

RECONSTRUCTIE SINGELRING 'FASE 3'

ONTWERPNOTA



Opdrachtgever:
Projectnr:

Gemeente Roermond
ROE439

Datum:

19 maart 2024



RECONSTRUCTIE SINGELRING 'FASE 3'

ONTWERPNOTA

Opdrachtgever: Gemeente Roermond
Projectnr: ROE439
Rapportnr: 20240319-ROE439-Ontwerpnota DO Singelring fase 3 2.1
Status: Definitief
Datum: 19 maart 2024

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



© 2022 Kragten
Niets uit dit rapport mag worden veeleelvoudigd en/
of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie,
microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder
vooraangaande 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:
MKE



INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	4
1.1	Projectkaders	4
1.2	Achtergrond en historie	4
1.3	Kenmerken van de projectomgeving	4
1.4	De technische opgave	5
2	PROCES EN COMMUNICATIE	6
2.1	Klankbordgroep	6
2.2	Externe stakeholders	6
2.3	Interne stakeholders gemeente Roermond	7
2.4	Inspraak	7
3	DE VISIE ALS VERTREK PUNT	8
3.1	Hoofdpunten uit de Visie van 2009	8
3.2	Herijking van de visie op actuele inzichten	8
4	HET ONTWERP SINGELRING FASE 3	10
4.1	Verkeerskundig	10
4.1.1	Dwarsprofiel	10
4.1.2	Parkeervoorzieningen	10
4.1.3	Laden en lossen	11
4.1.4	Kruispunten met verkeerslichten	11
4.1.5	Aansluitende wegen	12
4.1.6	Bushaltes	12
4.2	Groenvoorzieningen	13
4.2.1	Boomstructuur en boomkeuzes	13
4.3	Inrichting bijzondere plekken en pleinen	14
4.3.1	Minderbroederskerk	14
4.3.2	Zwartbroekplein	14
4.3.3	Kapellerpoort	15
4.4	Riolering en hemelwaterafvoer	16
4.4.1	Nieuwe riolering	16
4.5	Materialisering, straatmeubilair en openbare verlichting	17
4.5.1	Materialisering en straatmeubilair	17
4.5.2	Openbare verlichting	18

BIJLAGEN

B1	DEFINITIEF VERKEERSKUNDIG ONTWERP SINGELRING FASE 3
B2	MATERIALISERING BIJZONDERE LOCATIES
B3	SCHETSONTWERP COMPENSATIE PARKEERPLAATSEN

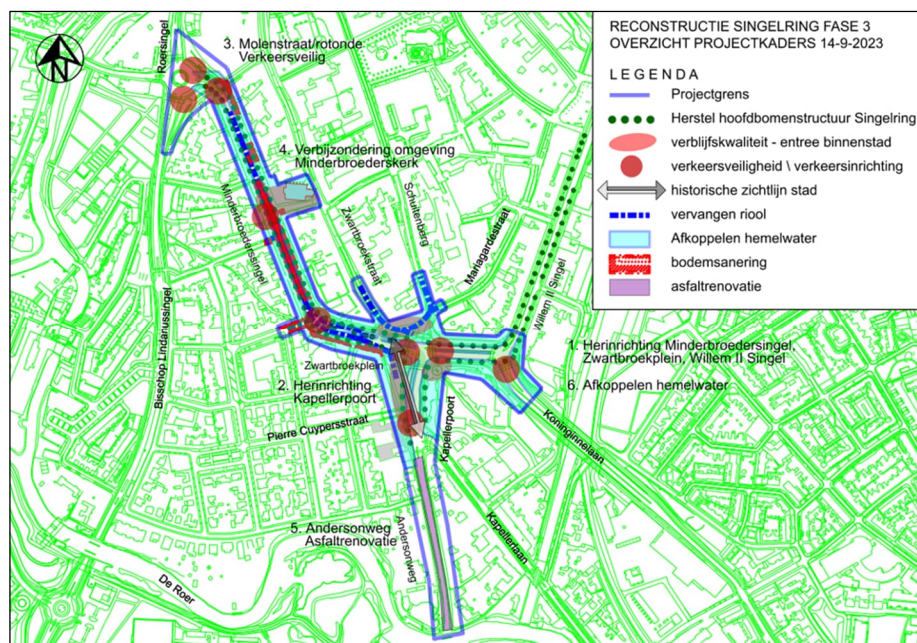
AFBEELDINGEN

Afbeelding 1	Projectkaders reconstructie Singelring fase 3	4
Afbeelding 2	Proces met de klankbordgroep	6
Afbeelding 3	Dwarsprofiel Minderbroederssingel uit Visie (2009)	8
Afbeelding 4	Dwarsprofiel ontwerp Minderbroederssingel	9
Afbeelding 5	Alternatieve parkeerlocatie langs de Bisschop Lindanussingel	10
Afbeelding 6	Rijstrookindeling Zwartbroekplein-Kapellerpoort-Koninginnelaan	11
Afbeelding 7	Voorbeeld boomspiegel, overeenkomstig Singelring Oost (Willem II Singel)	13
Afbeelding 8	Boomsoorten laanstructuur (v.l.n.r.: Celtis, Tilia, Ulmus)	14
Afbeelding 9	Sfeerimpressie groene eilanden op Zwartbroekplein en Kapellerpoort	15
Afbeelding 10	Globale positionering oude stadspoort Zwartbroekstraat	15
Afbeelding 11	Schematische weergave pleinbegrenzing Zwartbroekplein/Kapellerpoort	16
Afbeelding 12	Huidige situatie rondom het Herdenkingsmonument	16
Afbeelding 13	Noodzakelijke rioolvervanging	17
Afbeelding 14	Fietsrekken, cf. toepassing op Willem II Singel/Godsweetersingel	18

1 INLEIDING

1.1 Projectkaders

Ten behoeve van de reconstructie Singelring fase 3 is begin 2021 gestart met de benodigde voorbereidende werkzaamheden. Reconstructie Singelring fase 3 omvat (op hoofdlijnen) de herinrichting van de Minderbroederssingel, het Zwartbroekplein, de Willem II Singel tot aan de Koninginnelaan en Kapellerpoort. 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, zijn de kaders bepaald waarbinnen het ontwerp en de realisatie moet gaan plaatsvinden. Deze kaders hebben geleid tot een definitieve scope-afbakening van de voorliggende opgave.



Afbeelding 1 Projectkaders reconstructie Singelring fase 3

¹ De projectkaders zijn mede gebaseerd op de ontwerp-kaders die op 15 november 2022 door het college van B&V zijn vastgesteld. De ontwerp-kaders, met de onderbouwing van de

Het plangebied zoals opgenomen in afbeelding 1 betreft een volledige herinrichting. Aanvullend wordt gelijktijdig met de reconstructie ook een asfaltvervanging uitgevoerd op de Andersonweg, tussen de Kapellerlaan en de Roer.

Tijdens de tweede fase van het voorbereidingstraject, de ontwerp-fase, is het ontwerp nader uitgewerkt op basis van de projectkaders die door de gemeenteraad zijn vastgesteld tijdens de vergadering van 14 september 2023¹. Voorliggende ontwerpnota vormt de onderbouwing van het definitief verkeerskundig ontwerp, dat na inspraak op enkele punten is gewijzigd en als basis dient voor de nadere technische detaillering en uitvoeringsvoorbereiding. Dit definitief verkeerskundig ontwerp is als bijlage 1 aan deze nota toegevoegd.

1.2 Achtergrond en historie

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 en gemeente Roermond. 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, zijn geïntegreerd in de opgestelde plannen.

1.3 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.

plangrenzen en inhoudelijke (ontwerp)uitgangspunten, zijn verwoord in de 'Nota Ontwerpkaders Reconstructie Singelring fase 3, d.d. 2 november 2022 (versie 2.3)'.

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 zijn. Ook kenmerkt de projectomgeving zich door enkele bijzondere monumenten en objecten. De Minderbroederskerk en het gebouw (de 'koepelkerk') waar het gezondheidscentrum in is gevestigd zijn beeldbepalend, maar dit geldt ook voor diverse andere aanliggende panden.

Ook zijn er diverse kunstobjecten 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.

1.4 De technische opgave

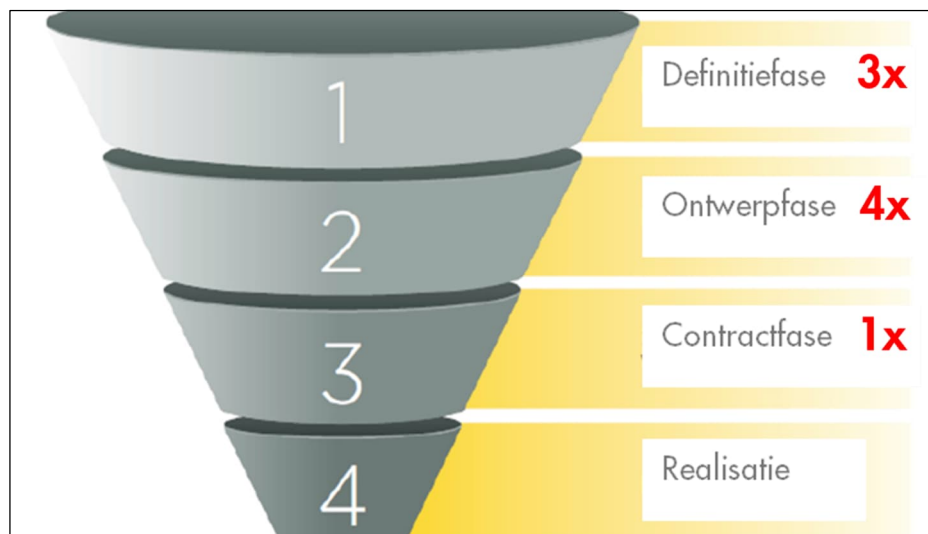
Vanuit het verleden is bekend dat er een aantal technische opgaven in het projectgebied aanwezig is. De staat van het rioolstelsel is zeer slecht en vervanging is onvermijdelijk. Ook verhardingen, wegmeubilair en verlichting zijn toe aan vervanging en de inrichting van de weg voldoet niet meer aan de eisen van deze tijd. Verder is er een ernstige bodemverontreiniging in (een deel van) het plangebied aanwezig, die moet worden gesaneerd. Bovendien ligt de ondergrond vol met kabels en leidingen, waarover gesprekken met de nutsbedrijven hebben plaatsgevonden om de noodzaak en omvang van verleggingen en vervangingen inzichtelijk te maken. Als laatste is de verwachting dat bij grondwerkzaamheden op archeologisch waardevolle vondsten kan worden gestuit, bijvoorbeeld delen van de oude stadsmuren. Als dit ook gebeurt dan moet daar op dat moment adequaat in gehandeld worden conform het hiervoor vastgestelde programma van eisen. 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 voordat van een nieuwe verbeterde situatie gebruik gemaakt kan worden.

