INSPRAAKNOTA SINGELRING FASE 3

BEANTWOORDING VAN INSPRAAKREACTIES

Opdrachtgever:	Gemeente Roermond
Projectnr:	ROE439
Datum:	19 maart 2024

INSPRAAKNOTA SINGELRING FASE 3

BEANTWOORDING VAN INSPRAAKREACTIES

Opdrachtgever:	Gemeente Roermond
Projectnr:	ROE439
Rapportnr:	20240319-ROE439-RAP-Inspraaknota 2.0
Status:	Definitief
Datum:	19 maart 2024

Opsteller:
MKE

Verificatie:
HVD

Validatie:
MKE

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

ISO 9001
ISO 14001
BUREAU VERITAS
Certification

© **2023** Kragten
Niets uit dit rapport mag worden verveelvoudigd 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.

INHOUDSOPGAVE

1 INLEIDING 4
1.1 Inspraakreacties 5
2 BEANTWOORDING INSPRAAKREACTIES 6
2.1 Inspraakreacties belanghebbende partijen / organisaties 6
2.2 Inspraakreacties burgers 8
3 ONTWERPWIJZIGINGEN INSPRAAKONTWERP 24
3.1 Wijzigingen naar aanleiding van inspraakreacties 24
3.2 Ambtshalve wijzigingen 24

AFBEELDINGEN

Afbeelding 1 Impressie nieuwe inrichting Minderbroederssingel 4
Afbeelding 2 Impressie nieuwe inrichting Zwartbroekplein-Kapellerpoort 4

1 INLEIDING

In samenspraak met onder andere een klankbordgroep en vele stakeholders is de Reconstructie Singelring Fase 3 in voorbereiding. Het project Reconstructie Singelring Fase 3 is de laatste en afsluitende fase van de reconstructie van de ring van singels rondom het historische hart van Roermond. 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 deze bijeenkomst hebben circa 50 personen gebruik van de mogelijkheid om vragen te stellen en/of nadere informatie te verkrijgen.



Afbeelding 1 Impressie nieuwe inrichting Minderbroederssingel



Afbeelding 2 Impressie nieuwe inrichting Zwartbroekplein-Kapellerpoort

1.1 Inspraakreacties

Tijdens de inspraakperiode zijn 16 inspraakreacties ingediend door burgers en/of (vertegenwoordigers van) belanghebbenden. Enkele inspraakreacties zijn identiek aan elkaar en één indiener heeft namens 47 adressen een inspraakreactie ingediend. Alle inspraakreacties zijn in behandeling genomen en in hoofdstuk twee beantwoord. Inspraakreacties van belangen vertegenwoordigende partijen / organisaties zijn openlijk behandeld en inspraakreacties van individuele burgers zijn geanonimiseerd.

Als geheel is deze inspraaknota de officiële reactie van het college van burgemeester & wethouders van Roermond op de inspraakreacties.

2 BEANTWOORDING INSPRAAKREACTIES

2.1 Inspraakreacties belanghebbende partijen / organisaties

Gedurende de inspraakperiode is door één belangen vertegenwoordigende partij een inspraakreactie gegeven, dit betreft de Fietsersbond afdeling Roermond. In onderstaand overzicht zijn de door de Fietsersbond opgenomen reactiepunten opgenomen.

Nummer	Subnr.	
1	1	Indiener pleit voor een opstelmogelijkheid 'haaks op de rijbaan' op het westelijk van het kruispunt gelegen fietspad, bij het oversteken van de Andersonweg richting de Kapellerlaan.
		Reactie: *Wij begrijpen de wens van indiener. Er is echter onvoldoende fysieke ruimte om hier een volwaardige haakse opstelmogelijkheid te realiseren voor fietsers. Binnen de beperkte beschikbare ruimte is maximaal invulling gegeven aan de mogelijkheden voor de inpassing van voorzieningen voor voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer.*
	2	Indiener mist bij het oversteken vanuit Kapellerlaan een bochtstraal voor fietsers die 'linksaf' willen fietsen richting Andersonweg (in zuidelijke richting).
		Reactie: *Constatering van indiener is correct, het ontwerp is hierop aangepast.*
	3	Indiener heeft voorkeur voor een aanpassing van de regeling op het VRI kruispunt Andersonweg-Kapellerlaan. Nu te veel gericht op de automobilist en onder andere te smal voor fietsers en voetgangers. Ook moet er aandacht zijn voor overstekende fietsers richting de Kapellerlaan i.c.m. fietsers die van rechts komen (vanaf Andersonweg).
		Reactie: *De prioritering van de verkeersregeling is gebaseerd op het totale actuele verkeersaanbod volgens het principe van een verbeterde groene golf. Het verkeersaanbod wordt daarbij centraal geregistreerd en verdeeld om voor het geheel van de Singelring de meest optimale doorstroming voor alle verkeersdeelnemers te verkrijgen. Het systeem is dus qua instelling niet te veel gericht op de automobilist, al kan dat door de grootte van deze verkeersgroep en de prioriteit die lijnbussen krijgen, wel zo overkomen.* *Verder is binnen de beschikbare ruimte maximaal invulling gegeven aan de mogelijkheden voor de inpassing van voorzieningen voor voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer, zowel fysiek als qua verkeerslichtenregeling. De regeling is gecoördineerd samen met de regeling Zwartbroekplein en is optimaal afgestemd op het verkeersaanbod. Met deze vormgeving kan de verkeersafwikkeling binnen acceptabele wachttijden worden geborgd.* *Het ontwerp zal nog worden nagelopen op eventueel toe te passen voorrangsregelingen bij kruisingen van fietsstromen, maar in basis blijft gewoon gelden dat doorgaande fietsers voorrang hebben op afslaande fietsers.*
	4	Indiener mist op enkele locaties voetgangersoversteekplaatsen, die nu wel aanwezig zijn. Ook ontbreken op enkele locaties volgens indiener zebrapaden over de fietspaden.
		Reactie: *Overeenkomstig de landelijke richtlijnen worden bij kruispunten met verkeerslichten over het algemeen géén zebrapaden toegepast. Zodoende is dat hier eveneens niet gedaan, net zoals dit op bijv. de 'Singelring-Oost' ook niet is gedaan. Uiteraard voorzien deze*

Nummer	Subnr.	
		kruispunten wel in oversteekmogelijkheden voor voetgangers, maar dan zonder zebrapaden (dus ook geen zebrapaden over de fietspaden).
	5	Indiener verzoekt om bij de overgangen naar 30km zones ook portalen te plaatsen, zoals staat beschreven in het Verkeersveiligheidsplan.
		Reactie: *De aansluitende 30 km/uur wegen worden d.m.v. een inritconstructie aangesloten op de Singelring. Hiermee is het voor de verkeersdeelnemers duidelijk dat wordt overgegaan naar een andere type weg.*
	6	Indiener vraagt aandacht voor toepassing van juiste bochtstralen in de fietspaden en hoogteverschillen bij toepassing van o.a. (opsluit)banden.
		Reactie: *Het ontwerp zal hierop nog worden gecontroleerd en waar nodig / van toepassing wordt dit nog geoptimaliseerd in het definitief ontwerp.*
	7	Indiener doet de suggestie om het stukje oostelijke fietspad tussen het kruispunt en de Schuitenberg te verwijderen, en het westelijke stukje fietspad in twee richtingen berijdbaar te maken.
		Reactie: *Suggestie van indiener wordt niet ingewilligd. Ook het oostelijke fietspad vervult een belangrijke functie, bijvoorbeeld voor fietsers komende uit de richting Kapellerlaan richting de Mariagardestraat/Schuitenberg.*
	8	Indiener geeft aan dat met afdeling verkeer van gemeente is afgesproken om blokmarkering bij fietspaden niet op het fietspad aan te brengen, maar ernaast. Hiermee wordt optische versmalling van het fietspad voorkomen.
		Reactie: *Reactie van indiener is correct, het ontwerp is hierop aangepast.*
	9	Indiener geeft aan dat bij het kruispunt met de Koninginnelaan de bochtstralen van de fietspaden niet overal correct zijn ontworpen en dat het geplaatste wegmeubilair gevaar kan opleveren.
		Reactie: *Constatering van indiener is correct, het ontwerp is hierop aangepast.*
	10	Indiener vraagt of er overal haaientanden worden aangebracht op de tweerichting fietspaden om de voorrangssituatie te verduidelijken?
		Reactie: *Het ontwerp zal nog worden nagelopen op eventueel toe te passen voorrangsregelingen bij kruisingen van fietsstromen en de daarbij behorende wegmarkeringen.*
	11	Indiener vraagt aandacht voor de hoogteverschillen bij inritconstructies en het discomfort dat dit kan opleveren voor fietsers. Hoogteverschillen zouden zo vloeiend mogelijk moeten zijn om het fietscomfort niet te belemmeren.
		Reactie: *Vanwege de overgang van snelheidsregime worden bij de zijwegen inritconstructies toegepast, binnen de daarvoor geldende ontwerprichtlijnen. Discomfort voor fietsverkeer wordt zo veel mogelijk beperkt, al zal ook een fietser bij het op- en afrijden van de inritblokken de normale hinder ervaren die attentie verhogend bedoeld is vanwege het passeren van een doorlopend trottoir en de overgang naar een ander wegtype.*
	12	Indiener verzoekt te overwegen om nabij het ontmoetingscentrum nabij de Minderbroederskerk fietsrekken te plaatsen.
		Reactie: *Er zal nog met het Kerkbestuur worden besproken of fietsrekken hier wenselijk zijn. Vooralsnog zijn fietsrekken voorzien aan de voorzijde van de kerk, aan de Minderbroederssingel.*

