat het zich goed inpassen. Hierbij zijn de benodigde overgangen zo kort mogelijk gehouden en worden de kruispunten altijd op dezelfde wijze benaderd. Enige punten uit het inrichtingsontwerp worden nader belicht.
- 15, 16 en 17. Inspraakontwerp, bijzondere aspecten. Toegelicht wordt hoe laden en lossen en de opstelruimte voor de lift van het hotel is opgelost.
- 18 en 19. Inspraakontwerp, gebruiksfuncties. Bieden inzicht in welke functies de ruimtes hebben bij zowel een- als tweerichtingsverkeer.
- 20 en 21. Inspraakontwerp, aansluitingen.
- 22, 23 en 24. Inspraakontwerp, materialisatie. Toegelicht wordt dat de Roerkade de eerste fase van de Singelring is die een nieuwe inrichting krijgt die gebaseerd is op de visie Singelring. Dien ten gevolge dienen de materialen eerst voor de gehele Singelring te worden uitgezocht welke vervolgens ook toepasbaar dienen te zijn op de Roerkade.
25. Inspraakontwerp, film. Impressie van de nieuw ingerichte Roerkade waarbij wordt opgemerkt dat de materialisatie nog niet is uitgewerkt.
26. Inspraakontwerp, afwatering. Toegelicht wordt dat er sprake is van een verbeterde reguliere afwatering waarbij de afwatering met kolken dieper en verder van de gebouwen zijn afgelegd. Hieraan toegevoegd is een "calamiteiten" afwatering op het diepste punt met een rechtstreekse afvoer naar de Roer. Indien het reguliere kolkenstelsel bij hevige neerslag onvoldoende capaciteit heeft zal het "calamiteiten" systeem het teveel aan hemelwater opvangen en rechtstreeks lozen op de Roer. Met het Waterschap is overeenstemming over het toepassen van dit systeem.
27. Singelring oost, twee linksafstroken. Om nu al eenrichtingverkeer op de Roerkade te kunnen invoeren is het noodzakelijk aan de oostzijde van de Singelring doorstroom bevorderende maatregelen te treffen. Hiertoe wordt op de Wilhelminasingel komend vanaf de N280, de linksafstrook richting de Venloseweg verlengd en wordt op de Willem II singel richting Koninginnelaan een aparte linksafstrook toegevoegd.
28. Inspraakontwerp, vragen / discussie. In punt 2 van dit verslag zijn de vragen en opmerkingen gebundeld.
29. Hoe verder, inspraak. Zie punt 3 van dit verslag.

2. Vragen en opmerkingen

Tijdens en na de presentatie is er gelegenheid geboden tot het stellen van vragen en het geven van opmerkingen. Onderstaand een overzicht van de gestelde vragen resp. geplaatste opmerkingen en bijbehorende reacties daarop.

Vraag: Is bekeken wat het effect is voor de hoeveelheid verkeer op de Singelring indien de Stationstunnel gesloten wordt voor gemotoriseerd verkeer?

Antwoord: Is niet bekeken. Verkeer zal dan via andere wegen toch de Singelring opzoeken aangezien gebleken is dat veel verkeer dat op de Singelring komt toch een bestemming aan de Singelring of in de directe aanliggende omgeving (waaronder de binnenstad) heeft.

Vraag: Is er in het verkeersmodel rekening gehouden met de ontwikkelingen aan de stations oostzijde?

Antwoord: Ja.

Vraag: De Roerkade wordt nu ingericht met eenrichtingverkeer met één rijstrook maar het verkeersmodel geeft aan dat er in 2020 of eventueel al eerder twee rijstroken nodig zijn om het verkeer af te wikkelen. Is het dan nodig om op de rest van de Singelring ook eenrichtingverkeer in te voeren?

Antwoord: De verkeersberekeningen op basis van gewogen aannames geven aan dat in 2020 op de Roerkade twee rijstroken in één richting nodig zijn. Het model laat tevens zien dat de verkeersafwikkeling al eerder (richtjaar 2015) in de problemen komt indien op de andere delen van de Singelring geen maatregelen worden door gevoerd.

Vraag: Is er in het model gekeken naar een 2e maasbrug?

Antwoord: Dit is niet het geval, in deze studie is gekeken naar de verkeersafwikkeling op de Singelring om op de Singelring tot een zo optimaal mogelijke verkeersafwikkeling te komen. De verkeersstructuur op het schaalniveau voor de gehele gemeente is vastgelegd in het mobiliteitsplan dat reeds eerder (nog voor de visie) door de raad is vastgesteld. Bij de verkeerstudies voor het Mobiliteitsplan 2020 is wel gekeken naar een 2de maasbrug en deze zou een gunstige uitwerking hebben op de verkeersafwikkeling rond de binnenstad. De benodigde investeringen en ingrepen voor een dergelijke maatregel zijn echter zodanig omvangrijk dat dit geen oplossing kan bieden voor de periode tot 2020.