2 PROCES EN COMMUNICATIE

Mede in de geest van de Omgevingswet (invoeringsdatum januari 2024) is, ten behoeve van de opgave om te komen tot een integraal ontwerp, veel aandacht besteed aan het proces, de communicatie en participatie.

2.1 Klankbordgroep

Bij aanvang van het project is een klankbordgroep geformeerd, waarvoor circa 25 belangstellenden zich hebben aangemeld. Tijdens de eerste fase (definitiefase) en tweede fase (ontwerpfase) is de klankbordgroep in totaal reeds zes maal geïnformeerd en geconsulteerd over de voorgenomen reconstructie. De klankbordgroep zal ook na de inspraakperiode betrokken blijven, tot aan de start van de uitvoering. Tijdens het voorbereidingstraject zijn in totaal derhalve acht bijeenkomsten met de klankbordgroep voorzien.



Afbeelding 2 Proces met de klankbordgroep

De gemiddelde bezetting tijdens de bijeenkomsten (bijeenkomst 1 t/m 6, tot aan inspraak) bedroeg ruim 10 personen. Gedurende het volledige proces is de gehele klankbordgroep betrokken door middel van de uitnodigingen voor de bijeenkomsten, het verstrekken van agenda's van bijeenkomsten, besprekingsverslagen en sheets van de presentaties die tijdens de bijeenkomsten zijn toegelicht. Ook heeft individueel overleg met enkele klankbordgroepleden plaatsgevonden.

2.2 Externe stakeholders

Het projectgebied betreft een belangrijke schakel in het Roermondse wegennet en is een beeldbepalend gebied in het centrum van Roermond. Derhalve zijn er, naast de direct aanwonenden die in de klankbordgroep zijn betrokken, vele externe stakeholders die een belang hebben. Om die reden is tijdens de definitiefase en de ontwerpfase met vele stakeholders in overleg getreden om de wensen en eisen tijdig inzichtelijk te krijgen en waar mogelijk te integreren in het project. Gezien de aard van de stakeholders zijn dat eisen en wensen ten aanzien van zowel het ontwerp (eindsituatie) als de uitvoering (tijdelijke situatie). Gedurende het proces is tot op heden met de volgende partijen één- of meermaals in overleg getreden:

- **Arriva:** vanwege de inpassing van bushaltes in het ontwerp en de bereikbaarheid tijdens de uitvoering (lijnvoering).
- **Ondernemers aan de Minderbroederssingel:** vanwege de nieuwe inrichting en de bereikbaarheid tijdens de uitvoering (bijvoorbeeld parkeerplaatsen op eigen terrein).
- **Cuypershuis:** vanwege de ligging in het plangebied en het versterken van de verbinding met de binnenstad.
- **Fietsersbond, afdeling Roermond:** vanwege de inpassing van veilige fietsvoorzieningen in het ontwerp.
- **Gehandicaptenplatform:** vanwege de toegankelijkheid in het ontwerp en de bereikbaarheid en toegankelijkheid tijdens de uitvoering.
- **Hotel Nero:** vanwege de inpassing en bereikbaarheid van voorzieningen op eigen terrein in het ontwerp en bereikbaarheid tijdens de uitvoering.
- **Nutsbedrijven:** vanwege de noodzaak tot het verleggen van kabels en leidingen.
- **Vertegenwoordigers van de kunstobjecten:** vanwege de inpassing van de drie kunstobjecten ('De Bóks', 'De Pin' en de 'Kiek Doa') in het ontwerp.
- **Rechtbank Limburg:** vanwege de inpassing en bereikbaarheid van voorzieningen op eigen terrein in het ontwerp en bereikbaarheid tijdens de uitvoering.
- **Stichting Jaarlijkse Herdenking gevallen 1940-1945:** vanwege de jaarlijkse herdenking ter plaatse van het monument op de Kapellerpoort.

- **Stichting Ruimte:** vanwege de historische kenmerken van de Singelring en de verwachte archeologische vondsten tijdens de uitvoering.
- **Veiligheidsregio:** vanwege de ligging van de brandweerkazerne aan de Minderbroederssingel en de bereikbaarheid van de hulpdiensten tijdens de uitvoering.
- **VVN, afdeling Roermond:** vanwege de algehele verkeersveiligheid in het ontwerp.
- **Stichting Wandelnet:** vanwege de prominente loopstructuren langs de Minderbroederssingel en inpassing van veilige looproutes in het ontwerp.

Ook in de komende periode wordt met (een deel van) deze stakeholders nog nader afgestemd over specifieke vereisten die in het contract met de aannemer moeten worden opgenomen, bijvoorbeeld ten aanzien van communicatie en bereikbaarheid tijdens de uitvoering.

2.3 Interne stakeholders gemeente Roermond

Het project heeft diverse raakvlakken met belangrijke beleidsthema's binnen de gemeente Roermond. Derhalve is gedurende het project meermalen in overleg getreden met diverse afdelingen binnen de gemeente Roermond. Zowel op beleidsniveau als op beheerniveau is met medewerkers van diverse afdelingen gesproken. Onder andere de thema's mobiliteit, groen, water&riolering en duurzaamheid zijn hierbij aan bod gekomen.

2.4 Inspraak

Ten behoeve van de reconstructie van de Singelring Fase 3 heeft het inspraakontwerp (voorlopig ontwerp) ter inzage gelegen van 6 december 2023 tot en met 12 januari 2024. Op 13 december 2023 heeft in dat kader ook een openbare inloopbijeenkomst plaatsgevonden, waar geïnteresseerden het inspraakontwerp konden bekijken, vragen konden stellen en de mogelijkheid hebben gekregen om een reactie achter te laten. Tijdens de inspraakperiode zijn 16 inspraakreacties ingediend door burgers en/of (vertegenwoordigers van) belanghebbenden. Alle inspraakreacties zijn in behandeling genomen en een aantal reacties heeft geleid tot aanpassingen in het definitief verkeerskundig ontwerp ten opzichte van het inspraakontwerp.

3 DE VISIE ALS VERTREKPUUNT

3.1 Hoofdpunten uit de Visie van 2009

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.

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. Belangrijk als benadering van de stad vanuit het zuiden en historisch 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 met grote, vrij uitgroeiende bomen. Juist hier is in de visie veel aandacht aan geschonken.

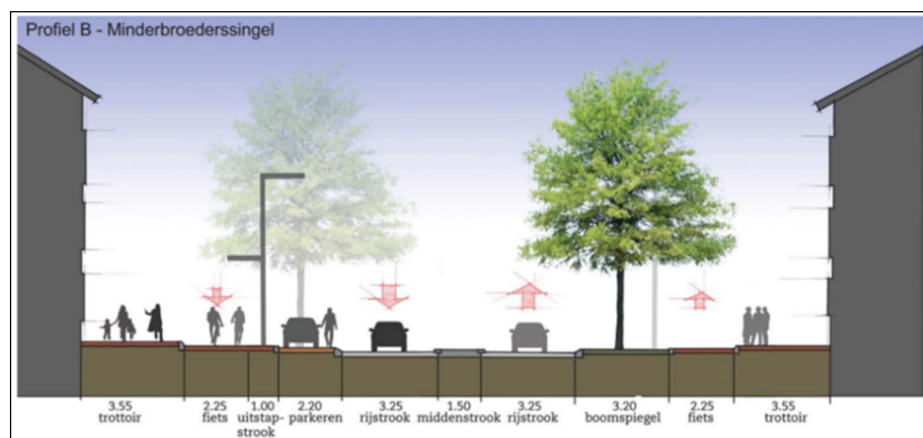
² Quick Scan Singelring Zuidwest. RHDHV, 9 november 2021.

³ Parkeeronderzoek Roermond Centrum Zuidwest. RHDHV, 16 december 2021.

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 kan worden. En oud worden is in ieder geval ouder dan 80 jaar.