Nummer	Subnr.	
	13	Volgens indiener ontbreken bij de oversteekmogelijkheden ter plaatse van de Deemselstraat en de Dr. Leursstraat de bochtstralen bij de aansluiting op het tweerichtingenfietspad.
		Reactie: *Er is gekozen voor een 'haakse' aansluiting, die overeenkomt met de wijze waarop dat is uitgevoerd op bijvoorbeeld de 'Singelring-Oost'. Vanwege de toe te passen materialen kan hiermee een fraai en eenduidig beeld worden gerealiseerd en omdat er geen hoogteverschillen zijn heeft de fietser hiervan ook geen hinder.*
	14	Indiener vraagt zich af of de autoparkeerplaatsen voldoende afstand hebben tot het fietspad en of de zichtbaarheid voldoende is geborgd.
		Reactie: *De uitstapstrook tussen fietspad en parkeerstroken is 90 cm breed en komt overeen met hetgeen is toegepast op bijv. de 'Singelring-oost'. De breedte van 90 cm biedt voldoende borging tussen de gewenste scheiding van een geparkeerde auto en een fietspad.*
	15	Indiener is van mening dat de fietsrekken tussen rijbaan en fietspad niet veilig zijn, omdat deze dicht op de rijbaan staan, net als op Singelring-Oost.
		Reactie: *De beschikbare strook tussen rijbaan en fietspad is voldoende breed om op een veilige wijze enkele fietsenrekken te plaatsen. De plaatsing van de fietsen is daarbovenop georiënteerd in de lengteas van de weg waardoor bij het plaatsen of uithalen van fietsen geen ruimte nodig is buiten de beschikbare strook.*
	16	Indiener doet nog de suggestie om een VRI te plaatsen bij de Dr. Leursstraat, om de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers te verbeteren.
		Reactie: *Er is voorzien in een oversteekmogelijkheid voor voetgangers tussen de Deemselstraat en de Dokter Leursstraat, door middel van een zebrapad. Fietsers hebben ter plaatse van beide zijwegen een mogelijkheid om over te steken. Er wordt géén extra verkeerslichtenregeling gerealiseerd.*
Inspraakreactie geeft wel aanleiding tot aanpassing van het inspraakontwerp.		

2.2 Inspraakreacties burgers

Via de aanbiedingsbrief bij de inspraaknota is aan alle indieners (burgers) van een inspraakreactie een uniek volgnummer toegekend. Op basis van dit unieke nummer kan de inspraakreactie en de beantwoording daarvan worden teruggevonden. Op deze manier kan de indiener van de inspraakreactie snel en gemakkelijk terugvinden waar de ingediende reactie is beantwoord. In deze nota wordt steeds gesproken van 'indiener'. Hiermee worden, indien van toepassing, alle ondertekenaars van de inspraakreactie bedoeld.

Nummer	Subnr.	
2	1	Het verdient volgens indiener aanbeveling evt. aangetroffen archeologische vondsten te visualiseren, bijv. in een (afwijkende) bestrating en d.m.v. informatieborden (bijv. bij de Minderbroederskerk en het Zwartbroekplein).
		Reactie: *Tijdens de uitvoering van de werkzaamheden zal archeologische begeleiding plaatsvinden. Het is echter niet altijd mogelijk om vondsten zichtbaar te maken op de exacte plek waar deze worden gevonden, bijvoorbeeld omdat daar belangrijke verkeersverbindingen overheen leiden. Bekend is dat in het plangebied de voormalige 'Zwartbroekpoort' heeft gelegen. Daarom is er in het ontwerp vanuit gegaan om op een verantwoorde locatie, ter plaatse van de aansluiting van de Zwartbroekstraat, een accent in het wegdek aan te brengen middels grondspot en twee zuilvormige bomen te plaatsen*

Nummer	Subnr.	
		op de hoekpunten van deze 'poortlocatie'. Het aanvullend gebruik van bijvoorbeeld infoborden kan nog worden overwogen, mede afhankelijk of en welke vondsten worden gedaan.
	2	Het verdient volgens indiener aanbeveling om t.p.v. de Minderbroederskerk tevens onderzoek te doen naar de resten van het voormalige klooster. Aan de westzijde van de kerk zou tevens een zitgelegenheid in de plannen opgenomen kunnen worden.
		Reactie: *Ter plaatse van de kerk zijn geen diepe graafwerkzaamheden voorzien. Hiervan is met name sprake ter plaatse van de weg (rijbaan en trottoirs). Tijdens de uitvoering zal daar dan ook archeologische begeleiding plaatsvinden, een en ander conform het Programma van Eisen archeologie. Archeologisch onderzoek is geen doel op zichzelf in dit project. Wegmeubilair wordt nog nader besproken, in overleg met het kerkbestuur.*
	3	Op het Zwartbroekplein zijn reeds plannen om de voormalige poort te visualiseren d.m.v. Beplantingen. Dit is in optiek van indiener buitengewoon mager. Ook hier zou volgens indiener tenminste de ligging van de Zwartbroekpoort eveneens in een afwijkende bestrating gevisualiseerd kunnen worden. Maar beter is om in een geschikt materiaal deze poort gedeeltelijk een ruimtelijke gestalte te geven (zie bijvoorbeeld de Delftsche Poort te Rotterdam).
		Reactie: *Zie reactie op vraag 2.1.*
	4	Het terrein tussen Zwartbroekplein en Kapellerlaan heeft volgens indiener in de nieuwe plannen een veel te steenachtig karakter en is - zeker aan de oostzijde - voor fietsers en voetgangers bepaald onaangenaam (te regen- en windgevoelig).
		Reactie: *Binnen de ruimtelijke mogelijkheden is getracht zo veel mogelijk de verblijfskwaliteit te verbeteren en invulling te geven aan alle functies in het gebied. Het gaat dan om voldoende brede fiets- en voetgangersvoorzieningen en inpassing van groenvoorzieningen. Het Zwartbroekplein en de Kapellerpoort blijven daarbij wel een normale openbare ruimte onder invloed van weersomstandigheden.*
	5	De voorgestelde beplantingsvakken hebben volgens indiener een vrij willekeurig karakter; aanmerkelijk beter is het om voor de vormgeving uit te gaan van het oorspronkelijke, buiten de stadspoort gelegen bastion en waar mogelijk het terrein ook op te hogen om deze historische plek meer cachet te geven, zonder de verkeersafwikkeling te hinderen. Hierbij zouden de bastionranden dezelfde "zitgelegenheid" kunnen krijgen als thans beoogd.
		Reactie: *De inrichting van het Zwartbroekplein houdt rekening met de historische zichtlijn hier op de stad vanaf de Kapellerlaan. Van de oude verdedigingswerken is sowieso onvoldoende bekend om rekening mee te kunnen houden, zo dit al in de moderne situatie mogelijk zou zijn. Bij een dergelijke herinrichting zullen meningen over de kwaliteit van een plek altijd verschillen. In basis is het voorstel dat momenteel voorligt positief ontvangen. De principes van het ontwerp blijven derhalve overeind, waarbij nog optimalisaties zijn doorgevoerd bij de uitwerking tot een definitief ontwerp.*
	6	Het verdient aanbeveling om - zo mogelijk - de aansluiting van de Mariagardestraat/Schuitenberg naar het oosten te verleggen, zodat ter plaatse van de horeca een groter (en veiliger) terrein voor terrassen beschikbaar komt; het oostelijk gedeelte van de kruispuntaansluiting heeft volgens indiener weinig gebruiks-/belevingswaarde.
		Reactie: *In het voorliggende ontwerp is de aansluiting vanuit de stadszijde reeds zo ver mogelijk in oostelijke richting geschoven, om daarmee de pleinruimte maximaliseren. Echter, in het*