Opmerking: Zoek oplossingen buiten de Singelring en gebruik daarbij verkeersontmoedigende maatregelen waarbij het regionale verkeer zoveel mogelijk van de Singelring geweerd wordt en b.v. richting A73 wordt gestuurd.

Antwoord: Daar wordt naar gezocht binnen het kader van het Mobiliteitsplan 2020, dit soort oplossingen vallen echter niet binnen het kader van de reconstructie Singelring zoals door de raad vastgesteld.

Opmerking: Kloppen de cijfers die aangenomen zijn voor de prognoses van de verkeers- toename in het verkeersmodel wel?

Antwoord: Dat weten we pas over een aantal jaar, op dit moment zijn het de meest realistische schattingen. Om voorspellingen te doen zijn prognoses nodig en ook voor deze verkeersstudie is dit het geval waarbij deze op basis van alle mogelijke informatie de toekomstige ontwikkelingen zo goed mogelijk zijn meegenomen.

Opmerking: Ten gevolge van eenrichtingverkeer op de Roerkade ontstaat er aan de oostzijde van de Singelring een extra toename van verkeer van 800 naar 1400 motorvoertuigen.

Antwoord: Dit is correct.

Vraag: Waarom is bij eenrichtingverkeer op de Singelring een busbaan nodig in tegengestelde richting? Laat de bussen gewoon met het eenrichtingverkeer meerijden zodat er geen extra ruimte verloren gaat aan de busbaan.

Antwoord: Vanuit andere beleidspunten is een busbaan noodzakelijk. Verder is de busbaan niet alleen bedoeld voor de bussen maar ook voor hulpdiensten.

Vraag: Hoe moet op de oostzijde van de Singelring het in- en uitparkeren plaatsvinden indien het verkeer daar nog verder toeneemt? Dit is nu al problematisch.

Antwoord: Het is inderdaad lastiger parkeren bij meer verkeer. Het in- en uitparkeren wordt daarentegen makkelijker gemaakt door in het ontwerp een ruimere maatvoering (lengte en breedte) van de parkeervakken aan te houden. Voor de tijd tot de reconstructies moet bekeken worden of tussentijdse maatregelen noodzakelijk zijn.

Vraag: Blijven de inritten aan de Singelring behouden?

Antwoord: Ja, dat is het uitgangspunt.

Opmerking: Bij het realiseren van de linksafstrook richting Koninginnelaan ook aandacht besteden aan het op de stoep parkeren van rolstoeltaxis. Probeer dit te verhinderen met paaltjes of iets dergelijks.

Antwoord: Zal worden meegenomen.

Opmerking: De keuze voor de kleur rood in de bestrating wordt niet als neutraal gezien, de kleur grijs bijvoorbeeld wel. Rood wordt gezien als te bepalend en ook te algemeen, het komt ook veel voor in andere binnensteden.

Vraag: De reconstructie van de Minderbroederssingel is nu op zijn vroegst 2014, het asfaltdek is in slechte toestand en geeft overlast. Kan hier onderhoud aan uitgevoerd worden?

Antwoord: Aan de Minderbroederssingel is diverse malen asfaltonderhoud uitgevoerd waarbij een aantal jaar geleden ook een deel van de toplaag is vervangen. Omdat reconstructie is voorzien is al het onderhoud op de Singelring beperkt tot het hoogst noodzakelijke om de wegen veilig te kunnen gebruiken. Jaarlijks worden opnames gedaan en plaatselijke reparaties uitgevoerd. Er zal dit jaar extra aandacht voor de Minderbroederssingel gevraagd worden.

3. **Procesvervolg**

Nadat het college het inspraakontwerp heeft vrijgegeven voor inspraak wordt de inspraakperiode gepubliceerd. Dit gebeurt gelijktijdig met het verkeersbesluit. Hiermee start voor het ontwerp een inspraakperiode van 4 weken en voor het verkeersbesluit van 6 weken. Tijdens deze periode wordt voor het ontwerp ook een inspraakavond georganiseerd. De verwachting is dat eind mei / begin juni het ontwerp kan worden ingediend voor behandeling in de raad waarbij moet worden opgemerkt dat dit ook nog afhankelijk is van de kerntakendiscussie die momenteel gevoerd wordt.

Herten, 17 februari 2011

Bijlage(n)

1. Presentielijst vierde klankbordgroepbijeenkomst Singelring, tweede Roerkade d.d. 17-02-2011
2. Presentatie vierde klankbordgroepbijeenkomst Singelring, tweede Roerkade d.d. 17-02-2010