



RECONSTRUCTIE SINGELRING FASE 3

ONTWERPKADERS

Opdrachtgever:

Gemeente Roermond

Projectnr:

ROE439

Datum:

2 november 2022

RECONSTRUCTIE SINGELRING FASE 3

ONTWERPKADERS

Opdrachtgever:	Gemeente Roermond
Projectnr:	ROE439
Rapportnr:	20221102-ROE439-Nota ontwerpkaders 2.3
Status:	Definitief
Datum:	2 november 2022

T 088 - 33 66 333
F 088 - 33 66 099
E info@kragten.nl



© 2022 Kragten
Niets uit dit rapport mag worden veeleenvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van Kragten. Het is tevens verboden informatie en kennis verwerkt in dit rapport ter beschikking te stellen aan derden of op andere wijze toe te passen dan waaraan in de overeenkomst toestemming wordt verleend.

Opsteller:
MKE

Verificatie:
HVD

Validatie:
HVD



INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING.....	5
2	DE OPGAVE	6
2.1	Visie en beleid	6
2.2	Kenmerken van de projectomgeving.....	6
2.3	De technische opgave	7
2.4	Het proces en de bijbehorende communicatie.....	7
3	DE VISIE UIT 2009 ALS VERTREKPUNT.....	8
4	ONTWERPKADERS RECONSTRUCTIE SINGELRING FASE 3.....	10
4.1	Ondergrondse infrastructuur.....	10
4.1.1	Rioolvervanging.....	10
4.1.2	Duurzaam en klimaat adaptief.....	11
4.2	Verkeersinrichting.....	11
4.2.1	Doorstroming van gemotoriseerd verkeer	11
4.2.2	Rijrichting, aantal rijstroken en middenstrook	11
4.2.3	Oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers	12
4.2.4	Fietspad aan stadszijde in twee richtingen.....	13
4.2.5	Parkeervolume	14
4.3	Verblijfs- en leefklimaat	14
4.3.1	Bomen langs de Singelring.....	14
4.3.2	Zwartbroekplein en verblijven	16
4.3.3	De zichtas Zwartbroekpoort – Kapellerpoort – Cuypershuis – Kapellerlaan	16
4.3.4	Gebied Minderbroederskerk als toegang naar de stad	17
4.4	Plangrenzen.....	17
5	SAMENVATTING VOORSTEL ONTWERPKADERS	19

AFBEELDINGEN

Afbeelding 1	Sfeerimpressie uit Visie Singelring.....	5
Afbeelding 2	Beeld ná reconstructie, Singelring Oost	5
Afbeelding 3	Plangrenzen en evt. aanvullende onderdelen	6
Afbeelding 4	Planproces in vier fasen	7
Afbeelding 5	De Singelring, met poorten naar de binnenstad	8
Afbeelding 6	Voorbeeld dwarsprofiel Minderbroederssingel uit Visie Singelring	9
Afbeelding 7	Riooladvies o.b.v. inspecties	10
Afbeelding 8	Kaderstellend voorstel aanpassen oversteek Molenstraat.....	12
Afbeelding 9	Fietsstructuur met tweerichtingen aan stadszijde	13
Afbeelding 10	Maximale loopafstanden, vastgesteld in Nota parkeernormen.....	14
Afbeelding 11	Beoogde positie van bomen in profiel cf. Visie.....	15
Afbeelding 12	Plangebied Kapellerpoort.....	16
Afbeelding 13	Omgeving Minderbroederskerk.....	17
Afbeelding 14	Voorstel plangebied ontwerp-kaders.....	18

1 INLEIDING

Ten behoeve van de reconstructie Singelring fase 3 is begin 2021 gestart met de benodigde voorbereidende werkzaamheden. Deze derde fase omvat de Minderbroederssingel, het Zwartbroekplein en de Willem II Singel tot aan de Koninginnelaan. Dit is het laatste stuk van de Singelring dat nog niet is (her)ingericht conform de eerder opgestelde en door de Raad vastgestelde Visie uit 2009. In de definitiefase, de eerste fase van de planvoorbereiding, worden de kaders bepaald waarbinnen het ontwerp en de realisatie moet gaan plaatsvinden. Diverse onderzoeken zijn uitgevoerd en het participatieproces is in volle gang.



Afbeelding 1 Sfeerimpressie uit Visie Singelring

De herinrichting van de Singelring heeft een grote impact op de stad op het gebied van verkeer, wonen en werken, maar zeker ook op het gebied van beleving en identiteit van de stad. Hiervoor moeten kaders getrokken worden en dient richting bepaald te worden. Al die kaders hebben consequenties en werken op elkaar in, ook omdat gemaakte keuzes een grote impact kunnen hebben op de stad als leef-, werk- en verblijfsgebied.



Afbeelding 2 Beeld ná reconstructie, Singelring Oost

2 DE OPGAVE

2.1 Visie en beleid

De voor de gehele Singelring opgestelde visie is in 2009 door de raad vastgesteld. Dit is destijds gedaan omdat de Singelring als een eenheid beleefd moet gaan worden, maar toen was ook al bekend dat uitvoering niet in één keer zou plaatsvinden. Na het vaststellen van de visie is gestart met de voorbereidende werkzaamheden voor de eerste deelgebieden. In 2012 is de Roerkade en Roersingel heringericht en in 2014 de Singelring Oost (Wilhelminaplein, Godsweetersingel, Stationsplein en een deel van de Willem II Singel). In 2019 is de Wilhelminasingel uitgevoerd als onderdeel van het project N280 Roermond, in opdracht van de provincie Limburg. Met de laatste fase (fase 3) wordt de Singelring gecompleteerd. De Visie uit 2009 vormt hiervoor weliswaar de basis, maar belangrijk is ook om actuele thema's zoals duurzaamheid en klimaatadaptatie een volwaardige plek te geven in de planvoorbereiding. Ook in recente beleidsdocumenten zoals de Groenvisie en het Verkeersveiligheidsplan zijn aspecten opgenomen die, daar waar van toepassing, worden geïntegreerd in de op te stellen plannen.

2.2 Kenmerken van de projectomgeving

De functies binnen de projectomgeving zijn zeer divers. Het is een woon- en leefgebied voor de aanwonenden en voor de ondernemers gevestigd aan de Minderbroederssingel, het Zwartbroekplein of de Willem II Singel de werkplek en het gezicht naar hun klanten en medewerkers. Daarnaast is het plangebied onderdeel van de primaire ontsluitingsstructuur van de stad Roermond en bevat entrees tot de binnenstad, zoals bijvoorbeeld de Molenstraat, Zwartbroekstraat en de Mariagardestraat. De brandweer is gevestigd aan de Minderbroederssingel, waardoor een goede doorgang en bereikbaarheid letterlijk van levensbelang is. Ook kenmerkt de projectomgeving zich door enkele bijzondere monumenten en objecten. De Minderbroederskerk en het gebouw waar het gezondheidscentrum in is gevestigd zijn beeldbepalend, maar dit geldt ten dele ook voor diverse panden aan de Minderbroederssingel. Ook zijn er diverse kunstwerken in het projectgebied geplaatst, zoals het Limburgs Verzetsmonument aan de voorzijde van het Gerechtsgebouw. Niet in de laatste plaats dragen de bomen langs het traject grotendeels de uitstraling van het gebied en zijn deze beeldbepalend. De opgaves om te komen tot een integraal ontwerp zijn daarom complex.