3.2 Herijking van de visie op actuele inzichten

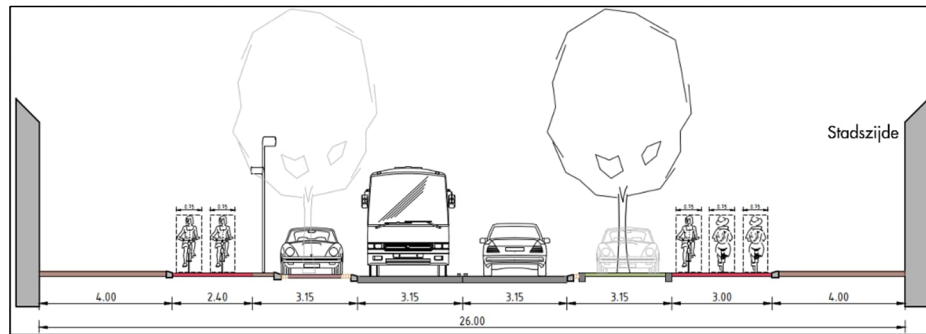
Ten behoeve van de reconstructie Singelring fase 3 zijn de uitgangspunten van de visie uit 2009 deels herijkt, met name ten aanzien van de verkeersstructuur. In 2021 is door RHDHV door middel van een verkeerskundig onderzoek o.a. beoordeeld of de Minderbroederssingel het beste als éénrichtingsstructuur of als tweerichtingsstructuur kan functioneren. Uit dit onderzoek² is nogmaals gebleken dat een tweerichtingsstructuur op de Minderbroederssingel het beste functioneert in het Roermondse wegennet. Dit komt ook overeen met de structuur uit de visie van 2009. Aan de hand van parkeeronderzoek³ is door RHDHV aangetoond dat de parkeerdruk in het plangebied vrij hoog is en het derhalve is aan te bevelen zo veel mogelijke parkeerplaatsen te behouden in het ontwerp. Met het realiseren van een tweerichtingsstructuur kan hieraan ook het beste invulling worden gegeven⁴. In de visie is eveneens een beoogd dwarsprofiel opgenomen voor de Minderbroederssingel.



Afbeelding 3 Dwarsprofiel Minderbroederssingel uit Visie (2009)

⁴ Op de Singelring Oost is een éénrichtingsstructuur met busbaan aanwezig, waardoor parkeerplaatsen aan de stadszijde zijn vervallen. Bij toepassing van eenrichtingsverkeer op de Minderbroederssingel zou dat ook het geval zijn.

In het voorliggende inspraakontwerp is vanuit nieuwe inzichten echter, in beperkte mate, afgeweken van dit dwarsprofiel. De middenstrook is in het voorliggende ontwerp komen te vervallen om daarmee zo veel mogelijk ruimte te bieden aan fietsers en voetgangers. Bovendien is het fietspad aan de stadszijde in twee richtingen vormgegeven, zoals reeds is onderbouwd in de Nota ontwerp-kaders. Ook is qua maatvoering van rijbaan, parkeervoorzieningen en fietspaden aangesloten bij de laatste inzichten en richtlijnen. Het in het voorliggende ontwerp gehanteerde dwarsprofiel is derhalve als volgt.



Afbeelding 4 Dwarsprofiel ontwerp Minderbroederssingel

4 HET ONTWERP SINGELRING FASE 3

4.1 Verkeerskundig

Het voorliggende inspraakontwerp is tot stand gekomen op basis van diverse verkeersstudies die zijn uitgevoerd om de (on)mogelijkheden voor de herinrichting te onderbouwen.

4.1.1 Dwarsprofiel

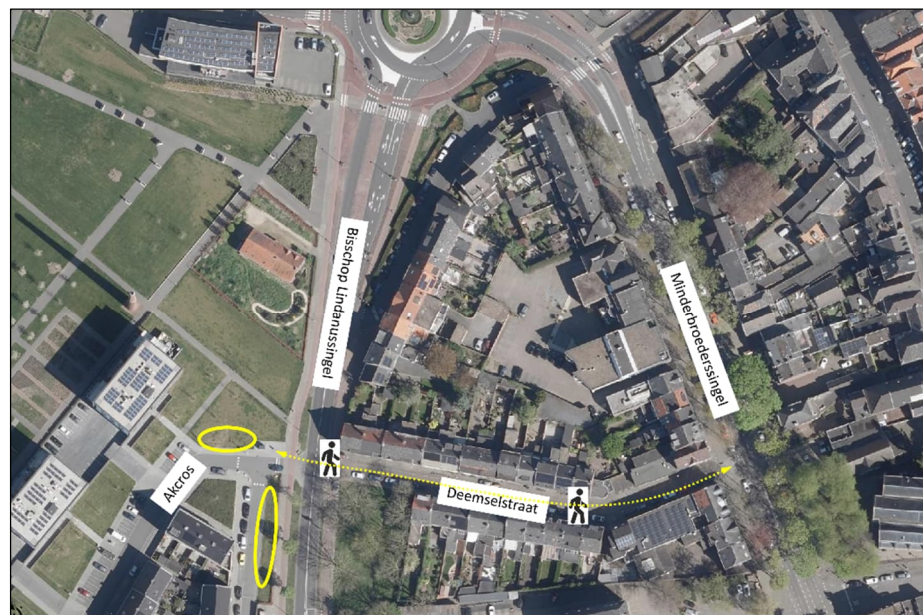
Zoals in hoofdstuk drie reeds is beschreven is qua dwarsprofiel in voorliggend ontwerp in detail afgeweken van het dwarsprofiel zoals dat was voorzien in de Visie uit 2009. Overeind is gebleven dat de weg is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom, met bijbehorend snelheidsregime van 50km/h. In het beoogde dwarsprofiel (zie afbeelding 4) wordt maximaal ruimte gegeven aan fietsers en voetgangers. Aan weerszijden van de weg is gekozen voor een even breed trottoir van 4,0m breed. Niet alleen zorgen de brede trottoirs voor comfortabele wandelroutes en goede toegankelijkheid, ook vormen de brede trottoirs een fysieke 'barrière' tussen de inritten en fietspaden, zodat automobilisten voldoende zicht hebben op naderende fietsers bij het in- of uitrijden van de inritten. De fietspaden hebben aan weerszijden van de weg een ruime maatvoering en eveneens is voorzien in een uitstapstrook tussen het parkeervak en de fietspaden, zodat daarmee een optimale verkeersveiligheid wordt geborgd. Net als op de 'Singelring Oost' zijn de parkeervakken ruim gedimensioneerd, om het in- en uitrijden van de parkeervakken veilig te faciliteren, zonder daarmee de doorstroming op de Minderbroederssingel te veel te belemmeren.

4.1.2 Parkeervoorzieningen

Een onontkoombaar gevolg van het gekozen dwarsprofiel en de gewenste laanstructuur met bomen is het feit dat het aantal parkeerplaatsen binnen het projectgebied afneemt. In de huidige situatie liggen de parkeerplaatsen direct langs het trottoir en vaak voor de bomen langs. In de nieuwe situatie liggen de parkeerplaatsen in lijn met de bomen en wordt een vergelijkbare structuur (boom-twee parkeervakken-boom) toegepast als op de Singelring Oost, in ieder geval daar waar mogelijk. Ook liggen er op de Minderbroederssingel meerdere inritten waarmee rekening moet worden gehouden.

⁵ De inspraak heeft vele bezwaren opgeleverd voor deze parkeerplaatsen. Geschikte alternatieven binnen acceptabele loopafstand zijn echter niet voorhanden.

Ook ter plaatse van het Zwartbroekplein en Kapellerpoort vervallen enkele parkeerplaatsen vanuit oogpunt van verkeersveiligheid en ruimtelijke belangen. Hierdoor heeft de reconstructie tot gevolg dat in totaal 15 parkeerplaatsen komen te vervallen in het nieuwe ontwerp (momenteel 90 parkeerplaatsen aanwezig binnen plangebied). Ter compensatie van deze vervallen parkeerplaatsen is voorzien in de aanleg van 11 parkeerplaatsen nabij de Bisschop Lindanussingel, te weten op de Akros en Molenweg⁵. Per saldo vervallen er vier parkeerplekken. De nieuwe parkeerplaatsen liggen op een loopafstand van circa 175 meter van de Minderbroederssingel, wat ruimschoots passend is binnen de acceptabele loopafstanden uit de gemeentelijke parkeernota⁶ (300 tot 600 meter) en vormen daarmee een passend alternatief voor de vervallen parkeerplaatsen op de Singelring.



Afbeelding 5 Alternatieve parkeerlocatie langs de Bisschop Lindanussingel

Het schetsontwerp van de nieuwe parkeerplaatsen is als bijlage 3 aan deze ontwerpnota toegevoegd.

⁶ Nota parkeernormen 2021 gemeente Roermond. Spark, augustus 2021.

4.1.3 Laden en lossen

Net als voor de Singelring Oost is er voor gekozen geen aparte laad- en losstroken in te richten op de singelstructuur. Een laad- en losstrook voor vrachtverkeer kan hier immers niet worden ingepast zonder verlies van parkeerruimte en bomen. Op de Roersingel bevinden zich bovendien ruime laad- en losstroken. Wel is er behoefte aan een laad- en losruimte voor de winkel aan de Minderbroederssingel 23, omdat momenteel gebruik wordt gemaakt van de rijbaan. Vanwege de versmalling hiervan is een alternatieve locatie aangewezen in de Peregrinus Vogelsstraat.