Nummer	Subnr.	
		ontwerp moet ook rekening worden gehouden met een goede aansluiting op de Kapellerpoort, waardoor verder in oostelijke richting schuiven geen optie is.
	7	Zou overwogen kunnen worden om de te verplaatsen keermuur nabij de Roerkade/Molenstraat te situeren op de plaats van de vroegere stadsmuur en deze zo mogelijk uit te voeren in historische materialen?
		Reactie: *De plaats van de keermuur is bepaald aan de hand van enerzijds de hoog gelegen fiets- en voetpaden en anderzijds de lager gelegen bestrating naast het appartementencomplex. De keermuur komt op de scheiding hiervan te staan. In de huidige inrichting is de ligging van de keermuur in de bestrating aangegeven door middel van een andere kleur. Tijdens de gedetailleerde uitwerking van het plan wordt bekeken of het mogelijk is om de afwijkende kleur in de bestrating ook is in te passen in het gedeelte dat wordt heringericht.*
	8	Het voorstel om zo weinig mogelijk straatmeubilair toe te passen is wat discutabel. De voorgestelde verhoogde plantvakken met zitmogelijkheden zijn niet geschikt voor langduriger ontspannen verblijf. Ik attendeer op de zitbank aan de zuidwestzijde van het Zwartbroekplein, waar regelmatig groepjes ouderen hun ontmoetingen hebben. Een dergelijke ontmoetingsplek zou m.i. ook ingericht kunnen worden nabij de Minderbroederskerk en nabij de verplaatste keermuur bij de Roerkade-rotonde/Molenstraat.
		Reactie: *Het uitgangspunt om zo min mogelijk straatmeubilair toe te passen is om de gewenste rustige inrichting te verkrijgen en alleen straatmeubilair toe te passen dat iets toevoegt aan de kwaliteit van de openbare ruimte of functioneel van toegevoegde waarde is. Tijdens de gedetailleerde uitwerking van het plan wordt bekeken of (één of meerdere) de door indiener gedane suggesties kunnen worden toegevoegd aan het ontwerp.*
Inspraakreactie geeft wel aanleiding tot aanpassing van details in het inspraakontwerp.		

Nummer	Subnr.	
3	1	Qua materialisatie vormt de Singelring een uniform geheel, met een luxe uitstraling. Daar horen, de historische panden meewegend, volgens indiener hoogwaardige soorten beplanting bij. Niet voor niets is er immers sprake van een beschermd stadsgezicht. Idealiter kiest uw college daarom voor beplanting in een uniform kleurenpalet, en die een hoogwaardig lint vormt van het Zwartbroekplein naar het Wilhelminaplein. Op het moment dat er sec gras zou komen, verwordt de groenstrook tot een openbaar toilet voor honden.
		Reactie: *Het is niet de bedoeling om alleen maar gras toe te passen in de groenstroken. Exacte beplantingsplannen moeten nog worden gemaakt, maar gezien de functie van de Singelring zullen hoogwaardige plantsoorten worden toegepast.*
	2	Indiener doet de suggestie om de fietsoversteek ter plaatse van Godsweerdersingel 21 te laten vervallen, ten gunste van groen. Oversteken kan beter gereguleerd plaatsvinden ter plaatse van de kruispunten met verkeerslichten.
		Reactie: *De genoemde oversteek is gelegen tegenover een zijweg en wordt derhalve niet opgeheven. Rondom de oversteekplek is maximaal invulling gegeven aan groen, zonder de positie van de lantaarnpaal daarmee aan te tasten.*
	3	Bij het aanleggen van de groenstroken moet ook rekening worden gehouden met pakketbezorgers en verhuisdiensten. Voorkomen moet worden dat deze op de busbaan worden gezet.

Nummer	Subnr.	
		Reactie: *Formeel mogen deze voertuigen hier in de huidige situatie niet eens gebruik van maken (behoudens ontheffing), in die zin wijzigt de situatie juridisch niet. Met de groeninvulling wordt dit alleen inrichtingstechnisch ondersteund. Mogelijk dat in de nadere detaillering nog kleine aanpassingen worden gedaan aan de omvang van de groenvakken.*
	4	Om te voorkomen dat er voertuigen dóór de groenstroken gaan rijden moet worden overwogen om deze met verhoogde afscheiding te realiseren.
		Reactie: *Er is niet voorzien in de toepassing van verhoogde afscheiding. Het toepassen van hoogwaardige plantsoorten (geen gras) draagt eraan bij dat er ongewenst voertuigen doorheen gaan rijden.*
	5	Indiener verzoekt gemeente om rekening te houden met voldoende zicht bij het toepassen van beplanting. De beplanting mag niet te hoog worden i.v.m. zicht en verkeersveiligheid.
		Reactie: *Bij de toe te passen plantsoorten wordt er rekening mee gehouden dat dit niet zicht belemmerend werkt. De beplanting moet robuuste genoeg zijn om te voorkomen dat er voertuigen doorheen gaan rijden en laag genoeg blijft zodat het zicht niet wordt belemmerd.*
	6	Op de hoek Schoolstraat-Godsweerdersingel (en op de hoek van het Wilhelminaplein) staan hondentoiletten. Overwogen zou kunnen worden om deze te laten vervallen en er hoogwaardige beplantingsvakken terug te laten keren. Deze hondentoiletten zijn onhygiënisch en ontsieren het straatbeeld. Daarnaast lijken ze überhaupt weinig gebruikt te worden.
		Reactie: *De hondentoiletten worden veelvuldig gebruikt en voorzien in een behoefte bij de hondenbezitters. Deze kunnen niet worden verwijderd en worden vervangen door beplantingsvakken. De hondentoiletten worden op werkdagen frequent gereinigd.*
Inspraakreactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het inspraakontwerp.		

Door twee individuele bewoners is een separate inspraakreactie gegeven, met een identieke inhoudelijke strekking van vraagpunten. Deze zijn in onderstaand overzicht behandeld.