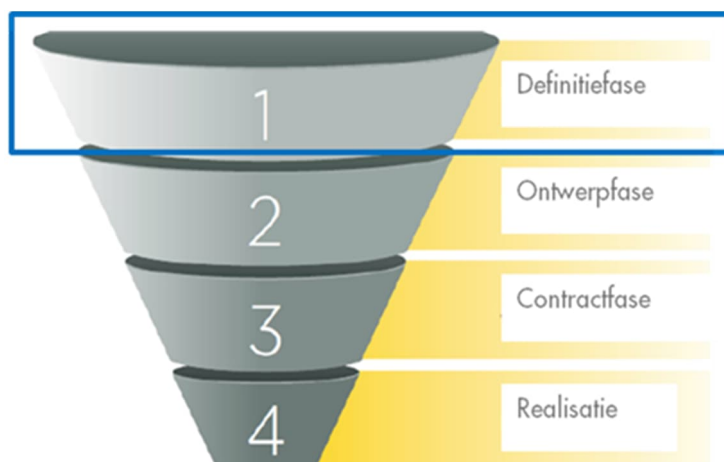
Afbeelding 3 Plangrenzen en evt. aanvullende onderdelen

2.3 De technische opgave

Vanuit het verleden is bekend dat er een aantal technische opgaven in het projectgebied aanwezig is. De staat van het rioolstelsel is zeer slecht en vervanging is onvermijdelijk. Ook is bekend dat er een bodemverontreiniging in het plangebied aanwezig is, waarvan de omvang en ernst ten tijde van dit schrijven worden onderzocht. Bovendien ligt de ondergrond vol met kabels en leidingen, waarover gesprekken met de nutsbedrijven plaatsvinden om de noodzaak en omvang van verleggingen en vervangingen inzichtelijk te maken. Als laatste is de verwachting dat bij grondwerkzaamheden op archeologisch waardevolle vondsten kunnen worden gestuit, bijvoorbeeld delen van de oude stadsmuren. Als dit ook gebeurt dan moet daar op dat moment adequaat in gehandeld worden. Dit alles maakt het onvermijdelijk dat een forse ingreep nodig is, die niet alleen forse investeringen met zich meebrengt, maar ook voor hinder zal zorgen tijdens de uitvoering.

2.4 Het proces en de bijbehorende communicatie

De opgave om te komen tot een integraal ontwerp wordt niet alleen gedaan. Mede in de geest van de op handen zijnde Omgevingswet (invoeringsdatum vooralsnog beoogd 1 juli 2023) wordt veel aandacht besteed aan het proces, de communicatie en participatie. Gedurende de planvoorbereiding zijn drie openbare informatiebijeenkomsten voorzien, waarvan de eerste reeds op 12 mei jl. heeft plaatsgevonden. Ook is een klankbordgroep geformeerd, waarvoor circa 25 belangstellenden zich hebben aangemeld. Met de klankbordgroep hebben inmiddels drie bijeenkomsten plaatsgevonden en volgens planning volgen er nog minstens vijf na de kaderstellende besluitvorming.



Afbeelding 4 Planproces in vier fasen

De klankbordgroep wordt namelijk in alle planfasen betrokken (definitiefase 3x, ontwerpfase 4x en contractfase 1x) om te komen tot dat integrale ontwerp. Bovendien vinden er individueel meerdere malen gesprekken plaats met belangrijke stakeholders, zoals o.a. de Fietzersbond, stichting Ruimte, Veilig Verkeer Nederland, de Stichting Gehandicapten Platform Roermond, Arriva en de brandweer. Over deze kaders is op 11 oktober 2022 ook een werksessie geweest met de commissie Ruimte.

Als laatste wordt ongeveer tweemaandelijks een nieuwsbrief gepubliceerd waarmee belangstellenden op de hoogte worden gehouden over actuele ontwikkelingen en voortgang. Via de website www.singeling.nl kunnen mensen zich hiervoor aanmelden en aanvullende informatie is op deze website terug te lezen.

3 DE VISIE UIT 2009 ALS VERTREKPOINT

In de wetenschap dat zo'n majeur project als de Singelring niet in één fase gereconstrueerd kon worden is destijds expliciet gekozen om een allesomvattende visie te laten vaststellen door de Raad om hiermee de kans te vergroten dat, op het moment dat alle fasen uitgevoerd zijn, een samenhangende Singelring is ontstaan. Deze samenhang is dan ook een belangrijk onderdeel van deze visie. Een samenhang die de gebruiker van de Singelring herkenbaarheid geeft. "Ik voel dat ik me op de Singelring begeef". De huidige Singelring ligt daar, waar vóór de 19de eeuw de stadsmuren en wallen en haar grachten lagen. In de 19de eeuw zijn deze, zoals op heel veel plaatsen in Nederland, geslecht en zijn er brede straten, vaak met laanstructuren, ontstaan en statige huizen in vaak strakke gevellijnen.

In Roermond omvat de Singelring hiermee volledig de oude stad met zijn middeleeuwse patronen, bebouwing en kleinschalig grid. Daarmee vormt de Singelring de overgang tussen de middeleeuwse binnenstad en de latere uitleggebieden. Om dit te benadrukken is in de visie gekozen voor robuuste materialen en maatvoeringen, aansluitend op het brede profiel tussen de grote, vaak statige en hoge panden langs de singel. Maar wel materialen van een hoge kwaliteit, passend bij de kwaliteit en allure van de binnenstad.

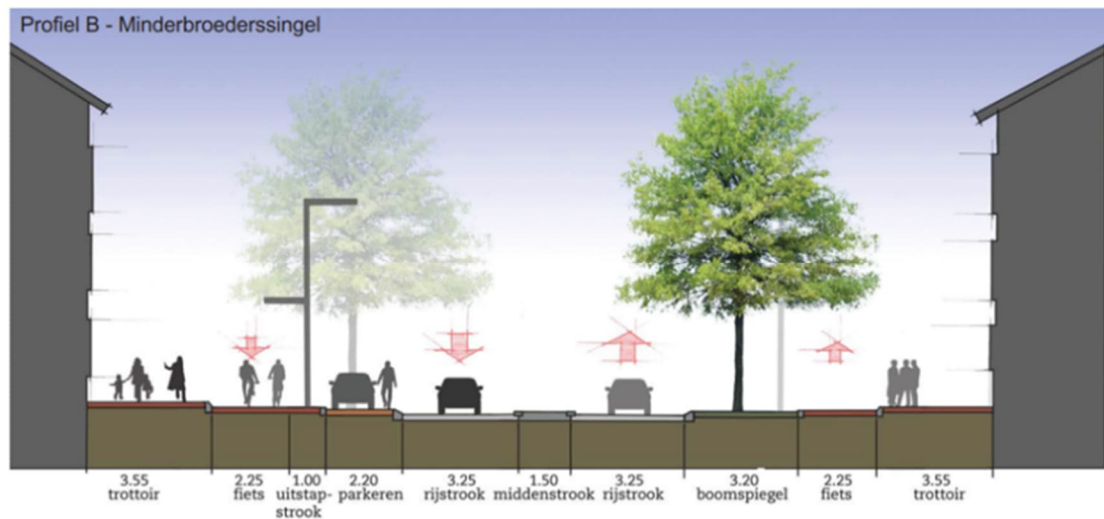


Afbeelding 5 De Singelring, met poorten naar de binnenstad

In de oude stadsmuren zaten poorten om de stad te bereiken. Deze poorten zijn op dit moment vaak nog steeds de poorten naar de stad. Een mooi voorbeeld hiervan is de Zwartbroekpoort. De belangrijke benadering van de stad vanuit het zuiden en met name ook vanuit Kapel in 't Zand. De visie zegt over deze toegangen tot de stad dat deze als zodanig herkenbaar moeten zijn, vaak als plein vormgegeven en afwijkend in uitstraling. Ook zegt de visie dat de onderbreking van deze plekken/pleinen niet zo groot mogen zijn dat de continuïteit van de Singel daarmee verloren gaat.