4.1.4 Kruispunten met verkeerslichten

In het plangebied zijn drie kruispunten gelegen die zijn voorzien van verkeerslichten. In het kader van deze reconstructie is beoordeeld in welke mate de huidige kruispuntconfiguraties (aantal opstelstroken en lengtes van opstelstroken) voldoen voor de geprognosticeerde verkeersstromen. Reden hiervoor is dat in het kader van de reconstructie de wens is uitgesproken om meer verblijfsruimte en verblijfskwaliteit te realiseren en de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers te verbeteren. Met name ter plaatse van de kruispunten met verkeerslichten ligt veel asfalt. Door het reduceren van het aantal rijstroken kan meer verblijfsruimte op de pleinen worden gerealiseerd en wordt de oversteekbaarheid verbeterd, mede door oversteeklengtes korter te maken. Met die gedachte is door RHDHV een modelstudie verricht om hiertoe de mogelijkheden inzichtelijk te maken. Uit de resultaten van deze studie⁷ is gebleken dat er mogelijkheden zijn om invulling te geven aan de wensen. Dit heeft ertoe geleid dat de volgende aanpassingen qua opstelstroken zijn toegepast in het ontwerp:

VRI kruispunt Zwartbroekplein-Willem II Singel-Kapellerpoort

- Eén rijstrook Minderbroederssingel → Kapellerpoort i.p.v. twee (huidig)
- Twee rijstroken Kapellerpoort → Willem II Singel i.p.v. drie (huidig)
- Eén combi rijstrook Schuitemberg/Maria Gardestraat → Kapellerpoort i.p.v. twee (huidig)
 - o Vanuit het centrum worden dan twee opstelstroken gerealiseerd i.p.v. drie (huidig). Bovendien is ervoor gekozen om de linksafstrook (naar Willem II Singel) iets korter te maken dan rekenkundig benodigd is. Hiervoor is gekozen om de fietsverbinding naar de Schuitemberg intact te laten en te voorkomen dat de ondergrondse containers in de Mariagardestraat moeten worden verplaatst.

VRI kruispunt Willem II Singel-Koninginnelaan

- Twee rijstroken Koninginnelaan → Willem II Singel (ri. Zwartbroekplein i.p.v. één (huidig).
- Eén rijstrook Koninginnelaan → tunnel i.p.v. twee (huidig).

VRI kruispunt Kapellerpoort-Kapellerlaan-Andersonweg

- Huidige aantal rijstroken is behouden op alle aansluitende wegvakken.

Voorname aanpassingen in de rijstrookindeling op beide kruispunten zijn in onderstaande afbeelding visueel weergegeven.



Afbeelding 6 Rijstrookindeling Zwartbroekplein-Kapellerpoort-Koninginnelaan

Bij alle VRI-kruispunten worden oversteekvoorzieningen voor fietsers en voetgangers gerealiseerd, minstens vergelijkbaar aan de huidige situatie en daar waar mogelijk geoptimaliseerd, aansluitend op het verkorten van de oversteeklengtes.

⁷ VRI analyse Zwartbroekplein Roermond. RHDHV, 6 juni 2023.

4.1.5 Aansluitende wegen

Binnen het plangebied zijn een aantal (erftoegangs)wegen door middel van een (ongeregeld) kruispunt aangesloten op de Minderbroederssingel, Zwartbroekplein of Kapellerpoort. In het inspraakontwerp is voorzien dat deze aansluitingen door middel van inritconstructies worden vormgegeven. Inritconstructies worden conform de eisen hiervoor ingericht met het doorlopen van trottoir en fietspad. Inritten bij garages e.d. worden in de bestrating van de bomenstrook en parkeer-/bomenstrook aangegeven met een afwijking in de bestrating.

Ook is ter plaatse van een aantal aansluitende wegen voorzien in oversteekmogelijkheden voor fietsers en/of voetgangers, terwijl bij enkele aansluitende wegen hiervoor niet is gekozen:

- Ter plaatse van de Graaf Reinaldstraat kunnen fietsers recht oversteken ter plaatse van de aansluiting. Voor voetgangers is een zebrapad voorzien aan de oostzijde van het kruisingsvlak. In de bestaande situatie ligt de zebra aan de andere zijde van het kruispunt. De oversteek is verplaatst naar de andere zijde vanwege de bereikbaarheid van het gezondheidscentrum, de zebra ligt naast inrit en ingang van het appartementencomplex 'Salvator' en hierdoor kunnen meer parkeerplaatsen en bomen op Minderbroederssingel worden gerealiseerd.
- Ter plaatse van de Peregrinus Vogelsstraat, Dokter Leursstraat en de Deemselstraat komen oversteekmogelijkheden voor fietsers. Voor overstekende voetgangers is voorzien in één centrale oversteeklocatie ter hoogte van de Minderbroederskerk, in de vorm van een zebrapad. Bewust is gekozen voor deze locatie omdat deze plek centraal is gelegen tussen beide aansluitende wegen, hier een middengeleider is voorzien en er derhalve halverwege een robuust rustmoment is in de oversteek. Bovendien is uit meerdere gesprekken (stakeholders en klankbordgroep) gebleken dat de huidige (zuidoostelijk) gelegen oversteekplek als gevaarlijk wordt ervaren, vanwege uitrijdend verkeer vanaf de Peregrinus Vogelsstraat en vanaf het parkeerterrein bij de brandweer. Het meeste verkeer rijdt immers in oostelijke richting. Door de oversteeklocatie ten noordwesten van deze aansluitingen te projecteren wordt dit knelpunt (grotendeels) opgeheven.
- Ter plaatse van de Monseigneur van Gilsstraat, Pierre Cuypersstraat en de Zwartbroekstraat zijn in de huidige situatie geen oversteekvoorzieningen voor fietsers en voetgangers aanwezig. Ook in het inspraakontwerp zijn deze oversteeklocaties niet voorzien, vanwege de vele rijbanen die aanwezig zijn voor de kruispunten met verkeerslichten. Er zijn fietspaden en trottoirs die directe routes naar geschikte oversteeklocaties faciliteren.
- Laatste aansluitende weg betreft de Molenstraat. Voor autoverkeer wordt deze aansluiting behouden en middels inritconstructie vormgegeven. Uit de vele gesprekken die zijn

gevoerd is deze oversteek voor langzaam verkeer echter als groot knelpunt gekomen. In de huidige situatie hebben voetgangers wel voorrang (zebrapad), maar fietsers niet. Bovendien ligt circa 30m vanaf deze oversteek ook een oversteek voor fietsers bij de rotonde. Deze combinatie van oversteekvoorzieningen is enerzijds onveilig en zorgt anderzijds voor een verminderde doorstroming. Derhalve is ervoor gekozen om de oversteek voor langzaam verkeer te saneren en te verleggen naar de rotonde. Deze keuze is gemaakt op basis van een afweging van meerdere varianten⁸.

Deze principeoplossing is in de ontwerpfase vervolgens nader gedetailleerd. Tussen Molenstraat en rotonde is het trottoir doorgetrokken met een breedte van 3,0 meter en het fietspad is in twee richtingen aangesloten richting de Roerkade. De bestaande keermuur moet hiervoor worden verplaatst en de trap komt daardoor te vervallen. De korte rechtsafstrook vanaf de Minderbroederssingel naar de Pgarage Roercenter is daartoe gesaneerd. Oversteek van de Minderbroederssingel voor fietsers ter plaatse van de rotonde is in twee richtingen gefaciliteerd. Hiervoor is bewust gekozen omdat de verwachting is dat veel fietsers deze oversteek gebruiken (vanwege het tweerichtingen fietspad aan de oostzijde van de Bisschop Lindanussingel). Door middel van aanvullende bebakening en een plateau is deze oversteeklocatie optimaal zichtbaar gemaakt in het wegbeeld. Ongewenst oversteken ter hoogte van de Molenstraat wordt voorkomen door het plaatsen van een hek in de buitenberm aan de zuidzijde.

4.1.6 Bushaltes

In het inspraakontwerp is voorzien in het realiseren van bushaltes. Op Kapellerpoort zijn haltehavens voorzien langs de rijbanen. In zuidelijke richting is deze haven op verzoek van vervoerder Arriva geschikt voor twee halterende bussen, in noordelijke richting volstaat ruimte voor één halterende bus. Op de Minderbroederssingel zijn in de huidige situatie twee halteparen aanwezig. Voorzien is in het terugbrengen van één haltepaar. Hiervoor is in overleg met Arriva voor gekozen, enerzijds vanwege het beperkte gebruik van de haltes en anderzijds vanwege de beperking van het ruimtegebruik. De halte in zuidelijke richting (bus richting Herten) wordt gerealiseerd middels een aanliggende halteplaats. Vanwege de relatief beperkte verkeersstroom in deze richting is een aanliggende halteplaats te verantwoorden en is daarmee de ruimtelijke impact zo beperkt mogelijk. Dit komt ten goede aan de mogelijkheden voor inpassing van parkeerplaatsen en bomen. De bus in noordelijke richting (bus richting station) wordt wel middels een haltehaven voorzien. Om ruimtelijke impact op de Minderbroederssingel te voorkomen is deze nieuwe haltehaven voorzien op de Bisschop Lindanussingel, nabij de rotonde Roersingel.

⁸ Advies Oversteek Molenstraat-Minderbroederssingel. Kragten, augustus 2022.

Hiervoor wordt één rijstrook richting de rotonde opgeheven, waar de haven wordt gerealiseerd. Uit nader onderzoek is gebleken dat het opheffen van deze rijstrook géén noemenswaardige negatieve invloed heeft op de verkeersafwikkeling op de rotonde, omdat de hoeveelheid naderend verkeer op de Bisschop Lindanussingel relatief beperkt is.

4.2 Groenvoorzieningen

In deze paragraaf en in paragraaf 4.3 is ingegaan op de groenvoorzieningen langs de Singelring en toepassing van groen op de pleinen. Met deze herinrichting dragen we bij aan de vergroening van de stad. In totaal worden er 96 bomen gekapt en 45 bestaande bomen binnen het plangebied behouden. Er worden circa 107 (94 enkelstammig en 13 meerstammig) nieuwe bomen aangeplant. Het totaal aantal bomen in het projectgebied stijgt daarmee van 141 naar 152. Daarnaast neemt het totaaloppervlak aan groenvoorzieningen toe, met circa 750m².