Nummer	Subnr.	
4	1	Fietspad op het trottoir zal zorgen voor gevaarlijke situaties bij het inrijden en verlaten van de parkeerplaats van indiener.
		Reactie: *We begrijpen de zorg van indiener(s). In het ontwerp is echter gekeken naar de algehele verkeersveiligheid voor het fietsverkeer. In de huidige situatie fietsen deze op de rijbaan, tussen het rijdend verkeer en de geparkeerde voertuigen. Hierdoor is de kans op conflicten tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer groot, over de volledige lengte van de Minderbroederssingel. Niet alleen met het rijdend verkeer, maar ook door het conflict met voertuigen die willen parkeren in de langsparkeervakken of wegrijden van de parkeervakken. Bekend is dat met het nieuwe ontwerp ook een kruisende beweging plaatsvindt tussen verkeer van en naar enkele parkeerplaatsen en garageboxen van aanliggende panden. Desondanks is de positieve invloed van het aanleggen van vrijliggende fietsvoorzieningen in basis groter dan de negatieve invloed van enkele kruisende bewegingen naar genoemde parkeervoorzieningen/garageboxen.*
	2	Binnenrijden vanaf singel tussen huisnummers 60 en 62 moet en kan veiliger. Parkeerplaats/vak voor huisnummer 62 zou moeten vervallen zodat inrijden veiliger

Nummer	Subnr.	
		wordt vanwege grotere draaicirkel. Wel zorgen voor technische oplossingen zodat er dan niet geparkeerd kan worden.
		Reactie: *In het ontwerp is een optimum gezocht in het behoud van zoveel mogelijk parkeerplaatsen, inpassing van een tweezijdige bomenrij en bereikbaarheid van inritten van particulieren. De inrit ter plaatse van nummer 62 is ruim 7 meter breed en derhalve ruimschoots voldoende breed om de inrit goed in en uit te kunnen rijden.*
	3	Wegrijden van onze parkeerplaats tussen nummers 50 en 52 moet en kan veiliger. Parkeerplaatsen/vakken voor nummer 50 en 52 laten vervallen zodat uitrijden veiliger wordt doordat er meer zicht is. Wel zorgen voor technische oplossingen zodat er dan niet geparkeerd kan worden
		Reactie: *In het ontwerp is een optimum gezocht in het behoud van zoveel mogelijk parkeerplaatsen, inpassing van een tweezijdige bomenrij en bereikbaarheid van inritten van particulieren. De inrit ter plaatse van nummer 50-52 is ruim 7 meter breed en derhalve ruimschoots voldoende breed om de inrit goed in en uit te kunnen rijden.*
	4	Snelheidsbeperkende maatregelen treffen vanaf rotonde Roersingel/Molenweg omdat met te hoge snelheid zal worden gereden.
		Reactie: *De Minderbroederssingel heeft en houdt een functie als gebiedsontsluitingsweg, met snelheidsregime van 50km/h. Met de nieuwe weginrichting wordt de rijbaan aanzienlijk versmald (optisch en fysiek), wat een positieve werking moet hebben op de snelheid. Desondanks kan niet worden voorkomen dat automobilisten harder rijden dan toegestaan, zeker tijdens de daluren (avond en nacht). Het aanbrengen van bijvoorbeeld drempels is gezien de functie en gebruik van de weg niet wenselijk en verhoogt ook de overlast voor aanwonenden (geluid en trillingen).*
	5	Welke waarborgen zijn er voor permanente bereikbaarheid van onze parkeerplaats bij de uitvoering?
		Reactie: *Het is op dit moment nog niet bekend op welke wijze de aannemer de werkzaamheden gaat uitvoeren. Het is op dit moment echter ook nog niet uit te sluiten dat particuliere parkeerplaatsen tijdens de uitvoering tijdelijk niet bereikbaar zullen zijn. In het kader van deze reconstructie moet immers ook het (diep gelegen) riool volledig worden vervangen. Uiteraard moet de aannemer deze werkzaamheden veilig kunnen uitvoeren. Mocht er sprake zijn van het tijdelijk niet bereikbaar zijn van parkeerplaatsen dan zal de aannemer dat te zijner tijd tijdig communiceren en de overlast tot een minimum beperken.*
Inspraakreactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het inspraakontwerp.		

Nummer	Subnr.	
5	1	Volgens indiener wordt er geen noodzaak aangetoond voor het 'compenseren' van de vervallen parkeerplaatsen op de Minderbroederssingel.
		Reactie: *In de opdrachtverlening van deze opdracht is opgenomen dat eventueel te vervallen parkeerplaatsen elders moeten worden gecompenseerd. Dit uitgangspunt is gebaseerd op de resultaten van een parkeeronderzoek dat in 2021 is uitgevoerd. Hieruit is gebleken dat de parkeerdruk hoog is in de projectomgeving en een reductie van het aantal parkeerplaatsen derhalve niet wenselijk is.*
	2	Haaks op het uitgangspunt om extra te vergroenen wordt, bij het realiseren van de compensatie-parkeerplaatsen, groen opgeofferd. Uitzicht op parkeerplaatsen geeft voor omwonenden toch een heel andere beleving dan groen.

		Reactie: *De constatering van indiener is correct. De te compenseren parkeerplaatsen gaan inderdaad ten koste van openbaar groen. Er zijn echter in de directe omgeving geen geschikte alternatieven beschikbaar waarbij dat niet het geval is. In de totale reconstructie wordt echter per saldo meer groen gerealiseerd dan opgeofferd.* *In het definitief voorstel zijn de nieuwe parkeerplaatsen op de Deemselstraat echter komen te vervallen en op de Akcros/Molenweg worden 11 plekken gerealiseerd in plaats van de oorspronkelijk beoogde 13 plekken.*
	3	Het verkeer van en naar Akcros/Molenweg stagneert regelmatig, zowel op Akcros/ Molenweg als op de Bisschop Lindanussingel. Dit komt onder andere door de erg smalle aansluiting van Akcros/Molenweg op de Bisschop Lindanussingel en de erg korte bocht van de Molenweg bij deze aansluiting. Hierdoor is de manoeuvreerruimte beperkt en wordt de aansluiting geblokkeerd. Ik heb het gevoel dat bij de inrichting onvoldoende rekening is gehouden met de grote hoeveelheid verkeersbewegingen op een beperkte ruimte: afslaande (vracht-)auto's, een voet- en fietspad, en overstekende voetgangers en fietsers. Door realisatie van de geplande parkeerplaatsen op Akcros en Molenweg zal het aantal verkeersbewegingen nog meer toenemen en de doorstroming van het verkeer nog vaker stagneren.
		Reactie: *De Akcros is een doodlopende straat met aan het einde een keerlus. De Molenweg is een woonstraat in het gebied met ook een functie voor het bevoorradingsverkeer naar de ECI. De Molenweg heeft geen doorgaande verkeersfunctie in het gebied. Dit betekent dat hier bijna alleen maar aanwonenden en bestemmingsverkeer rijden, incidenteel kan het voorkomen dat een 'verdwaalde' weggebruiker hier rijdt. De maatvoering van de aansluitingen voldoet aan de daarvoor geldende richtlijnen. Naar verwachting zal het door de aanleg van enkele parkeerplaatsen niet significant drukker worden waardoor ook geen structurele knelpunten ontstaan. Er is overleg geweest met de klantmanager van de ECI over het bevoorradingsverkeer dat naar de ECI gaat. Het vrachtverkeer dat naar de ECI rijdt, rijdt via de brug gelegen bij de vistrap. De te nemen bocht om de brug op te rijden is krap en is niet door alle vrachtwagens te nemen. Om deze reden is voor de brug dan ook een lengtebeperking voor het verkeer ingesteld. Door middel van verkeersborden is aangegeven dat alleen voertuigen met een lengte tot 12 meter over de brug kunnen rijden. De klantmanager van ECI geeft aan dat alleen voertuigen tot 12 meter bij de ECI komen. In uitzonderlijke situatie komt het voor dat voertuigen langer dan 12 meter bij de ECI komen maar deze kunnen geen gebruik maken van de brug.*
Inspraakreactie geeft wel aanleiding tot aanpassing van het inspraakontwerp.		

Door twee individuele bewoners is een separate inspraakreactie gegeven, met een identieke inhoudelijke strekking. Deze zijn in onderstaand overzicht behandeld.