Zoals hiervoor al gezegd is een kenmerk van stadse singels, en zeker ook de Singelring in Roermond, lanen van grote, vrij uitgroeiende bomen. Juist hier is in de visie veel aandacht aan geschonken. Als uitgangspunt is gesteld dat er bomen op de Singelring moeten zijn, zoveel mogelijk aan twee zijden van de weg. Vrij uitgroeiende bomen van de eerste grootte en die dat ook kunnen worden. Dat betekent dat zowel bovengronds als ondergronds voldoende ruimte is voor de boom om goed te groeien, beeldbepalend te kunnen zijn en gezond oud kunnen worden. En oud worden is in ieder geval ouder dan 80 jaar.

Verkeerskundig zegt de visie uit 2009 dat de Singel primair bedoeld is om de binnenstad te bereiken voor gemotoriseerd verkeer dat er daadwerkelijk moet zijn. Maar nog veel meer ten dienste van de bereikbaarheid van langzaam verkeer (fietser en voetganger). Dit betekent dat doorgaand verkeer, dat niet in de binnenstad hoeft te zijn, zich ook zo min mogelijk op de Singelring moet begeven. Zo min mogelijk omdat de Singelring wel dient te faciliteren in verkeersbewegingen tussen de verschillende omliggende wijken van Roermond. Ook betekent dit dat ruimte en comfort gegeven wordt aan vooral fietsers en voetgangers. Dit resulteert in het uitgangspunt van brede trottoirs en vrij liggende fietspaden.



Afbeelding 6 Voorbeeld dwarsprofiel Minderbroederssingel uit Visie Singelring

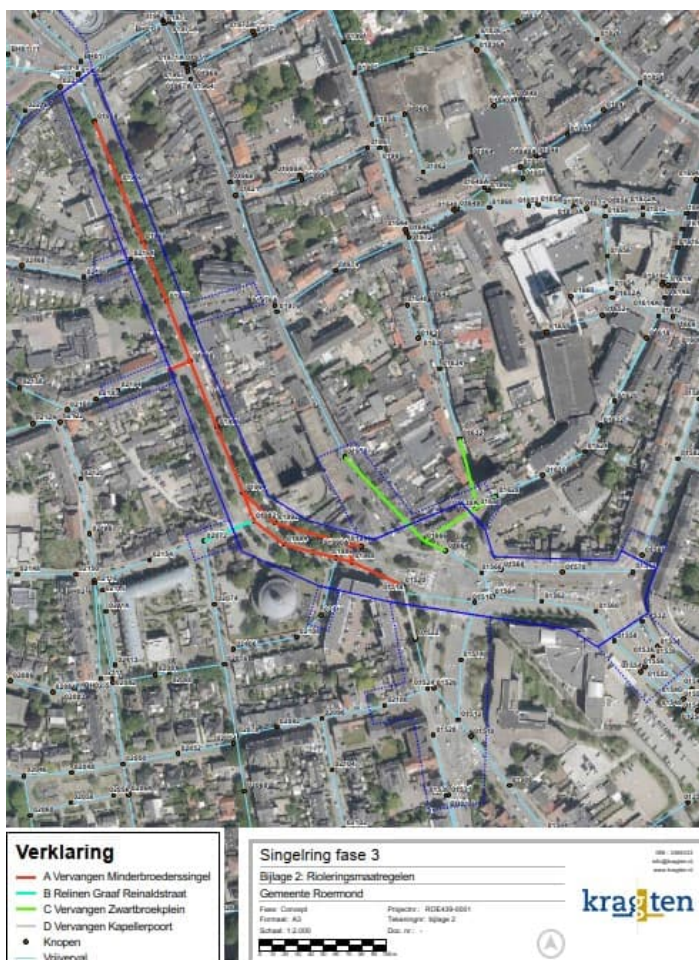
4 ONTWERPKADERS RECONSTRUCTIE SINGELRING FASE 3

De Definitiefase wordt afgesloten met een besluit over de ontwerpkaders voor het project Reconstructie Singelring Fase 3. Deze ontwerpkaders vormen dan het raamwerk voor het verdere ontwerpproces. Deze worden in navolgende paragrafen inhoudelijk behandeld.

4.1 Ondergrondse infrastructuur

4.1.1 Riolvervanging

Uit de beoordeling van recente rioolinspecties is gebleken dat het hoofdriool onder de volledige Minderbroederssingel en een deel van het Zwartbroekplein volledig moet worden vervangen. Ook in aangrenzende delen van de Zwartbroekstraat, Schuitenbergh en een gedeelte van Kapellerpoort is het riool nodig toe aan vervanging. Verder is reparatie nodig van de eerste rioolstreng in de Graaf Reinaldstraat. De riolering onder het deel Willem II Singel heeft nog een restlevensduur van meer dan 30 jaar. In het budget van fase 3 zit evenwel alleen het gedeelte ter hoogte van de Minderbroederssingel. Echter, door de andere delen nu al mee te nemen voorkomen we verdere noodoplossingen, veroorzaken we eenmalig overlast tijdens de uitvoering en kunnen we de maaiveldinrichting direct blijvend uitvoeren.



Afbeelding 7 Riooladvies o.b.v. inspecties

- Het uitgangspunt voor de verdere uitwerking is het uitvoeren van de rioolwerken zoals beschreven en voortgekomen uit de beoordeling van de rioolinspectie en het daaruit voortvloeiende advies.

4.1.2 Duurzaam en klimaat adaptief

Ten behoeve van de reconstructie Singelring fase 3 worden de mogelijkheden onderzocht voor het toepassen van voorzieningen voor hemelwaterinfiltratie zoals voorschreven in het Gemeentelijk Rioleringsplan. Infiltratie geeft antwoord op het klimaat adaptief maken van het gebied en geeft mogelijk antwoord op de thema's wateroverlast en droogte. Voor wat betreft wateroverlast zijn er geen specifieke aandachtspunten anders dan behoud van de huidige mogelijkheden waarlangs overtollig regenwater kan afstromen via het wegoppervlak.