4.2.1 Boomstructuur en boomkeuzes

Uit een beoordeling⁹ van de bestaande staat van de bomen is gebleken dat de kwaliteit en levensverwachting grotendeels te wensen overlaat. Het is ook onmogelijk om de wortels van de bestaande bomen te ontzien gezien de grootschalige grondwerkzaamheden (rioolvervanging, bodemsanering) die hier gaan plaatsvinden. Het gedeeltelijk verwijderen / beschadigen van de wortels van de bomen heeft een te grote, negatieve invloed op de levensverwachting van de bomen. Derhalve is ervoor gekozen om, alleen daar waar mogelijk, bomen te behouden en de andere bomen te vervangen. Het ontwerp voorziet in de toepassing van nieuwe laanbomen op de volledige Minderbroederssingel en op het gedeelte van de Willem II Singel, aan de voorzijde van de Rechtbank, worden laanbomen aangebracht aan weerszijden van de weg. In de visie is aangegeven dat een continue laanbeplanting van vrij uitgroeiende grote bomen essentieel is voor de gewenste uitstraling en het stadsklimaat. De gekozen positie van de bomen is daarom zo ver mogelijk van de gevels, in de stroken direct tegen de rijbaan voor het gemotoriseerd verkeer. Deze visuele versmalling van het wegprofiel werkt snelheidsverlagend en bevordert zo de verkeersveiligheid. Ondergronds worden voorzieningen getroffen voor de totale levenscyclus van de bomen zodat deze zich tot volledige wasdom kunnen ontwikkelen. Waar mogelijk worden bomen gecombineerd met plantsoen, individuele boomspiegels worden overeenkomstig de Singelring Oost semi verhard vormgegeven als best passend bij deze intensief gebruikte openbare ruimte.



Afbeelding 7 Voorbeeld boomspiegel, overeenkomstig Singelring Oost (Willem II Singel)

langs de Minderbroederssingel en de Willem II Singel is, in lijn met de Groenvisie, gekozen voor een mix van drie boomsoorten om daarmee de biodiversiteit te vergroten en kans op uitval in geval van ziektes te verkleinen. De drie voorgestelde boomsoorten zijn:

- Celtis julianae (netelboom), 18-20m hoog.
 - o Pyramidale kroon in jeugdfase, uiteindelijk schermvormig rond. Geen overlast, verdraagt luchtverontreiniging en droogte.
- Tilia cordata 'Greenspire' (winterlinde), 12-20m hoog.
 - o Pyramidale kroon, later ovaal tot eivormig. Vrij ongevoelig voor luis, verdraagt luchtverontreiniging, droogte en hitte.
- Ulmus 'Homestead' (iep 'homestead'), 15-18m hoog.
 - o Pyramidale tot ovale kroon. Opgaande groeiwijze, maar de takken gaan op latere leeftijd wat afhangen. Goed resistent tegen iepenziekte, verdraagt luchtverontreiniging en droogte.

⁹ Memo Beoordeling bestaande bomen i.r.t. voorgenomen herinrichting. Kragten, 10 februari 2023.



Afbeelding 8 Boomsoorten laanstructuur (v.l.n.r.: Celtis, Tilia, Ulmus)

Alle drie de boomsoorten passen in een stedelijke omgeving en kunnen goed tegen droogte en dragen bij aan het verhogen van de biodiversiteit (o.a. bijen). Formaat van de laanbomen zou bij voorkeur 25-30 (stamomtrek 25-30 cm) zijn, mede gezien de afstand tot aan de rijbaan en vanwege de kroonhoogte.

Om een rustig beeld te realiseren is niet gekozen voor het toepassen van vakbeplanting of gazon in de openbare ruimte van de Minderbroederssingel. Door de vele functies en richtingen zouden dit alleen kleine oppervlaktes zijn en daarmee onsamenhangend, niet passend bij de gewenste robuuste uitstraling. Met uitzondering van de pleinen (zie paragraaf 4.3) zijn er daarom geen groenvakken voorzien. Wel biedt de herinrichting nog mogelijkheden voor het toepassen van geveltuintjes. Aanwonenden die hierin interesse hebben worden hierin gefaciliteerd door de gemeente, maar dient door de aanwonenden zelf te worden aangelegd/onderhouden.

Op het gedeelte van de Willem II Singel worden de bermen wel volledig groen gemaakt, omdat hier geen parkeervakken aanwezig zijn. Niet alleen vergroenen we deze omgeving daarmee, door het toepassen van beplanting vormt deze strook ook een natuurlijke barrière tussen de hoofdrijbaan en trottoirs/fietspaden, waardoor ongewenst oversteken wordt voorkomen.

4.3 Inrichting bijzondere plekken en pleinen

4.3.1 Minderbroederskerk

Rondom de Minderbroederskerk wordt een kwaliteitsslag beoogd in de openbare ruimte om de kerk meer onderdeel te maken van de openbare ruimte. Het rijksmonument de Minderbroederskerk wordt hierbij als het ware op een plein gezet waardoor kerk en omgeving bij elkaar gaan horen en de beleving en uitstraling van het geheel wordt verbeterd. Ter plaatse van de kerk wordt de Minderbroederssingel voorzien van een middengeleider, met een uitbuiging richting het centrum. De laanstructuur wordt hier aan de stadszijde onderbroken om daarmee de monumentale bomen (lindes) aan de voorzijde van de Minderbroederskerk beter zichtbaar te maken. Ook wordt de zichtbaarheid van de Minderbroederskerk verbeterd door de parkeerstrook aan de overzijde van de Peregrinus Vogelstraat te realiseren. Het trottoir aan de zijde van de kerk wordt daarmee verbreed. Het hekwerk rondom de kerk blijft weliswaar behouden, maar openingen in het hekwerk maken het terrein beter 'openbaar toegankelijk'. Haaks op het kerkgebouw worden afwisselend groenstroken (beplanting en hagen) en bestrate stroken aangebracht, ter verfraaiing van de ruimte rondom de kerk. Deze stroken worden doorgezet tot aan het trottoir van de Minderbroederssingel en de Peregrinus Vogelstraat, om daarmee de verbinding te maken tussen openbaar en particulier terrein. Door de richting van deze verharding, hagen en plantvakken te refereren aan de richting van de kerk wordt de kerk prominenter in zijn ruimte gepositioneerd en beleefd.

Aan de achterzijde van de kerk, aan de Minderbroedersstraat, is nu een kleine trappartij aanwezig ten behoeve van de opgang naar het ontmoetingscentrum. Deze is niet toegankelijk. Om die reden worden, in aanvulling op de trappartij, aan deze zijde een hellingbaan aangebracht voor de bereikbaarheid en toegankelijkheid van het ontmoetingscentrum. Ook worden rondom de kerk enkele nieuwe bomen aangeplant (zes stuks). De grote lindes aan de voorzijde van de kerk worden uiteraard behouden.

4.3.2 Zwartbroekplein

We spreken in dezen over het Zwartbroekplein, gelegen aan de stadszijde van de Singelring, tussen de Zwartbroekstraat en de Mariagardestraat. In het ontwerp is de pleinruimte gemaximaliseerd door de Kapellerpoort in uitstraling en beleving geheel bij het eigenlijke Zwartbroekplein te trekken met behoud van de historische zichtlijn vanuit de Kapellerlaan op de binnenstad. De rijbaan van de Singelring is zo ver mogelijk in zuidelijke richting verplaatst.

Ook is extra pleinruimte gerealiseerd door het vervallen van rijstroken bij het VRI-kruispunt. De aansluiting vanuit de Schuilenberg is hierbij in oostelijke richting verschoven.

Aan de gevelzijde zijn meerdere horecagelegenheden, waar behoud van terrasruimte is voorzien. De pleinruimte wordt bovendien voorzien van enkele 'groene eilanden'. Sommige eilanden zijn op maaiveld gelegen en sommigen zijn voorzien van een verhoogde rand, zodat uitstraling en 'pleingevoel' worden verbeterd en ook zitruimte wordt aangeboden aan passanten. Bij het ontwerpen van de groene eilanden is rekening gehouden met voldoende toegankelijkheid van het gebied, voor onder andere voetgangers. In de groene eilanden zijn nieuwe bomen voorzien (enkelstammig en meerstammig), om een groene uitstraling te creëren, die tevens in de zomer ook voor verkoeling zorgen. Ook is lage beplanting voorzien in de eilanden, waarbij het assortiment bijdraagt aan de biodiversiteit en verschillende bloeiperiodes kent zodat er jaarrond een hogere kwalitatieve uitstraling wordt bereikt. Bijgaande sfeerbeelden geven een impressie van de beoogde eilanden, qua materialisering en beplanting.



Afbeelding 9 Sfeerimpressie groene eilanden op Zwartbroekplein en Kapellerpoort

In dit plein is in overleg met de kunstenaar en de carnavalsverenigingen de nieuwe positie van de twee kunstobjecten ('De Bóks' en 'Kiek Doa') bepaald.

Bijzondere plek op dit plein betreft de toegang tot de Zwartbroekstraat. Deze locatie wordt voorzien van extra duiding van de oude stadspoort. Ondanks dat op oude kaarten de oude stadspoort meer op het kruispunt was gelegen, is toch gekozen voor deze plek. Op deze locatie is de huidige toegang tot de stad en kan de 'poort' naar de stad op een veilige en zichtbare plek worden gerealiseerd.

De aanduiding van de stadspoort wordt subtiel aangelicht met grondspots (rechthoekige vorm) en voorzien van aanvullende opgaande beplanting door middel van twee zuilvormige bomen.