Nummer	Subnr.	
6	1	Het nieuwe ontwerp en voorgenomen realisatie van de nieuwe Minderbroederssingel heeft beperkte parkeergelegenheden tot gevolg en de oplossing is naar andere straten verplaatst.
		Reactie: *In het nieuwe ontwerp van de Minderbroederssingel is getracht zo veel mogelijk parkeerplaatsen in te passen. Echter, het huidige aantal kan niet worden teruggebracht. Vanwege de parkeerdruk in de omgeving van het projectgebied, zoals gebleken uit een parkeeronderzoek uit 2021, is als uitgangspunt gehanteerd dat de vervallen parkeerplaatsen in de directe omgeving moeten worden gecompenseerd. De daarvoor aangewezen locaties lijken daarvoor het meest geschikt. In het definitief voorstel zijn de nieuwe parkeerplaatsen op de Deemselstraat echter komen te vervallen en op de*

Nummer	Subnr.	
		Akcros/Molenweg worden 11 plekken gerealiseerd in plaats van de oorspronkelijk beoogde 13 plekken.
	2	Deze plekken komen niet toe aan de bewoners van deze straten maar zijn puur bedoeld als vervangers voor weggevallen parkeerplaatsen aan de Singelring.
		Het wegvallen van parkeerplaatsen op de Minderbroederssingel heeft ook gevolgen voor de bewoners van de Molenweg en Akcros. De daar aanwezige parkeerplaatsen zijn openbaar wat betekent dat een ieder hetzelfde recht heeft om hier te parkeren. Verwacht wordt dat de parkeerdruk hier dus stijgt vanwege het wegvallen van parkeerruimte op de Minderbroederssingel en dat dus ook de bewoners van de Akcros en Molenweg daar last van zullen ondervinden. Door hier de extra parkeerplaatsen aan te leggen wordt de parkeerdruk weer beperkt. Uiteraard moeten deze gebruikers een parkeervergunning hebben.
	3	Mensen die aan de Singelring willen parkeren zullen de plaatsen aan het einde van de Deemselstraat niet opmerken. Indien dit al wel het geval is zullen deze plaatsen door het eenrichtingsverkeer van de Deemselstraat niet vanuit de Bisschop Lindanussingel kunnen worden bereikt. Dit zou dan alleen maar kunnen door de smalle Deemselstraat, hetgeen de verkeersdrukte alleen maar laat toenemen.
		Reactie: *Constatering van indiener is correct, de Deemselstraat is eenrichtingsverkeer. De parkeerplaatsen zijn derhalve alleen bereikbaar via de Minderbroederssingel. Dat er enkele extra parkeerplaatsen worden gerealiseerd leidt naar verwachting niet tot grote extra verkeersstromen. In het definitief voorstel zijn de nieuwe parkeerplaatsen op de Deemselstraat echter komen te vervallen en op de Akcros/Molenweg worden 11 plekken gerealiseerd in plaats van de oorspronkelijk beoogde 13 plekken.*
	4	Daarnaast zullen 4 plaatsen worden opgeofferd door 7 nieuwe plaatsen te creëren.
		Reactie: *Constatering van indiener is correct, per saldo komen aan het einde van de Deemselstraat drie extra parkeerplaatsen beschikbaar in het inspraakontwerp. In dit nieuwe ontwerp komen twee grote, bestaande bomen echter dicht bij de nieuwe parkeerplaatsen te liggen. De verwachting is dat door de aanleg van de parkeerplaatsen een aanzienlijk deel van de wortels van de bomen moeten worden verwijderd. De levensvatbaarheid van de twee bomen komen dan in het geding. Om deze bomen te sparen worden in de Deemselstraat geen nieuwe parkeerplaatsen aangelegd. Daarmee komen per saldo drie parkeerplaatsen te vervallen. Deze drie parkeerplaatsen worden niet op een andere plaats aangelegd.*
	5	De aansluiting van Akcros/Molenweg met de Bisschop Lindanussingel is nu al veel te krap. Dit is m.n. veelvuldig merkbaar als men zowel van Akcros/Molenweg wil opdraaien naar de Bisschop Lindanussingel alsmede andersom. Veelvuldig moet er dan gemanoeuvreerd worden met opstoppingen als gevolg. Dit probleem wordt alleen maar sterker als er sprake is van afslaand vrachtverkeer. Vrachtchauffeurs, veelal hun navigatie volgend, om bij ECI te laden en te lossen staan hier veelvuldig klem en geven nu al behoorlijk overlast. Ook rijden ze veelvuldig de doodlopende Akcros in. Met alle gevolgen van dien als zeker de grotere vrachtwagens op de beperkte ruimte moeten keren.
		Reactie: *De Akcros is een doodlopende straat met aan het einde een keerlus. De Molenweg is een woonstraat in het gebied met ook een functie voor het bevoorradingsverkeer naar de ECI. De Molenweg heeft geen doorgaande verkeersfunctie in het gebied. Dit betekent dat hier bijna alleen maar aanwonenden en bestemmingsverkeer rijden, incidenteel kan het voorkomen dat een 'verdwaalde' weggebruiker hier rijdt. De maatvoering van de aansluitingen voldoet aan de daarvoor geldende richtlijnen. Naar verwachting zal het*

Nummer	Subnr.	
		door de aanleg van enkele parkeerplaatsen niet significant drukker worden waardoor ook geen structurele knelpunten ontstaan. *Er is overleg geweest met de klantmanager van de ECI over het bevoorradingsverkeer dat naar de ECI gaat. Het vrachtverkeer dat naar de ECI rijdt, rijdt via de brug gelegen bij de vistrap. De te nemen bocht om de brug op te rijden is krap en is niet door alle vrachtwagens te nemen. Om deze reden is voor de brug dan ook een lengtebeperking voor het verkeer ingesteld. Door middel van verkeersborden is aangegeven dat alleen voertuigen met een lengte tot 12 meter over de brug kunnen rijden. De klantmanager van ECI geeft aan dat alleen voertuigen tot 12 meter bij de ECI komen. In uitzonderlijke situatie komt het voor dat voertuigen langer dan 12 meter bij de ECI komen maar deze kunnen geen gebruik maken van de brug. Het bevoorradingsverkeer naar de ECI kan via de Molenweg als ook via de Dokter Bärstraat rijden.*
	6	Als nabij deze kruising dan ook nog eens nieuwe parkeerplaatsen worden gesitueerd wordt de problematiek alleen maar erger.
		Reactie: *Naar verwachting zal het door de aanleg van enkele parkeerplaatsen niet significant drukker worden waardoor structurele knelpunten zouden ontstaan.*
	7	Ook de bewoners van de Molenweg worden na aanpassing getrakteerd op nog meer auto's pal voor de deur. Dit ook nog in een veel te smalle straat waar tweerichtingsverkeer is toegestaan.
		Reactie: *De Molenweg is een woonstraat in het gebied met ook een functie voor het bevoorradingsverkeer naar de ECI. Het bevoorradingsverkeer naar de ECI kan ook via de Dokter Bärstraat rijden. De Molenweg heeft geen doorgaande verkeersfunctie in het gebied. Dit betekent dat hier bijna alleen maar aanwonenden en bestemmingsverkeer rijden, incidenteel kan het voorkomen dat een 'verdwaalde' weggebruiker hier rijdt. De maatvoering van de Molenweg en de aansluitingen voldoen aan de daarvoor geldende richtlijnen. Naar verwachting zal het door de aanleg van enkele parkeerplaatsen niet significant drukker worden waardoor ook geen structurele knelpunten ontstaan.*
Inspraakreactie geeft wel aanleiding tot aanpassing van het inspraakontwerp.		

Door één indiener is namens *47* ondertekenaars een inspraakreactie gegeven. Deze ondertekenaars hebben allen de inspraakreactie ingediend, zoals opgenomen onder punt 1 tot en met *7* uit navolgend overzicht. Inhoudelijk komt deze inspraakreactie overeen met voorgaande inspraakreactie met nummer 6. Door enkele ondertekenaars is een aanvullend punt ingebracht. Deze zijn in onderstaand overzicht doorgenummerd vanaf 8.