Voor infiltratie zijn verschillende mogelijkheden denkbaar. Bij de reconstructie van de Kapellerlaan zijn onlangs infiltratievoorzieningen aangelegd in de vorm van Rockflow, maar ook andere voorzieningen zijn denkbaar, zoals bijv. bergingskelders. De keuze in soort en omvang van de infiltratievoorziening hangt onder andere samen met de grondsamenstelling, maar ook de aanwezigheid van bodemverontreiniging moet worden meegenomen in deze afweging. Dit laatste is nog in onderzoek en medebepalend, waardoor de keuze voor een van de systemen nog niet definitief kan worden gemaakt. De grondsamenstelling leent zich echter wel voor toepassing van hemelwaterinfiltratie (goede waterdoorlatendheid).

- Voor de ontwerpfase is het in combinatie met de reconstructie zo volledig mogelijk afkoppelen van het openbaar verhard oppervlak het uitgangspunt. Particulier oppervlak kan worden meegenomen voor zover doelmatig en passend binnen de gebiedsgerichte aanpak. Het toepassen van hemelwaterinfiltratie binnen dit project dient daarbij om kostenverantwoord het merendeel van de regenbuien te infiltreren ten behoeve van klimaatadaptatie en voorkomen van bodemuitdroging.

4.2 Verkeersinrichting

4.2.1 Doorstroming van gemotoriseerd verkeer

In de Visie uit 2009 is geopperd om op het Zwartbroekplein een ovonde te realiseren. De ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit in de afgelopen jaren hebben enkele jaren geleden al geleid tot de voorkeur voor het behoud van een kruispunt met verkeerslichten. Hiermee kan het verkeer beter worden gestuurd, worden geanticipeerd op hulpdiensten en wordt de doorstroming van het snel verkeer het minst belemmerd door overstekende voetgangers en fietsers. Deze deelnemers krijgen in de huidige kruispuntvormen op vaste momenten groen om veilig te kunnen oversteken. In dit kader dient nogmaals vermeld te worden dat in de Visie is opgenomen dat de Singelring primair de functie heeft om de binnenstad te bereiken en doorgaand verkeer elders gefaciliteerd wordt.

4.2.2 Rijrichting, aantal rijstroken en middenstrook

In de Visie uit 2009 is uitgegaan van een inrichting van dit deel van de Singelring voor verkeer in twee richtingen. Bij de invoering van éénrichtingverkeer op de Singelring in 2012 is voor heel fase 3 tweerichtingsverkeer als gewenst bepaald. In 2021 is door RHDHV opnieuw onderzoek verricht naar de verkeerssituatie, mede in relatie tot het verkeer op de Roerkade, nu en in de toekomst. In dat onderzoek is opnieuw geadviseerd dit deel van de Singelring in twee richtingen open te houden en in beide richtingen één rijstrook toe te passen, om hiermee de bereikbaarheid van het centrum van Roermond te kunnen waarborgen. De ligging van de brandweerkazerne aan de Minderbroederssingel wordt ook als een argument gezien om verkeer in twee richtingen te laten rijden. Hiermee is geen wijziging voorzien in de verkeerstechnische hoofdstructuur.

- Uitgangspunt vanuit het voortraject en laatste onderzoek blijft voor dit deel van de Singelring het in twee richtingen open houden voor verkeer met op wegvakniveau in beide rijrichtingen één rijstrook, om de bereikbaarheid van de binnenstad van Roermond en aansluitende wijken zo goed mogelijk te kunnen waarborgen.

In de visie van 2009 staat in het wensprofiel van de Minderbroederssingel een 1,50 meter brede middenstrook getekend. Dit om de oversteekbaarheid te faciliteren en naar de toekomst toe meer ruimte voor de auto te reserveren. Dit gaat echter ten koste van de breedte van de trottoirs en eventueel extra toe te voegen groen. Het toepassen van een groene middenberm is vanuit oogpunt van beheer en onderhoud minder wenselijk (o.a. in verband met wegafzettingen).

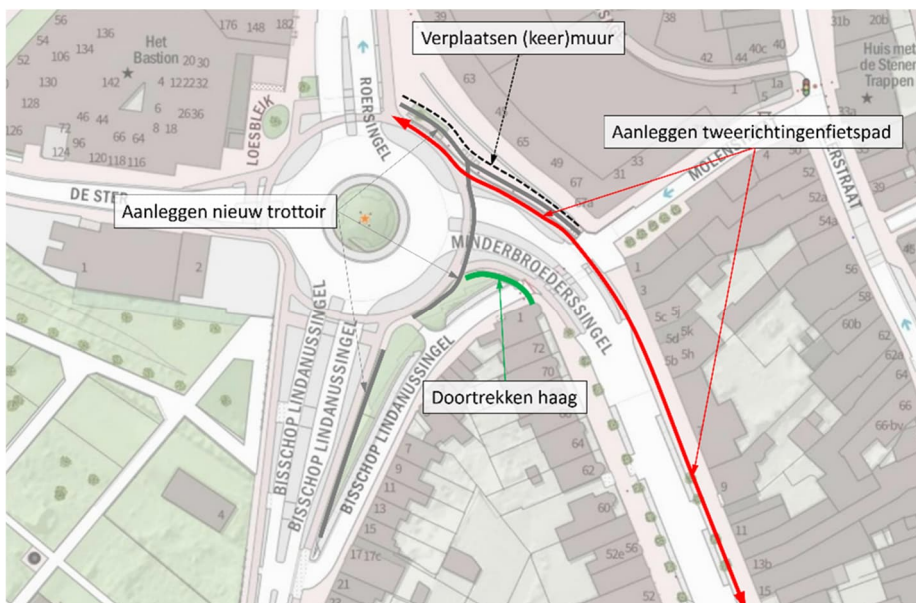
→ Uitgangspunt is dat de middenstrook een duidelijke scheiding van verkeersstromen en herkenbaarheid van de Singelring moet ondersteunen. De mogelijkheden van de middenstrook in het faciliteren van oversteekvoorzieningen en de doorgang voor het landbouwverkeer, worden daarbij in de ontwerpfase uitgewerkt waarbij vrijkomende ruimte ten gunste van langzaam verkeer en zo mogelijk extra groen komt.

4.2.3 Oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers

Aan dit deel van de Singelring liggen diverse oversteekmogelijkheden. Bij het Zwartbroekplein en de Koninginnelaan is dit geregeld met verkeerslichten. Ter plaatse van de brandweerkazerne, de Graaf Reinoldstraat en de Molenstraat liggen nu zebrapaden. Vooralsnog voorzien we dat deze terugkomen in het nieuwe ontwerp, waar mogelijk met optimalisaties. Qua positie moet nog de afweging worden gemaakt voor de optimale ligging, bijvoorbeeld de afweging of de oversteek bij de Graaf Reinoldstraat zou moeten liggen of beter ter plaatse van het gezondheidscentrum kan worden gerealiseerd.

De meest complexe oversteek betreft deze ter hoogte van de Molenstraat. Zowel tijdens gesprekken met stakeholders als tijdens de klankbordgroep bijeenkomsten is deze locatie veelvuldig genoemd. In het Fietsplan uit 2019 is deze oversteek overigens ook al als knelpunt benoemd en ook in het Verkeersveiligheidsplan (2020) staat deze oversteek benoemd als subjectief verkeersonveilige locatie en wordt voorgesteld hier maatregelen te nemen.