Afbeelding 10 Globale positionering oude stadspoort Zwartbroekstraat

4.3.3 Kapellerpoort

Het grootste plein wordt gevormd door samenvoeging van het Zwartbroekplein met de Kapellerpoort. Ook hier wordt de pleinruimte gemaximaliseerd door de aanpassing van het aantal rijstroken van en naar kruispunten. De westzijde vormt het grootste pleingedeelte. Bepalend voor het beleven van de verblijfsruimte is een logische begrenzing die ook zichtbaar is in het wegbeeld. Dit vergt enerzijds een overgang die zichtbaar is vanuit de bomenstructuur en anderzijds door afwijkende materialisering. De pleinbegrenzing is daarbij gebaseerd op een logische begrenzing vanuit de aangrenzende gevellijnen. Vanwege de belangrijke verkeersfunctie van de Singelring en de verbinding richting de Andersonweg zijn deze uitgevoerd in asfalt. De verbinding met de binnenstad is echter meer afgestemd op de materialisering van de pleinen, om daarmee de combinatie van verkeersfunctie en verblijfsfunctie te versterken. Navolgende afbeelding toont schematisch deze begrenzingen van het plein:

1. Historische zichtlijnen
2. Pleinbegrenzing op basis van gevellijnen
3. Fysieke inpassing incl. routing verkeer.



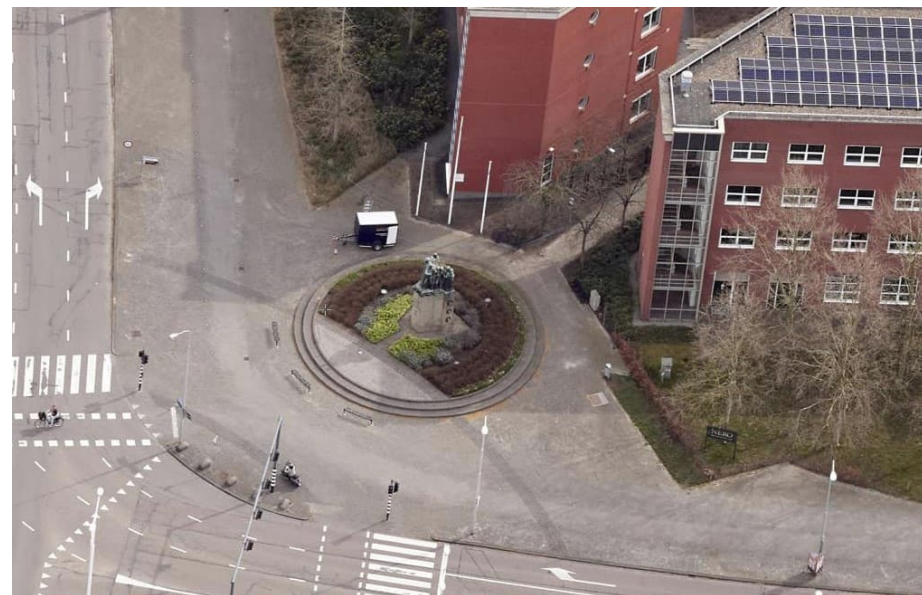
Afbeelding 11 Schematische weergave pleinbegrenzing Zwartbroekplein/Kapellerpoort

Op Kapellerpoort is, net als op het gedeelte Zwartbroekplein, voorzien in de toepassing van grote groene eilanden, voorzien van lage beplanting en (bijzondere) bomen. Net als aan de overzijde van de weg zijn er eilanden op maaiveld gelegen en sommige eilanden zijn verhoogd, met toepassing van zitmogelijkheden. Ook zijn er nog enkele bomen in de bestrating voorzien. In één van de eilanden aan deze zijde is de nieuwe positie van het kunstobject De Pin ingepast, in overleg met de kunstenaar.

Ook aan de oostzijde van het plein zijn groene eilanden (verhoogd en op maaiveld) toegepast, voorzien van lage beplanting en bomen. In overleg met de eigenaar van hotel Nero is ervoor gekozen om een deel van het particulier terrein van het hotel te betrekken in de herinrichting van het plangebied, om daarmee eenheid te creëren. Belangrijke voorwaarde hiervoor is het behouden van de parkeerplaatsen en de bereikbaarheid daarvan. Daarmee is in het ontwerp rekening gehouden.

Nabij het kruispunt met de Willem II Singel is het Limburgs Verzetsmonument gelegen. De verhoogde omkadering van het monument is qua vorm aangepast aan de groene eilanden en qua omvang iets verkleind. Vanwege de jaarlijkse herdenking is in de nieuwe inrichting rekening gehouden met voldoende ruimte om stoelen te plaatsen op het pleingedeelte. Daaromheen is nog ruimte voor stand publiek.

De fietspaden op het plein worden duidelijk afgetekend in kleur en herkenbaar als fietspad uitgevoerd. Deze vormen dan met de fietspaden op de rest van de Singelring een geheel.



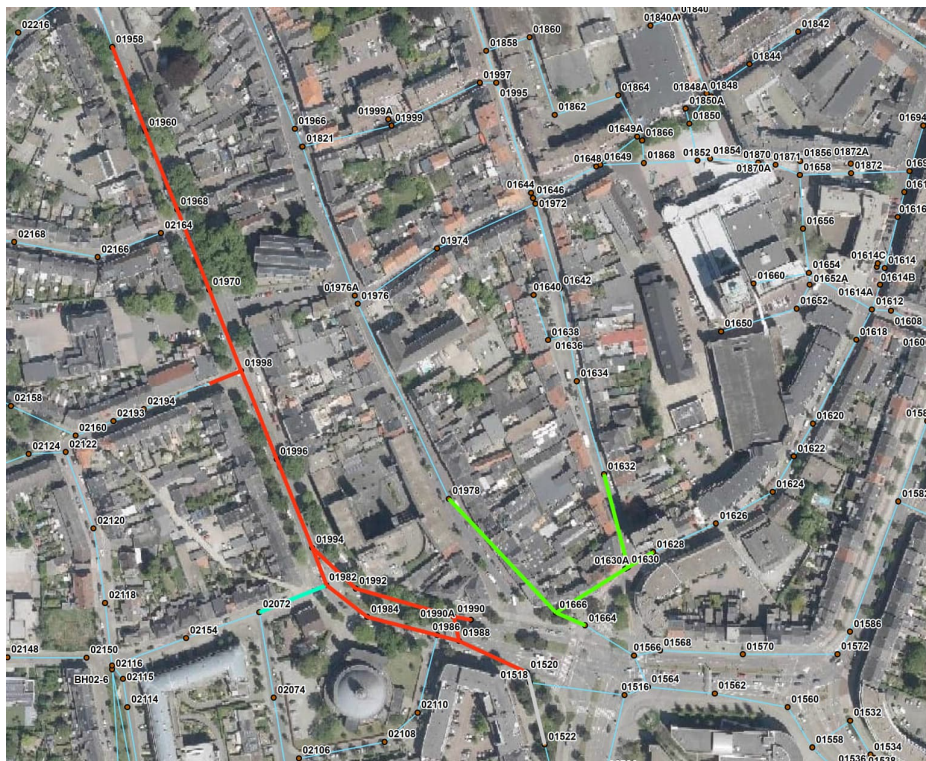
Afbeelding 12 Huidige situatie rondom het Herdenkingsmonument

Het nieuwe Zwartbroekplein gaat over in de Willem II Singel aan de voorzijde van de Rechtbank. In overleg met de Rechtbank is de groenstrook aan de voorzijde van het gebouw, dat in eigendom is van de Rechtbank, iets uitgebreid en ingepast in het openbaar terrein, om daarmee meer groen te realiseren in deze grote open ruimte. In combinatie met de nieuwe laanbomen en groenstroken langs dit deel van de Willem II Singel vindt hier aanzienlijke vergroening plaats. Bij de entree van de Rechtbank en nabij de blinde muur aan de zijde Koninginnelaan worden eveneens groenstroken aangebracht met extra bomen en onderbeplanting. Dit is uitgewerkt in overleg met de Rechtbank.

4.4 Riolering en hemelwaterafvoer

4.4.1 Nieuwe riolering

Uit de rioolbeoordeling is gebleken dat de staat van het huidige rioolstelsel dermate slecht is dat dit in zijn volledigheid moet worden vervangen. Vervanging van het riool dat is voorzien in het plangebied, is opgenomen in afbeelding 13. Navolgende afbeelding geeft inzicht in de ligging van het bestaande riool, waar vervanging aan de orde is in het kader van deze reconstructie. Hier worden ook de huisaansluitingen vervangen.



Afbeelding 13 Noodzakelijke rioolvervanging

In het kader van klimaatadaptatie worden eveneens hemelwaterinfiltratievoorzieningen en bergingsvoorzieningen aangebracht, in basis in lijn met de bomenrij. Het toe te passen systeem heeft eenzelfde basis als de 'Singelring Oost (kratten)' ten behoeve van infiltratie, maar ook worden bergingsvoorzieningen aangelegd. Uitzondering hierop vormt het verontreinigde gedeelte, waar infiltratie en berging niet mogelijk is.

4.5 Materialisering, straatmeubilair en openbare verlichting

4.5.1 Materialisering en straatmeubilair

In de Visie Reconstructie Singelring is opgenomen dat de Singelring als ruimtelijke eenheid beleefd moet worden. Behalve door een eenduidige weginrichting en de rijen monumentale bomen is voor deze beleving ook van belang een continuïteit in het materiaalgebruik over de gehele Singelring. Verder is in de visie bepaald dat de strook tussen de rijbaan en de gevels ruimtelijk een éénheid moet zijn. Basis is dat er één stedelijk tapijt uitgerold wordt waarin verfijningen aangebracht kunnen worden, ingegeven vanuit het gebruik. Betreffende de materialisering zegt de visie verder het volgende:

- Zo min mogelijk asfalt. Dit houdt in dat alleen de rijbanen voor het gemotoriseerd verkeer in asfalt worden uitgevoerd.
- Banden robuust en hardsteenkleurig.
- Overig stedelijk tapijt in warme, bruine kleuren die voor de eenheid en samenhang zorgen. Waar noodzakelijk wordt verschil aangebracht door maatvoering en textuur.
- Grote bomen en geen snippergroen.
- Straatmeubilair in één familie en functioneel in aantal.