Nummer	Subnr.	
7	1	Het nieuwe ontwerp en voorgenomen realisatie van de nieuwe Minderbroederssingel heeft beperkte parkeergelegenheden tot gevolg en de oplossing is naar andere straten verplaatst.
		Reactie: *In het nieuwe ontwerp van de Minderbroederssingel is getracht zo veel mogelijk parkeerplaatsen in te passen. Echter, het huidige aantal kan niet worden teruggebracht. Vanwege de parkeerdruk in de omgeving van het projectgebied, zoals gebleken uit een parkeeronderzoek uit 2021, is als uitgangspunt gehanteerd dat de vervallen parkeerplaatsen in de directe omgeving moeten worden gecompenseerd. De daarvoor aangewezen locaties lijken daarvoor het meest geschikt.* *Als de gebruikers van de parkeerplaatsen in de Minderbroederssingel hun auto niet in deze straat kunnen parkeren dan gaan deze gebruikers op zoek naar een andere parkeerplek in de omgeving. De parkeerdruk zal in de omgeving toenemen. Om te voorkomen dat hierdoor in de omgeving een tekort zal*

Nummer	Subnr.	
		ontstaan, is het nodig om nieuwe parkeerplaatsen aan te leggen. Als dit niet gebeurt zullen de huidige gebruikers van de parkeerplaatsen in de Deemselstraat, Akcros en Molenweg merken dat er in hun straten een hogere parkeerdruk ontstaat, er zijn dan dus te weinig parkeerplaatsen. De vergunninghouders van de Minderbroederssingel mogen hun auto ook parkeren in de Deemselstraat, Akcros en Molenweg. *In de Deemselstraat komen twee grote, bestaande bomen dicht bij de nieuwe parkeerplaatsen te liggen. De verwachting is dat door de aanleg van de parkeerplaatsen een aanzienlijk deel van de wortels van de bomen moeten worden verwijderd. De levensvatbaarheid van de twee bomen komen dan in het geding. Om deze bomen te sparen worden in de Deemselstraat geen nieuwe parkeerplaatsen aangelegd. Daarmee komen per saldo drie parkeerplaatsen te vervallen. Deze drie parkeerplaatsen worden niet op een andere plaats aangelegd. In het definitief voorstel zijn op Akcros/Molenweg 11 plekken gerealiseerd in plaats van de oorspronkelijk beoogde 13 plekken.*
	2	Deze plekken komen niet toe aan de bewoners van deze straten maar zijn puur bedoeld als vervangers voor weggevallen parkeerplaatsen aan de Singelring.
		Reactie: *Het wegvallen van parkeerplaatsen op de Minderbroederssingel heeft ook gevolgen voor de bewoners van de Molenweg en Akcros. De daar aanwezige parkeerplaatsen zijn openbaar wat betekent dat een ieder hetzelfde recht heeft om hier te parkeren. Verwacht wordt dat de parkeerdruk hier dus stijgt vanwege het wegvallen van parkeerruimte op de Minderbroederssingel en dat dus ook de bewoners van de Akcros en Molenweg daar last van zullen ondervinden. Door hier de extra parkeerplaatsen aan te leggen wordt de parkeerdruk weer beperkt Uiteraard moeten deze gebruikers een parkeervergunning hebben.*
	3	Mensen die aan de Singelring willen parkeren zullen de plaatsen aan het einde van de Deemselstraat niet opmerken. Indien dit al wel het geval is zullen deze plaatsen door het eenrichtingsverkeer van de Deemselstraat niet vanuit de Bisschop Lindanussingel kunnen worden bereikt. Dit zou dan alleen maar kunnen door de smalle Deemselstraat, hetgeen de verkeersdrukte alleen maar laat toenemen.
		Reactie: *Constatering van indiener is correct, de Deemselstraat is eenrichtingsverkeer. De parkeerplaatsen zijn derhalve alleen bereikbaar via de Minderbroederssingel. Dat er in totaal drie extra parkeerplaatsen zouden worden gerealiseerd leidt naar verwachting niet tot grote extra verkeersstromen.* *In het definitief voorstel zijn de nieuwe parkeerplaatsen op de Deemselstraat echter komen te vervallen en op de Akcros/Molenweg worden 11 plekken gerealiseerd in plaats van de oorspronkelijk beoogde 13 plekken.*
	4	Daarnaast zullen 4 plaatsen worden opgeofferd door 7 nieuwe plaatsen te creëren.
		Reactie: *De drie extra parkeerplaatsen in de Deemselstraat worden in het definitieve plan niet aangelegd. Voor de motivatie wordt verwezen naar nummer 6, subnummer 4 van deze inspraaknota.*
	5	De aansluiting van Akcros/Molenweg met de Bisschop Lindanussingel is nu al veel te krap. Dit is m.n. veelvuldig merkbaar als men zowel van Akcros/Molenweg wil opdraaien naar de Bisschop Lindanussingel alsmede andersom. Veelvuldig moet er dan gemanoeuvreerd worden met opstoppingen

Nummer	Subnr.	
		als gevolg. Dit probleem wordt alleen maar sterker als er sprake is van afslaand vrachtverkeer. Vrachtchauffeurs, veelal hun navigatie volgend, om bij ECI te laden en te lossen staan hier veelvuldig klem en geven nu al behoorlijk overlast. Ook rijden ze veelvuldig de doodlopende Akcros in. Met alle gevolgen van dien als zeker de grotere vrachtwagens op de beperkte ruimte moeten keren.
		Reactie: *De Akcros is een doodlopende straat met aan het einde een keerlus. De Molenweg is een woonstraat in het gebied met ook een functie voor het bevoorradingsverkeer naar de ECI. De Molenweg heeft geen doorgaande verkeersfunctie in het gebied. Dit betekent dat hier bijna alleen maar aanwonenden en bestemmingsverkeer rijden, incidenteel kan het voorkomen dat een 'verdwaalde' weggebruiker hier rijdt. De maatvoering van de aansluitingen voldoet aan de daarvoor geldende richtlijnen. Naar verwachting zal het door de aanleg van enkele parkeerplaatsen niet significant drukker worden waardoor ook geen structurele knelpunten ontstaan.* *Er is overleg geweest met de klantmanager van de ECI over het bevoorradingsverkeer dat naar de ECI gaat. Het vrachtverkeer dat naar de ECI rijdt, rijdt via de brug gelegen bij de vistrap. De te nemen bocht om de brug op te rijden is krap en is niet door alle vrachtwagens te nemen. Om deze reden is voor de brug dan ook een lengtebeperking voor het verkeer ingesteld. Door middel van verkeersborden is aangegeven dat alleen voertuigen met een lengte tot 12 meter over de brug kunnen rijden. De klantmanager van ECI geeft aan dat alleen voertuigen tot 12 meter bij de ECI komen. In uitzonderlijke situatie komt het voor dat voertuigen langer dan 12 meter bij de ECI komen maar deze kunnen geen gebruik maken van de brug. Het bevoorradingsverkeer naar de ECI kan via de Molenweg als ook via de Dokter Bärstraat rijden.*
	6	Als nabij deze kruising dan ook nog eens nieuwe parkeerplaatsen worden gesitueerd wordt de problematiek alleen maar erger.
		Reactie: *Naar verwachting zal het door de aanleg van enkele parkeerplaatsen niet significant drukker worden waardoor structurele knelpunten ontstaan.*
	7	Ook de bewoners van de Molenweg worden na aanpassing getrakteerd op nog meer auto's pal voor de deur. Dit ook nog in een veel te smalle straat waar tweerichtingsverkeer is toegestaan.
		Reactie: *De Molenweg is een woonstraat in het gebied met ook een functie voor het bevoorradingsverkeer naar de ECI. Het bevoorradingsverkeer naar de ECI kan ook via de Dokter Bärstraat rijden. De Molenweg heeft geen doorgaande verkeersfunctie in het gebied. Dit betekent dat hier bijna alleen maar aanwonenden en bestemmingsverkeer rijden, incidenteel kan het voorkomen dat een 'verdwaalde' weggebruiker hier rijdt. De maatvoering van de Molenweg en de aansluitingen voldoen aan de daarvoor geldende richtlijnen. Naar verwachting zal het door de aanleg van enkele parkeerplaatsen niet significant drukker worden waardoor ook geen structurele knelpunten ontstaan.*
	8	Door de toevoeging van parkeerplaatsen wordt het nog drukker in dit gebied. Dit komt het welzijn en woongenot van bewoners Molenweg en Akcros niet ten goede.
		Reactie: *Naar verwachting zal het door de aanleg van enkele parkeerplaatsen niet significant drukker worden waardoor structurele knelpunten ontstaan.*
	9	Compensatie van parkeervakken zou in basis moeten plaatsvinden in het projectgebied en niet daarbuiten. Indiener geeft aan dat er wel een