Voetgangers hebben nu wel voorrang, maar fietsers niet en auto's die de rotonde verlaten verwachten deze oversteek niet. Bovendien ligt ter plaatse van de rotonde Roersingel ook een fietsoversteek (maar geen voetgangersoversteek). De afweging die hier in het kader van dit project is gemaakt is of we de huidige situatie behouden, fietsers en voetgangers beiden in de voorrang brengen of dat we de oversteek volledig opheffen en ter plaatse van de rotonde een aanpassing doen. Op basis van de afwegingen die zijn gemaakt kan worden geconcludeerd dat niet één variant zorgt voor een optimale verkeerssituatie. In alle gevallen zal er enige mate van (gevoel van) verkeersonveiligheid blijven, die met het nemen van maatregelen nooit volledig kan worden weggenomen.



Afbeelding 8 Kaderstellend voorstel aanpassen oversteek Molenstraat

Alles overwegende gaat, vanuit verkeersveiligheidsoogpunt, de voorkeur uit naar het volledig saneren van deze oversteek en deze te verplaatsen naar de rotonde, zodat daar zowel een voetgangersoversteek als een fietsoversteek beschikbaar is. De huidige doorsteek via de parallelweg Bisschop Lindanussingel moet dan onmogelijk worden gemaakt en ten zuiden van de rotonde dient de groenstrook deels te worden opgeofferd ten gunste van een trottoir. Tussen de Molenstraat en de rotonde dient het fietspad in twee richtingen berijdbaar te worden gemaakt. Dit zorgt voor het meest duidelijke verkeersbeeld. Om dit te realiseren moet ook de keermuur nabij de Jumbo worden aangepast.

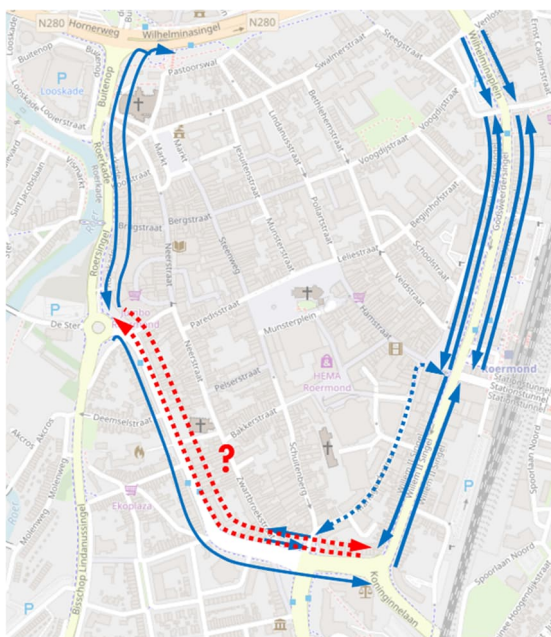
- Het verleggen van deze oversteek richting rotonde Roersingel ten behoeve van de definitieve besluitvorming wordt in de ontwerpfase uitgewerkt.

4.2.4 Fietspad aan stadszijde in twee richtingen

Momenteel hebben met name fietsers geen volwaardige plek in het wegprofiel. Mede uit oogpunt van fietsstimulering en verkeersveiligheid wordt het van grote toegevoegde waarde geacht om over het volledige tracé vrijliggende fietspaden aan te leggen, aan de buitenzijde van de toekomstige parkeerstroken. Dit principe is op de Singelring Oost (Willem II Singel en Godsweetersingel) ook toegepast. Vanuit de principes van duurzaam veilig verkeer passen deze vrijliggende fietspaden ook in relatie tot een gebiedsontsluitingsweg. Dit is dan ook als zodanig vertaald in de visie van 2009.

Aan beide zijden van de Singelring zijn vrijliggende fietspaden (in één richting) dus voorzien. Daarnaast kan ervoor gekozen worden om het fietspad aan de stadszijde in twee richtingen uit te voeren. Dit kost wel extra plek in het profiel maar levert ook wel wat op. Zo hoeven fietsers minder vaak de Singelring over te steken en faciliteert het met name ook de fietsvriendelijke binnenstad. Zeker als aansluitend gekozen wordt dit tweerichtingenfietspad te laten aansluiten op het tweerichtingenfietspad langs de Roersingel en Roerkade. De keuze voor het aanpassen van de oversteek Molenstraat, zoals behandeld in voorgaand onderwerp, heeft hiermee eveneens een directe relatie. Overigens is er vanuit de klankbordgroep een overwegend positief oordeel over een tweerichtingenfietspad aan de stadszijde. Ook vanuit WN is een positief signaal gegeven. De Fietsersbond heeft enkele bedenkingen bij de toepassing van een tweerichtingenfietspad uit vrees voor het niet verwachten van fietsers uit twee richtingen door automobilisten van en naar de zijwegen.

- Het aanbrengen van een tweerichtingsfietspad aan de zijde van de binnenstad en een éénrichtingsfietspad aan de andere zijde wordt als uitgangspunt genomen voor de ontwerpfase.



Afbeelding 9 Fietstructuur met tweerichtingen aan stadszijde

4.2.5 Parkeervolume

Langs een groot deel van de Minderbroederssingel liggen nu 71 parkeerplaatsen, op het Zwartbroekplein 2 en op de Willem II Singel (tot de Koninginnelaan) geen. Uit het onderzoek van RHDHV uit 2021 blijkt dat hier intensief wordt geparkeerd, op nagenoeg alle dagdelen. Op basis van dit onderzoek is daarom door RHDHV geadviseerd om het aantal parkeerplaatsen niet of zo min mogelijk te verminderen. Echter, geparkeerde voertuigen dragen niet bij aan de gewenste verblijfskwaliteit van de openbare ruimte en in sommige gevallen ook niet aan de verkeersveiligheid. Dit is ook een van de bespreekpunten geweest met de klankbordgroep en met stakeholders.

De visie plaatst de (nieuwe) bomen in de parkeerstrook. Hierdoor komen de bomen maximaal verwijderd te staan van de gevels waardoor ze uit kunnen groeien zonder dat ze overlast aan de panden geven. Ook wordt het beeld van de geparkeerde auto's hiermee verzacht en geven de bomen meer geborgenheid aan de fietsers ten opzichte van het gemotoriseerde verkeer. Deze keuze maakt wel dat dit waarschijnlijk ten koste gaat van het aantal parkeerplaatsen. Globaal is deze reductie geschat op ongeveer 20%, in de ontwerpfase wordt duidelijk hoeveel parkeerplaatsen exact aangelegd kunnen worden. Als de wens bestaat om nog meer groen toe te passen kan zelfs worden overwogen om parkeren aan één zijde helemaal achterwege te laten, zoals op de Singelring Oost ook is gedaan (daar overigens vanwege toepassing van de busbaan en de juridische belemmeringen die dit met zich meebrengt).

Het reduceren van het aantal parkeerplaatsen betekent echter dat alternatieven wenselijk zijn, zeker als de beschikbare capaciteit verder afneemt bij een intensief gebruik. In de Nota parkeernormen (vastgesteld, 2021) zijn nieuwe uitgangspunten opgenomen, bijv. ten aanzien van acceptabele loopafstanden. Voor het projectgebied (centrum) is bepaald dat voor bewoners een loopafstand van 400 meter acceptabel wordt geacht. Dit houdt in dat waarschijnlijk door bewoners van de Minderbroederssingel meer geparkeerd gaat worden in de wijk Roerzicht, waar met name in het zuidelijke deel nog voldoende capaciteit beschikbaar is. Bezoekers van de binnenstad hebben nog een alternatief in de parkeergarage bij de Jumbo, waar doorgaans nog capaciteit beschikbaar is.