De daadwerkelijke materialenkeuze is nadrukkelijk onder de aandacht gebracht en vastgelegd bij de reconstructie van de Roerkade en Roersingel. Veelal dezelfde (of vergelijkbare) materialen worden dus ook in project Singelring fase 3 op de Minderbroederssingel en de Willem II Singel toegepast zodat bewaarheid wordt wat de visie nastreeft, namelijk dat men de Singelring als eenheid en omlijsting van de historische binnenstad ervaart. Het straatmeubilair krijgt in principe dezelfde kleur en samenstelling als de binnenstad, vormgeving is sober en strak, mede ter ondersteuning van het gewenste rustige beeld. Het straatmeubilair hoeft niet de blikvanger te zijn. Verder wordt straatmeubilair functioneel toegepast en zoveel mogelijk gecombineerd. Dit principe is onder andere toegepast in de 'groene eilanden', waarbij de verhoogde eilanden zitmogelijkheden bieden. Hierdoor hoeven geen losse bankjes op de pleinen te worden geplaatst. Op diverse locaties binnen het plangebied worden fietsrekken geplaatst, die vergelijkbaar zijn aan de fietsrekken die zijn geplaatst langs de Willem II Singel/Godsweetersingel.



Afbeelding 14 Fietsrekken, cf. toepassing op Willem II Singel/Godsweetersingel

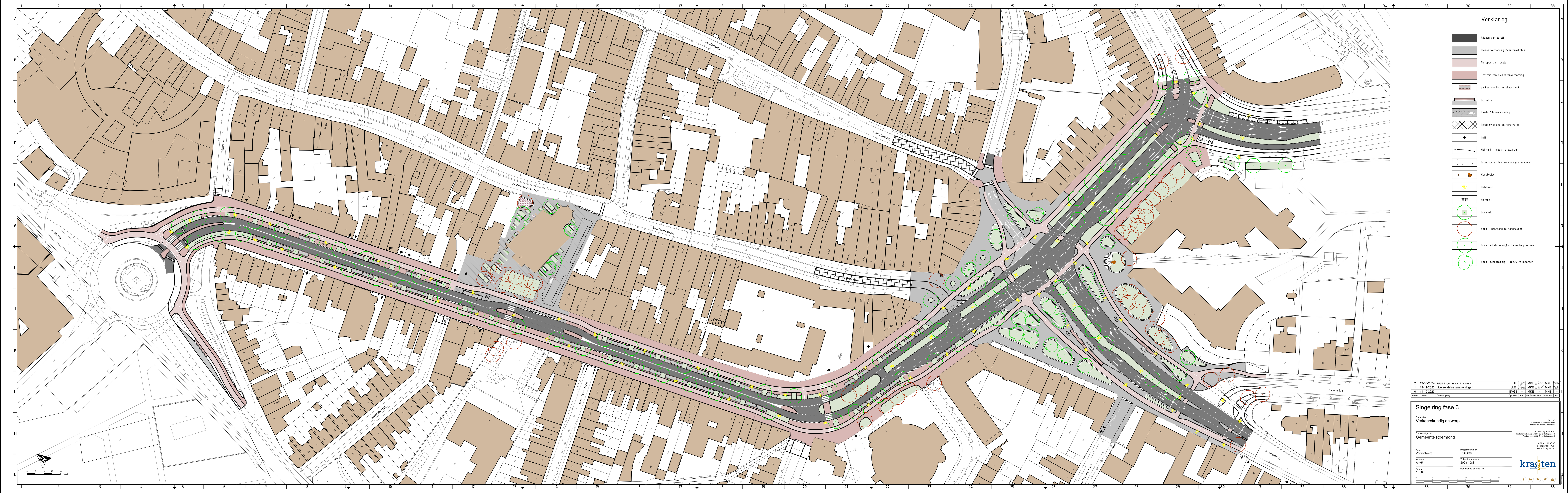
Op de pleinen rond de Minderbroederskerk en op het Zwartbroekplein/Kapellerpoort, wordt deels met afwijkende materialen gewerkt. Hiermee wordt de materialisering van de singelstructuur deels onderbroken, zoals ook in de Visie is verwoord. Bijlage 2 bevat een impressie van toe te passen materialen op de bijzondere plekken, en enkele sfeerbeelden qua beplanting.

4.5.2 Openbare verlichting

Voor de openbare verlichting is enige jaren geleden voor het gehele centrum (binnenstad en Singelring) een integrale visie opgesteld, welke aansloot bij de eerdere Visie Reconstructie Singelring uit 2003. In de visie voor de openbare verlichting van het centrum zijn ook de toe te passen masten en armaturen vastgelegd. Deze zijn dan ook toegepast op de Roerkade, Roersingel en Singelring Oost. Derhalve wordt van dezelfde of vergelijkbare masten en armaturen (nu uitgevoerd met led verlichting) uitgegaan in dit laatste deel van het project. Waar mogelijk worden masten (lichtmasten, verkeersmasten, masten bewegwijzering) gecombineerd, zodat het totaal aantal masten wordt beperkt. Het verlichtingsniveau wordt vergelijkbaar aan de overige delen van de Singelring. Uiteraard wordt ook op de pleinen verlichting aangebracht. Dat maakt onderdeel uit van de technische detaillering.

BIJLAGEN

B1 DEFINITIEF INRICHTINGSONTWERP SINGELRING FASE 3



Verklaring

- Rijbaan van asfalt
- Elementverharding Zwartbroekplein
- Fietspad van tegels
- Trottoir van elementenverharding
- parkeervak incl. uitstapstrook
- Bushalte
- Laad- / losvoorziening
- Rooivervanging en herstraten
- Inrit
- Hekwerk - nieuw te plaatsen
- Grondspots t.b.v. aanduiding stadspoort
- Kunstobject
- Lichtnaaf
- Fietsrek
- Boomvak
- Boom - bestand te handhaven
- Boom (enkelstammi) - Nieuw te plaatsen
- Boom (meerstammi) - Nieuw te plaatsen

2	19-03-2024	Wijzigingen n.a.v. inspraak	THI	MKE	66	MKE	66
1	13-11-2023	diverse kleine aanpassingen	JLE	MKE	66	MKE	66
0	11-10-2023		EVGE	MKE	66	MKE	66
Versie Datum Omschrijving			Opsteller Pri Verificatie Pri Valideert Pri				

Singeling fase 3

Onderdeel
Verkeerskundig ontwerp

Opdrachtgever
Gemeente Roermond

Fase
Voortontwerp

Formaat
A1+5

Schaal
1: 500

Projectnummer
ROE439

Takennummer
2023-1983

Behorende bij doc. nr.

THI MKE 66 MKE 66
JLE MKE 66 MKE 66
EVGE MKE 66 MKE 66

Opsteller Pri Verificatie Pri Valideert Pri

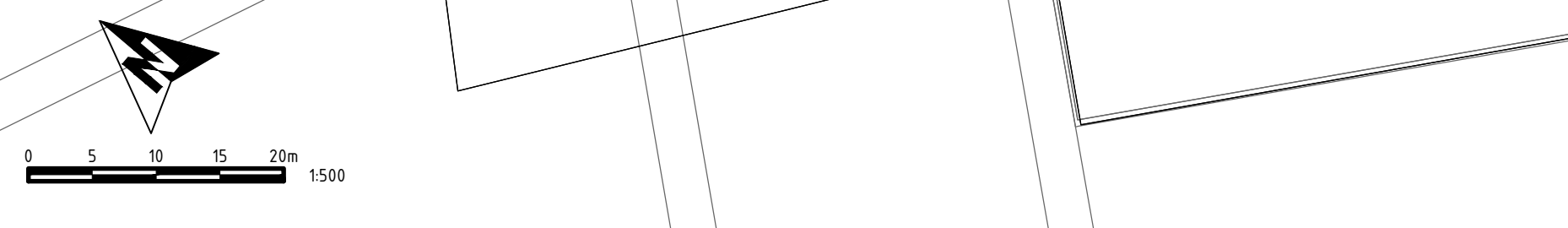
Hartjen
Schoutman & Groot
Postbus 14, 6001 AA Roermond

Verkeerskundig ontwerp
Hartjen
Hartjenweg 5, 6041 CD Vierssen
Postbus 2006, 6001 CA Vierssen

088 - 3986333
info@krachten.nl
www.krachten.nl

krachten

i in p t b



B2 MATERIALISERING BIJZONDERE LOCATIES

LEGVERBAND

Uitgangspunt: een plein creëren zonder eenduidige richting.