Nummer	Subnr.	
		parkeerprobleem is in Roermond, maar geeft aan dat dit grootschaliger moet worden aangepakt en geeft diverse suggesties voor alternatieve parkeerlocaties.
		Reactie: *In de opdrachtverlening van deze opdracht is opgenomen dat eventueel te vervallen parkeerplaatsen elders moeten worden gecompenseerd. Dit uitgangspunt is gebaseerd op de resultaten van een parkeeronderzoek dat in 2021 is uitgevoerd. Hieruit is gebleken dat de parkeerdruk hoog is in de projectomgeving en een reductie van het aantal parkeerplaatsen derhalve niet wenselijk is. De nu beoogde locaties voor compensatie liggen binnen acceptabele loopafstand van de Minderbroederssingel en zijn derhalve een geschikt alternatief.*
	10	Er is onvoldoende onderzocht of het tekort aan parkeerplaatsen kan worden opgevangen in een van de nabijgelegen parkeergarages.
		Reactie: *De parkeervergunning die geldig om te mogen parkeren in de Minderbroederssingel en omgeving is niet te gebruiken voor de parkeergarages, bijvoorbeeld parkeergarage Roercenter. Deze parkeergarages zijn in eigendom, beheer en onderhoud bij een commerciële partij. Het is bij ons niet bekend of hier restcapaciteit is. Deze informatie wordt niet gedeeld met de gemeente. De verstrekte parkeervergunning van de gemeente is ook nog aanzienlijk goedkoper dan om te mogen parkeren in de parkeergarage.*
	11	Door de aanleg van de te compenseren parkeerplaatsen wordt groen opgeofferd. Dit past niet binnen het gemeentelijk beleid van verduurzaming en verhogen van leefbaarheid in de wijk.
		Reactie: *De constatering van indiener is correct. De te compenseren parkeerplaatsen gaan inderdaad ten koste van openbaar groen. Er zijn echter in de directe omgeving geen geschikte alternatieven beschikbaar waarbij dat niet het geval is. Per saldo wordt er in het totale projectgebied meer groen gerealiseerd dan er wordt opgeofferd.*
	12	Als er bomen dienen te worden gekapt dan moet hiervoor een kapvergunning worden verleend. Komt het trottoir te vervallen in de Deemselstraat? Door de extra parkeerplaatsen wordt het drukker in de Deemselstraat.
		Reactie: *De drie extra parkeerplaatsen in de Deemselstraat worden niet aangelegd. Voor de motivatie wordt verwezen naar nummer 6, subnummer 4 van deze inspraaknota. Het trottoir blijft dus liggen. Voor het werk van de Singelring fase 3 worden de nodige bomen gekapt, hiervoor wordt een omgevingsvergunning aangevraagd.*
	13	Door de verhuizing van de brandweer ontstaan er mogelijkheden om het compensatie van parkeerplaatsen aldaar op te vangen.
		Reactie: *Ten tijde van de planvorming van de reconstructie van de Singelring is er nog geen concreet zicht op verplaatsing van de brandweerkazerne. Zodoende kan hier nog niet van worden uitgegaan.*
Inspraakreactie geeft wel aanleiding tot aanpassing van het inspraakontwerp.		

Navolgende inspraakreactie is ingediend namens de acht bedrijven die gevestigd zijn in het kantorencomplex aan de Minderbroederssingel 54 t/m 60.

Nummer	Subnr.	
8	1	Volgens indiener heeft geen overleg plaatsgevonden, er zou alleen overleg met BIZ hebbe plaatsgevonden.
		Reactie: *Constatering van indiener is niet correct. Kragten verzorgd namens de gemeente de planvorming en heeft een groot gedeelte van de omgevingsgesprekken voor haar rekening genomen. Kragten heeft tot twee keer toe een overleg gehouden, waarbij indiener en andere ondernemers vertegenwoordigd waren, ten kantore van Kragten. Deze overleggen hebben plaatsgevonden op 31 augustus 2022 en 5 juli 2023, indiener was bij beide overleggen aanwezig.*
	2	Fietspad op het trottoir zal zorgen voor gevaarlijke situaties bij het inrijden en verlaten van de parkeerplaats van indiener.
		Reactie: *We begrijpen de zorg van indiener. In het ontwerp is echter gekeken naar de algehele verkeersveiligheid voor het fietsverkeer. In de huidige situatie fietsen deze op de rijbaan, tussen het rijdend verkeer en de geparkeerde voertuigen. Hierdoor is de kans op conflicten tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer groot, over de volledige lengte van de Minderbroederssingel. Niet alleen met het rijdend verkeer, maar ook door het conflict met voertuigen die willen parkeren in de langsparkeervakken of wegrijden van de parkeervakken. Bekend is dat met het nieuwe ontwerp ook een kruisende beweging plaatsvindt tussen verkeer van en naar enkele parkeerplaatsen en garageboxen van aanliggende panden. Desondanks is de positieve invloed van het aanleggen van vrijliggende fietsvoorzieningen in basis groter dan de negatieve invloed van enkele kruisende bewegingen naar genoemde parkeervoorzieningen/garageboxen.* *Tussen het fietspad en het trottoir wordt een betonnen band aangelegd. Hierdoor ontstaat een hoogteverschil tussen het fietspad en het trottoir. Hierdoor is het voor de verkeersdeelnemers het verschil duidelijk tussen het fietspad en trottoir en neemt de kans aanzienlijk toe dat de fietsers op het fietspad rijden.*
	3	Binnenrijden vanaf singel tussen huisnummers 60 en 62 moet en kan veiliger. Parkeerplaats/vak voor huisnummer 62 zou moeten vervallen zodat inrijden veiliger wordt vanwege grotere draaicirkel. Wel zorgen voor technische oplossingen zodat er dan niet geparkeerd kan worden.
		Reactie: *In het ontwerp is een optimum gezocht in het behoud van zoveel mogelijk parkeerplaatsen, inpassing van een tweezijdige bomenrij en bereikbaarheid van inritten van particulieren. De inrit ter plaatse van nummer 62 is ruim 7 meter breed en derhalve ruimschoots voldoende breed om de inrit goed in en uit te kunnen rijden.*
	4	Wegrijden van de parkeerplaats tussen nummers 50 en 52 moet en kan veiliger. Parkeerplaatsen/vakken voor nummer 50 en 52 laten vervallen zodat uitrijden veiliger wordt doordat er meer zicht is. Wel zorgen voor technische oplossingen zodat er dan niet geparkeerd kan worden.
		Reactie: *In het ontwerp is een optimum gezocht in het behoud van zoveel mogelijk parkeerplaatsen, inpassing van een tweezijdige bomenrij en bereikbaarheid van inritten van particulieren. De inrit ter plaatse van nummer 50-52 is ruim 7 meter breed en derhalve ruimschoots voldoende breed om de inrit goed in en uit te kunnen rijden.*

Nummer	Subnr.	
	5	Lantaarnpaal voor nummer 50 verplaatsen, deze staat te dicht bij uitrijden.
		Reactie: *De beoogde lantaarnpaal staat ter plaatse van het parkeervak, niet ter plaatse van de inrit. De inrit zelf is ruim 7 meter breed en derhalve ruimschoots voldoende breed om goed in en uit te kunnen rijden.*
	6	Parkeren voor huisnummer 15B is voorheen nooit geweest en auto's staan op trottoir. Meer parkeervakken aanleggen aan stadszijde.
		Reactie: *In het ontwerp zijn zoveel mogelijk parkeerplaatsen ingepast, ook aan de stadszijde. Hierbij is rekening gehouden met inritten etc. Huisnummer 15B heeft in de huidige situatie één uitrit, deze uitrit wordt ook teruggebracht. Een aanpassing van het inspraakplan is niet nodig.*
	7	Snelheidsbeperkende maatregelen treffen vanaf rotonde Roersingel/Molenweg omdat met te hoge snelheid zal worden gereden.
		Reactie: *De Minderbroederssingel heeft en houdt een functie als gebiedsontsluitingsweg, met snelheidsregime van 50km/h. Met de nieuwe weginrichting wordt de rijbaan aanzienlijk versmald, wat een positieve werking moet hebben op de snelheid. Desondanks kan niet worden voorkomen dat automobilisten harder rijden dan toegestaan, zeker tijdens de daluren (avond en nacht). Het aanbrengen van bijvoorbeeld drempels is gezien de functie en gebruik van de weg niet wenselijk en verhoogt ook de overlast voor aanwonenden (geluid en trillingen).*
	8	De voor gestelde "Compensatie parkeerplaatsen" is geen passend alternatief omdat parkeerdruk aldaar al gigantisch is.
		Reactie: *In de opdrachtverlening van deze opdracht is opgenomen dat eventueel te vervallen parkeerplaatsen elders moeten worden gecompenseerd. Dit uitgangspunt is gebaseerd op de resultaten van een parkeeronderzoek dat in 2021 is uitgevoerd. Hieruit is gebleken dat de parkeerdruk hoog is in de projectomgeving en een reductie van het aantal parkeerplaatsen derhalve niet wenselijk is. De nu beoogde locaties voor compensatie liggen binnen acceptabele loopafstand van de Minderbroederssingel en zijn derhalve een geschikt alternatief.*
	9	Welke waarborgen zijn er voor permanente bereikbaarheid van onze parkeerplaats bij de uitvoering?
		Reactie: *Het is op dit moment nog niet bekend op welke wijze de aannemer de werkzaamheden gaat uitvoeren. Het is op dit moment echter ook nog niet uit te sluiten dat particuliere parkeerplaatsen tijdens de uitvoering tijdelijk niet bereikbaar zullen zijn. In het kader van deze reconstructie moet immers ook het (diep gelegen) riool volledig worden vervangen. Uiteraard moet de aannemer deze werkzaamheden veilig kunnen uitvoeren. Mocht er sprake zijn van het tijdelijk niet bereikbaar zijn van parkeerplaatsen dan zal de aannemer dat te zijner tijd tijdig communiceren en de overlast tot een minimum beperken.*
	10	Welke waarborgen zijn er voor eventuele schades veroorzaakt tijdens de uitvoering?
		Reactie: *Er vindt een bouwkundige opname voor aanvang van de werkzaamheden plaats, de gemeente laat dat uitvoeren door een deskundige, onafhankelijke partij. Hiervoor heeft de gemeente een vaste procedure. Binnen 25m van het*