Gebied	Wonen	Werken	Overige functies
Centrum	400 meter	600 meter	300 meter
Schil	200 meter	400 meter	200 meter
Rest bebouwde kom	200 meter	200 meter	200 meter
Buiten bebouwde kom	100 meter	200 meter	100 meter

Tabel 4 Maximale loopafstanden.

Afbeelding 10 Maximale loopafstanden, vastgesteld in Nota parkeernormen

- Uitgangspunt voor het ontwerp is de inrichting conform de Visie waarbij in samenhang met de gewenste vergroening het streven is het huidige aantal parkeerplaatsen zo veel mogelijk terug te brengen.

4.3 Verblijfs- en leefklimaat

4.3.1 Bomen langs de Singelring

De verblijfs- en leefkwaliteit wordt door een aantal aspecten bepaald. Eén van de meest belangrijke betreft de groeninrichting en met name de aanwezigheid van bomen. In de Minderbroederssingel zijn deze prominent aanwezig en mede beeldbepalend. Voor het Zwartbroekplein en projectdeel Willem II Singel geldt dat niet, hier ontbreekt een doorgaande bomenstructuur. Er zijn echter nog enkele kanttekeningen bij de bestaande bomen.

De huidige groeiplaatsen zijn ontoereikend en leiden onder andere tot wortelopdruk. Dit leidt er ook toe dat de kwaliteit van de bomen niet wordt versterkt en de bomen ernstig worden belemmerd in hun doorgroeimogelijkheden. Daarnaast beperkt de locatie van de bestaande bomen de mogelijkheden tot verbetering van de inrichting. Gezien het feit dat het riool moet worden vervangen, kabels en leidingen moeten worden verlegd en de bodemverontreiniging moet worden gesaneerd is het echter de vraag in welke mate de bomen sowieso kunnen blijven staan, met name langs de Minderbroederssingel.

Voor de huidige lindebomen die in de middenberm staan in het deelgebied Zwartbroekplein zijn er mogelijke kansen om de bomen te handhaven in het nieuwe ontwerp. De bomen hebben een goede kwaliteit en staan op een locatie waar ze bovengronds vrij kunnen uitgroeien. Wat de consequenties zijn van de ondergrondse werkzaamheden is op dit moment nog niet te beoordelen, maar mogelijk zijn hier kansen om een aantal bomen duurzaam te behouden. Van de bomen die in de ruime plantvakken staan voor het appartementencomplex Zwartbroekpoort hebben een aantal bomen niet een optimale kroonopbouw. De bomen met een goede kwaliteit zijn mogelijk duurzaam te handhaven binnen het nieuwe ontwerp, mede afhankelijk van de wijze waarop de rioolvervanging wordt opgenomen in deze reconstructie.

Feit is echter wel dat het huidige groen door de meeste aanwonenden positief wordt beoordeeld, onder andere vanwege de schaduwwerking, uitstraling en verkoelende werking. Negatieve aspecten zijn onder andere de overlast door vallend groen (blad, 'propellers' etc.).



Afbeelding 11 Beoogde positie van bomen in profiel cf. Visie

De visie is ook hier weer duidelijk over. Langs de singels dient een doorgaande bomenlaan, zoveel mogelijk aan weerszijden van de weg, te zorgen voor continuïteit en uitstraling. De aangebrachte bomen bezitten zowel boven- als ondergronds de ruimte om te leven en uit te groeien tot volwassen, grote bomen en dat voor minimaal 80 jaar na reconstructie. Ook de Groenvisie spreekt zich uit voor het herstellen van de bomenstructuur op de Willem II Singel. Dit samen met de wens ook de Kapellerpoort onderdeel te maken van deze hoofdbomenstructuur. Gezien de beschikbare ruimte bestaan hier mogelijkheden toe bij een volledige herinrichting.

- Uitgangspunt voor het ontwerp zijn zodoende bomen en boomstandplaatsen conform de visie en het aanbrengen van een doorgaande bomenstructuur. Daarnaast wordt gezocht de groeninrichting te versterken en zo mogelijk te vergroten.

4.3.2 Zwartbroekplein en verblijven

In het plangebied zijn er enkele belangrijke plekken waar de verbinding met de binnenstad aandacht vraagt. Het Zwartbroekplein is er daar één van. Vanuit verkeersoogpunt zijn hier belangrijke functies voor de verkeersverdeling en bereikbaarheid aanwezig. Als verbindende schakel tussen binnenstad en bijvoorbeeld Cuypershuis en Kapellerlaan kent het echter weinig aantrekkelijkheid. Ook liggen er enkele horecagelegenheden aan het plein waarvoor verbetering van de verblijfskwaliteit van toegevoegde waarde is. Daarbij ligt er ook een vergroeningsopgave en is de toegankelijkheid van belang, onder andere voor mensen met een (visuele of fysieke) beperking. Vanuit het gebiedsprofiel binnenstad is het Zwartbroekplein een plek waar meer verbinding gelegd zou moeten worden tussen binnenstad, Kapellerlaan en Cuypershuis. Vanuit het gebiedsprofiel is het een kansrijke entree naar de binnenstad.

→ Als uitgangspunt voor het Zwartbroekplein wordt in de ontwerpfase gestreefd naar verbetering van de verblijfskwaliteit en de verkeerssituatie. Ruimtelijk wordt daarbij het Zwartbroekplein in sterke samenhang gezien met de aansluitende delen van de Minderbroedersingel en Willem II Singel en met de Kapellerpoort.

4.3.3 De zichtas Zwartbroekpoort – Kapellerpoort – Cuypershuis – Kapellerlaan

De verkeerskundige herinrichting van het Zwartbroekplein gaat ook zijn beslag krijgen op de aansluiting ter plaatse van de Kapellerpoort richting Andersonweg/Kapellerlaan. Verkeerstechnisch en ruimtelijke zijn het Zwartbroekplein en de Kapellerpoort nauw verbonden en ligt er vanuit cultuurhistorie een samenhang en relatie tussen de Middeleeuwse stad, het Cuypershuis en de Kapellerlaan.

De Kapellerlaan is onlangs ingericht met hoogwaardige materialen zoals ook is voorzien voor de Singelring. In het plangebied reconstructie Singelring zit niet de Kapellerpoort. Inmiddels is ook voor de Kapellerpoort een onderhoudsnoodzaak ontstaan en is een gedeeltelijke rioolvervangings noodzakelijk. Hierbij kan er gekozen worden om vooralsnog de noodzakelijke aansluitingen ten behoeve van het verkeer uit te voeren, beperkt onderhoud uit te voeren en een eventuele herinrichting daarbuiten achterwege te laten of later uit te voeren. Als dit later gedaan wordt betekent dit dat de gebruikers van de plek tweemaal overlast zullen ervaren. Als er geen nieuwe inrichting komt dan betekent dit dat de kwalitatief hoogwaardige gebieden Singelring en Kapellerlaan onderbroken worden door een gebied met de standaard kwaliteit. Hierdoor zal de bezoeker de relatie tussen beide gebieden op deze belangrijke entree van het centrum, niet beleven of de samenhang niet begrijpen.