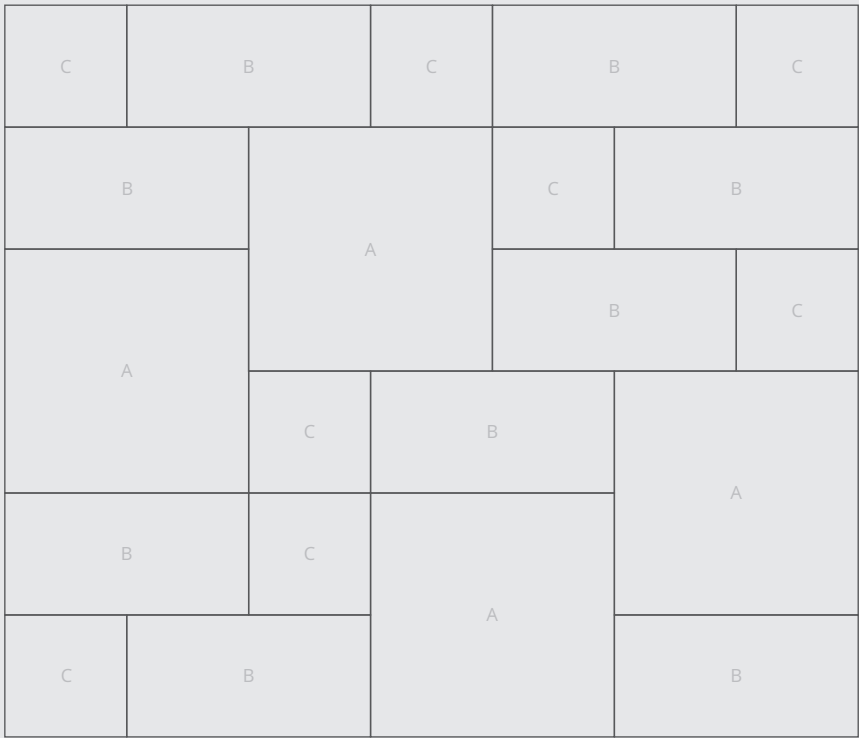
-> niet-lineair legverband met tegels in verschillende afmetingen, zoals wildverband of Roermonds verband.



Roermonds verband

(Oppervlakte ca. 3.52 m²) / 1.68 x 2.10 meter

Nr.	Aantal	Afmeting cm
A	9	42 x 42
B	16	42 x 21
C	12	21 x 21



MATERIAAL

Uitgangspunt: materiaal met een hoogwaardige uitstraling, géén betonlook.

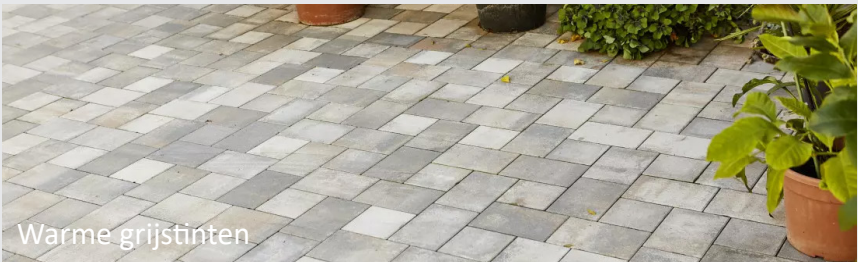
-> natuurstenen tegels (evt. keramische tegels / gebakken tegels ivm. overrijdbaarheid).



KLEUR

Uitgangspunt: een gemêleerd plein in verschillende (grijs)tinten, als tegenhanger van het éénkleurige asfalt van de rijbaan.

-> grijs tot antraciet met een warme ondertoon, evt. gecombineerd met een warmere tint.



ZWARTBROEKPLEIN - BESTRATING

EILANDEN

Uitgangspunt: plantvakken in organische vorm, met verschillende soorten beplanting en bomen. Variatie in hoogte: maaiveldniveau of verhoogd (zithoogte). Rand in een materiaal met hoogwaardige uitstraling: natuursteen.



Plantvak in organische vorm met verhoogde rand



Rand van natuursteen

BOMEN

Uitgangspunt: grote diversiteit aan boomsoorten, zowel enkelstammig als meerstammig, met verschillende kroonvormen, bladsoorten en (herfst)kleuren.



Zilverlinde



Meerstammige Geelhout

BEPLANTING

Uitgangspunt: verschillende heesters en vaste planten in de organische plantvakken (meerdere soorten per plantvak)



Wolfsmelk



Lavender Spires

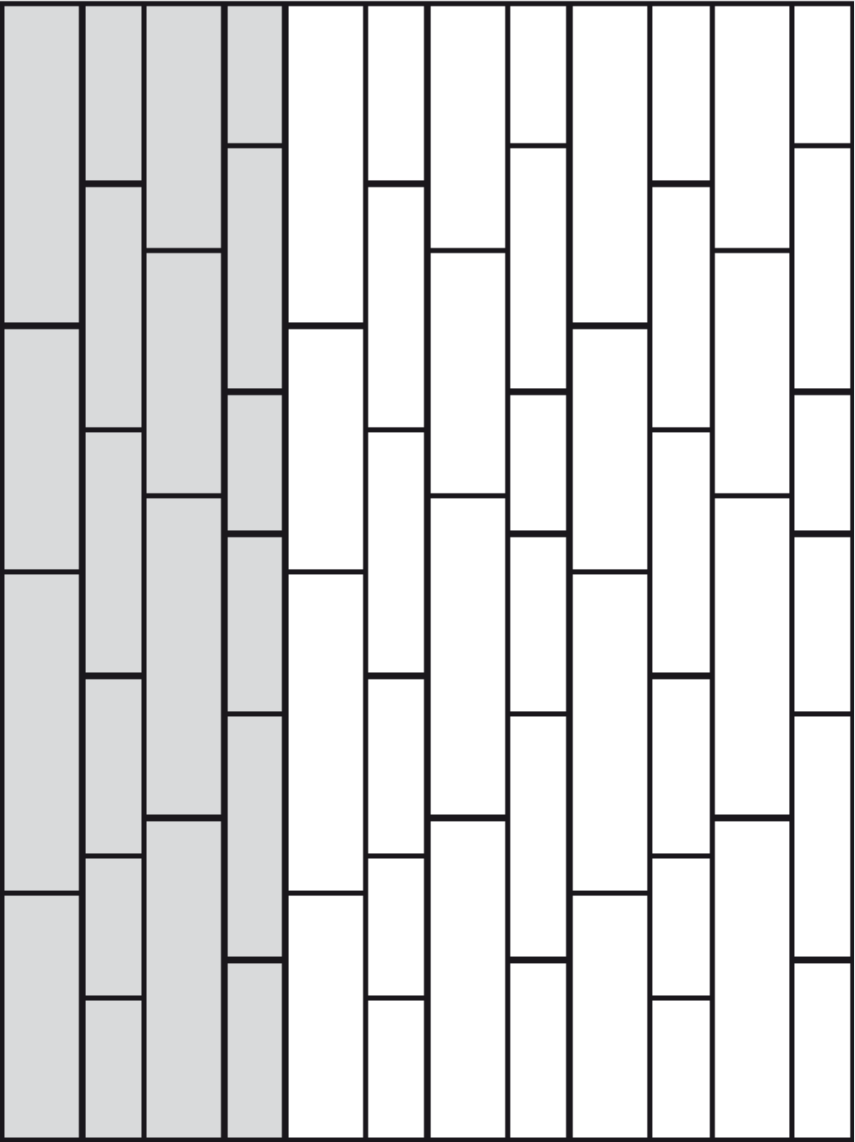


Grote variatie binnen één plantvak

LEGVERBAND

Uitgangspunt: een plein creëren met een duidelijke richting, om afwijkende oriëntatie van de kerk te benadrukken.

-> lineair legverband met tegels in verschillende afmetingen (zoals reeds aanwezig op het Stationsplein).



MATERIAAL

Uitgangspunt: materiaal met een hoogwaardige uitstraling, géén betonlook.

-> natuurstenen tegels (evt. keramische tegels / gebakken tegels ivm. overrijdbaarheid).



KLEUR

Uitgangspunt: een plein in één hoofdkleur (grijs), waarbij het lineaire legverband wordt geaccentueerd in een afwijkende tint.

-> accenten in antraciet (refererend aan de kleur van het kerkdak) voor het lijnenspel.



LINEAIRE GROENVLAKKEN

Uitgangspunt: speelse inrichting met lineaire groenvlakken (breedte minimaal 1,2m ivm. beheer), met verschillende soorten beplanting, o.a. gras, vaste planten en heesters.



VERHOOGDE PLANTENBAK

Uitgangspunt: plantenbak in geometrische vorm rondom een bestaande boom, aangevuld met nieuwe beplanting. Met een verhoogde rand van natuursteen, ter overbrugging van het hoogteverschil ivm. hellingsbaan voor mindervaliden.



BEPLANTING

Uitgangspunt: verschillende heesters en vaste planten in de lineaire plantvakken (1 soort per plantvak) en toevoeging van enkele meerstammige bomen.



B3 ONTWERP COMPENSATIE PARKEERPLAATSEN



Verklaring

	Parkeervak
	Trottoir
	Verlenging parkeervak t.b.v. draaicirkel
	Gazon



2	19-03-2024	Aanpassingen n.a.v. inspraak	THI		MKE		MKE	
1	15-11-2023	Extra parkeervak Molenweg	TVW		MKE		MKE	
0	10-11-2023		TVW		MKE		MKE	
Versie	Datum	Omschrijving	Opsteller	Par.	Verificatie	Par.	Validatie	Par.

Singelring fase 3

Onderdeel

Compensatie parkeervakken

Opdrachtgever
Gemeente Roermond

Roermond
Schoolstraat 8, 6049 BN Herten
Postbus 14, 6040 AA Roermond

's-Hertogenbosch
Hintham 152-E, 5246 AK Rosmalen
Postbus 2309, 5202 CH 's-Hertogenbosch

088 - 3366333
info@kragten.nl
www.kragten.nl

Fase
Voorontwerp

Projectnummer
ROE439

Formaat
A2

Tekeningnummer
2023-0082

Schaal
1: 500

Behorende bij doc. nr.