Afbeelding 12 Plangebied Kapellerpoort

- In het ontwerpproces wordt de Kapellerpoort integraal opgenomen in het plangebied met een herinrichting gelijkwaardig aan de inrichting van de Singelring en Kapellerlaan, inclusief hemelwaterinfiltratievoorzieningen.

4.3.4 Gebied Minderbroederskerk als toegang naar de stad

De Minderbroederskerk (Rijksmonument naast de Peregrinus Vogelstraat) is een landmark langs de Singelring door zijn historisch gebouw in combinatie met de monumentale bomen. Aan de overkant ligt een extra ruimte in de vorm van het voorplein van de brandweerkazerne.

Deze plek is in de visie uit 2009 al aangemerkt als plek die aandacht vraagt. Met name de huidige inrichting van de Peregrinus Vogelstraat sluit onvoldoende aan op de kwaliteit van de binnenstad en de toekomstige kwaliteit van de Singel. Ook het kerkbestuur ziet mogelijkheden om de bestaande situatie te verbeteren. Het voorplein bij de brandweerkazerne biedt ook mogelijkheden om in samenhang de kwaliteit van het gebied te verbeteren. Echter, een eventuele nieuwe locatie van de brandweerkazerne is onderwerp van discussie. Als dit concreet wordt, zal het verplaatsen mogelijk ook gevolgen hebben voor het bestaande gebouw en de inrichting van het voorterrein.



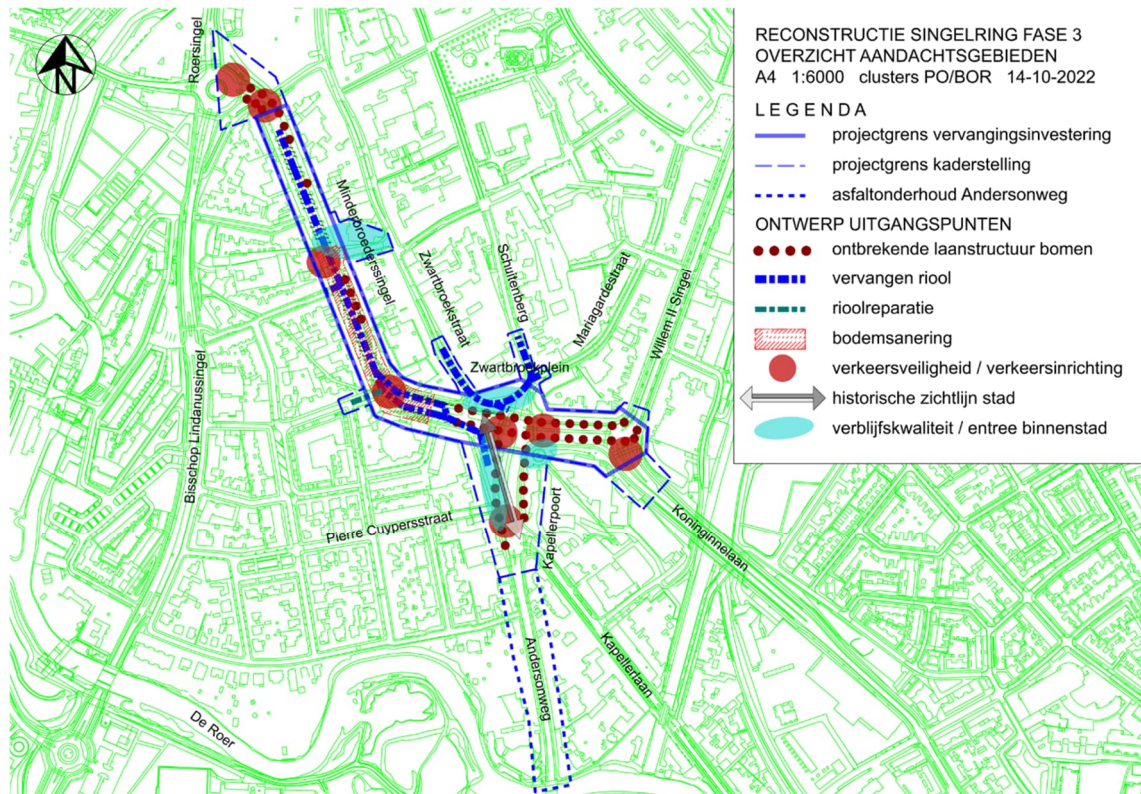
Afbeelding 13 Omgeving Minderbroederskerk

- Uitgangspunt voor het ontwerp is een voorstel ter verbijzondering van de openbare ruimte op de Minderbroederssingel en Peregrinusvogelstraat rondom de Minderbroederskerk.

4.4 Plangrenzen

Een van de belangrijke vraagpunten voor de kaderstelling betreft de planbegrenzing voor de reconstructie mede omdat zo de omvang van het project in de openbare ruimte wordt vastgelegd. Navolgende afbeelding is daarvoor relevant.

Het dikke blauwe vlak met de blauw omlijnende grens is het oorspronkelijke uitgangspunt. Voor het gebied binnen deze lijn zijn bedragen opgenomen in de investeringsplanning voor het uitvoeren van de reconstructie. Dit betekent dat er voor dit gebied geld is voor het uitvoeren van de visie maar niet voor eventuele uitvoering van nieuw beleid. Vervolgens zien we op een aantal plekken een blauw vlak omkadert met een stippellijn. De gestippelde lijn is de uitkomst van de definitiefase en vaak afhankelijk van keuzes die uit de ontwerpkeuzes zoals hiervoor besproken komen.



Afbeelding 14 Voorstel plangebied ontwerp kaders

- Aan de noordzijde wordt de plangrens mede op basis van de uitkomst over de oversteek Molenstraat bepaald met een eventuele uitstraling richting de Ronde Roersingel.
- Ter plekke van de Peregrinus Vogelstraat wordt de grens bepaald door de keuze of dit als plein aan de Singel in dit project meegenomen wordt.
- Aan de zuidzijde wordt de plangrens bepaald in hoeverre de herinrichting van de Kapellerpoort onderdeel gaat uitmaken van dit project. Nogmaals benoemd wordt hierbij dat een deel van de riolering ook hier aan vervanging toe is.

Andere punten komen voort uit technische noodzaak en het gegeven dat bij de uitvoering van de reconstructie Singelring zo 'werk met werk' gemaakt kan worden, zoals op de Andersonweg waar asfaltonderhoud noodzakelijk is.

5 SAMENVATTING VOORSTEL ONTWERPKADERS

In voorgaande toelichting is aangegeven welke opgaven actueel zijn in het kader van de reconstructie Singelring fase 3 en welke afwegingen hierbij relevant zijn. Deze opgaven vertalen zich in een aantal concrete kaderstellende voorstellen, die de basis moeten gaan vormen voor de volgende projectfase (ontwerpfase):

- De huidige (19e-eeuwse) riolering in de Minderbroederssingel en het Zwartbroekplein is dringend aan vervanging toe. Voor aangrenzende delen in de Zwartbroekstraat/Schuitenberg, Kapellerpoort en een klein stukje Graaf Reinaldstraat geldt dit eveneens.
Het uitgangspunt voor de rioolwerkzaamheden zoals beschreven en voortgekomen uit de beoordeling van de rioolinspectie is deze integraal mee te nemen in dit project.
- Het huidige gemengde rioolstelsel moet worden vervangen. Daarbij is de keuze tussen een nieuw gemengd riool of een gescheiden stelsel met toepassing van infiltratievoorzieningen voor hemelwater. Dit laatste past ook binnen het gemeentelijk beleid en wordt veelal 'standaard' bij reconstructievraagstukken toegepast, onlangs nog bij het project Kapellerlaan.
Voor de ontwerpfase is het in combinatie met de reconstructie zo volledig mogelijk afkoppelen van het openbaar verhard oppervlak het uitgangspunt. Particulier oppervlak kan worden meegenomen voor zover doelmatig en passend binnen de gebiedsgerichte aanpak. Het toepassen van hemelwaterinfiltratie binnen dit project dient daarbij om kostenverantwoord het merendeel van de regenbuien te infiltreren ten behoeve van klimaatadaptatie en voorkomen van bodemuitdroging.
- In de visie uit 2009 is als uitgangspunt gehanteerd dat de Minderbroederssingel-Zwartbroekplein en deel van de Willem II Singel in twee richtingen berijdbaar blijven. Onderzoek van RHDHV uit 2021 heeft dit nogmaals bevestigd.
Het ontwerpuitgangspunt voor dit deel van de Singelring is het in twee richtingen open houden voor verkeer met op wegniveau in beide rijrichtingen één rijstrook, om de bereikbaarheid van de binnenstad van Roermond en aansluitende wijken zo goed mogelijk te kunnen waarborgen.
- Het toepassen van de middenberm is een punt dat mede door diverse gesprekken tijdens de Definitiefase wat ons betreft een wijziging vergt ten opzichte van de visie uit 2009.
Uitgangspunt is dat de middenstrook een duidelijke scheiding van verkeersstromen en herkenbaarheid van de Singelring moet ondersteunen. De mogelijkheden van de middenstrook in het faciliteren van oversteekvoorzieningen en de doorgang voor het landbouwverkeer, worden daarbij in de ontwerpfase uitgewerkt waarbij vrijkomende ruimte ten gunste van langzaam verkeer en zo mogelijk extra groen komt.
- De oversteek van de Molenstraat valt weliswaar net buiten de initiële plangrenzen, maar het knelpunt is al meerdere jaren bekend en ook in het participatietraject van dit project weer ter sprake gekomen. De wijze waarop met deze oversteek wordt omgegaan heeft een sterke relatie met de fietsstructuur aan de rand van de fietsvriendelijke binnenstad, dit wordt ook door stakeholders onderkend.
Het verleggen van deze oversteek richting rotonde Roersingel ten behoeve van de definitieve besluitvorming in de ontwerpfase wordt uitgewerkt inclusief het aanbrengen van een tweerichtingsfietspad aan de zijde van de binnenstad en een éénrichtingsfietspad aan de andere zijde, langs Minderbroederssingel en het Zwartbroekplein.
- Parkeren is een onmisbare functie op de Minderbroederssingel, ook in combinatie met zijn functie als gebiedsontsluitingsweg. Gezien de huidige wegindeling en de nieuwe situatie conform de visie is het aantal parkeerplaatsen in samenhang met het aantal bomen en een verkeersveilige inrichting, een duidelijke ontwerpopgave.
Uitgangspunt voor het ontwerp is de inrichting conform de Visie waarbij in samenhang met de gewenste vergroening het streven is het huidige aantal van 73 parkeerplaatsen zo veel mogelijk terug te brengen.

- In het bereiken van het visiebeeld met de gewenste verblijfs- en leefkwaliteit worden vrijuit groeiende grote bomen langs de gehele Singelring bepalend geacht. Versterking van het groen is daarnaast belangrijk voor de klimaatadaptatie. Het behoud van bestaande bomen is daar waar dit past binnen de noodzakelijke werkzaamheden en benoemde ontwerputgangspunten en kwaliteitseisen.
Uitgangspunt voor het ontwerp zijn bomen en boomstandplaatsen conform de visie en het aanbrengen van een doorgaande bomenstructuur. Daarnaast wordt gezocht de groeninrichting te versterken en zo mogelijk te vergroten.
- Ruimtelijk gezien vormt het Zwartbroekplein een visuele en functionele eenheid met de aansluitende delen van de Minderbroederssingel en Willem II Singel en de Kapellerpoort. Historisch is belangrijk de zichtas met de Kapellerlaan en het Cuypershuis. Verbetering van de aantrekkelijkheid van het Zwartbroekplein is daarbij niet alleen van belang voor het plein zelf maar ook voor de aanhaking met de binnenstad en de Kapellerlaan.
Als uitgangspunt voor het Zwartbroekplein wordt in de ontwerpfase gestreefd naar verbetering van de verblijfskwaliteit en de verkeerssituatie. Ruimtelijk wordt daarbij het Zwartbroekplein in sterke samenhang gezien met de aansluitende delen van de Minderbroederssingel en Willem II Singel en met de Kapellerpoort.
- De gewenste verkeersinrichting en kwaliteitsverbetering aansluitend bij Singelring en Kapellerlaan zijn belangrijke punten de Kapellerpoort gelijktijdig met het Zwartbroekplein aan te pakken. Verder is uit de rioolbeoordeling gebleken dat in het deelgebied Kapellerpoort een deel van het riool moet worden vervangen. Daarnaast zijn aanpassingen aan de rijstroken gewenst ten gunste van het verbeteren van de oversteekbaarheid. Een deel van de bomen in deelgebied Kapellerpoort is van slechte kwaliteit. Daarnaast vervult de Kapellerpoort een belangrijke verbinding tussen de Middeleeuwse stad, het Cuypershuis en de Kapellerlaan. Vanwege de onlangs heringerichte Kapellerlaan en de geplande asfaltwerkzaamheden aan de Andersonweg valt dit deelgebied straks buiten de toon qua uitstraling en kwaliteitsniveau.
In het ontwerpproces wordt de Kapellerpoort integraal opgenomen in het plangebied met een herinrichting gelijkwaardig aan de inrichting van de Singelring en Kapellerlaan, inclusief hemelwaterinfiltratievoorzieningen.
- Met name de huidige inrichting van de Peregrinus Vogelstraat sluit onvoldoende aan op de kwaliteit van de binnenstad en de toekomstige kwaliteit van de Singel. Samen met het plein voor de brandweer vormt dit een van de potentiële poorten naar de binnenstad en is een kwaliteitsslag mogelijk. Er zijn ook mogelijke ontwikkeling bij de brandweerkazerne te verwachten die gevolgen kunnen hebben op het voorterrein.
Uitgangspunt voor het ontwerp is een voorstel ter verbijzondering van de openbare ruimte op de Minderbroederssingel en Peregrinusvogelstraat rondom de Minderbroederskerk.
- *De plangrenzen volgen de kaderstelling zoals omschreven in deze nota, voortkomend uit technische noodzaak of beleidsmatig gewenste ingrepen.*