Nummer	Subnr.	
		werk wordt in opdracht van de gemeente binnen en buiten de gebouwen een opname gedaan, tussen 25m en 50m alleen buiten de gebouwen.
Inspraakreactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het inspraakontwerp.		

Nummer	Subnr.	
9	1	Hoe wordt voorzien in alternatieve parkeermogelijkheden tijdens de uitvoering van de werkzaamheden?
		Reactie: *Het is op dit moment nog niet bekend op welke wijze de aannemer de werkzaamheden gaat uitvoeren. In het kader van deze reconstructie moet immers ook het (diep gelegen) riool volledig worden vervangen. Uiteraard moet de aannemer deze werkzaamheden veilig kunnen uitvoeren. Het eventueel tijdelijk compenseren van de parkeerplaatsen in de omgeving moet nog worden onderzocht. Gezien de huidige parkeersituatie zal dit geen eenvoudige opgave zijn en het dus de vraag of dit te realiseren is.*
	2	Een optie is om de betaalde parkeerplaatsen in de wijk Roerzicht tijdens de werkzaamheden om te zetten in parkeren voor vergunninghouders, zodat bewoners uit het reconstructiegebied meer alternatieven hebben.
		Reactie *Tijdens de verdere voorbereiding van het project wordt bekeken welke mogelijkheden er zijn voor alternatieve parkeerplaatsen tijdens de uitvoering. Uw voorstel wordt hierbij in overweging genomen.*
	3	Worden er maatregelen genomen om sluipverkeer door de wijk te beperken tijdens de werkzaamheden?
		Reactie: *Tijdens de verdere voorbereiding van het project wordt bekeken welke mogelijkheden er zijn om het sluipverkeer in de wijk te ontmoedigen of te voorkomen.*
Inspraakreactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het inspraakontwerp.		

Tijdens de openbare inloopbijeenkomst van 13 december 2023 zijn door vijf aanwezigen nog een formele inspraakreactie gegeven, die onderstaand worden behandeld:

Nummer	Subnr.	
10	1	Terrassengebied Zwartbroekplein geen bankjes, zijn eerder terrassen. Bankjes alhier zouden voor extra overlast zorgen. Hierboven liggen appartementen.
		Reactie: *Met de herinrichting willen we onder andere de verblijfskwaliteit van het Zwartbroekplein verbeteren. Het realiseren van zitmogelijkheden draagt daar aan bij, net als de reeds aanwezige terrassen. Dat dan ook incidenteel overlast kan optreden is in een centrumgebied niet te voorkomen.*
Inspraakreactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het inspraakontwerp.		

Nummer	Subnr.	
11	1	Bij drukke Duitse dagen moet er een mogelijkheid zijn bij spoed dat de brandweer in oostelijke rijrichting over een voldoende breed fietspad kan rijden vanaf de kazerne naar de Koninginnelaan
		Reactie: *Het is niet de bedoeling dat hulpdiensten gebruik maken van het fietspad. Daarvoor is de rijbaan bedoeld. De voertuigen van hulpdiensten zijn onder andere uitgerust met KAR systemen, waardoor de verkeerslichtenregeling meer groentijd toekent voor het passeren van de hulpdiensten. In geval van calamiteiten zullen overige weggebruikers ruimte moeten bieden aan passerende hulpdiensten, net zoals dat overal het geval is.*
	2	Geen zitkuil, banken plaatsen aan de noordzijde van het plein van Hinata tot en met de Amstelclub. Ervaring leert dat dit o.a. gebruikt wordt door drugstoeristen om te blowen, te spuiten, slaapplaats en toilet. De terrassen van de horeca moeten sluiten van de stank. 's Nachts blijven (dronken) horecagangers hangen en praten en schreeuwen (thermopaneruiten houden dit niet tegen). Extra goede en felle verlichting kan dit ook voorkomen. Nu is er geen verlichting op de stoep omdat dronken mensen de lantaarnpalen kapot getrapt hebben.
		Reactie: *Met de herinrichting willen we onder andere de verblijfskwaliteit van het Zwartbroekplein verbeteren. Het realiseren van zitmogelijkheden draagt daar aan bij, net als de reeds aanwezige terrassen. Dat dan ook incidenteel overlast kan optreden is in een centrumgebied niet te voorkomen.*
	3	Zorg dat de stoep niet meer gebruikt wordt als fietspad of brommerpad. Oudere mensen worden omvergereden.
		Reactie: *In de huidige situatie maken fietsers nog wel eens gebruik van de trottoirs omdat men het fietsen op de rijbaan onveilig vindt. In het ontwerp is als uitgangspunt genomen dat er vrijliggende fietspaden worden aangelegd. Fietsers zijn dan niet meer verplicht om op de rijbaan te fietsen, maar hebben hun eigen vrijliggende fietspaden.*
	4	Geef de brede stoep voor deze horecagelegenheden een echte pleinfunctie. Dan kan er ook periodiek iets georganiseerd worden en hoeft de weg niet meer afgesloten te worden.
		Reactie: *Met de herinrichting willen we onder andere de verblijfskwaliteit van het Zwartbroekplein verbeteren. Het realiseren van zitmogelijkheden draagt daar aan bij, net als de reeds aanwezige terrassen. Hiertoe is de pleinruimte zo groot mogelijk gemaakt, rekening houdend met de verkeersfunctie van de Zwartbroekstraat en het verlengde van Mariagardestraat.*
	5	Schuif de uitgang Schuitenberg / Mariagardestraat zoveel mogelijk op naar links. Dan komt er meer plaats voor de pleinfunctie voor de horeca.
		Reactie: *In het voorliggende ontwerp is de aansluiting vanuit de stadszijde reeds zo ver mogelijk in oostelijke richting geschoven, om daarmee de pleinruimte te maximaliseren. Echter, in het ontwerp moet ook rekening worden gehouden met een goede aansluiting op de Kapellerpoort, waardoor verder in oostelijke richting schuiven geen optie is.*
Inspraakreactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het inspraakontwerp.		

Nummer	Subnr.	
12	1	In relatie tot het beschermde stadsgezicht en de voorgenomen reconstructie zou een handhaving van het uiterlijk van de Aziatische winkel op zijn plaats zijn. In dit kader tevens uw aandacht voor het dagelijks laden en lossen bij de winkel in relatie tot het versmalde wegprofiel c.q. verkeersheuvel ter plaatse. E.e.a. zou voor veel congestie kunnen zorgen in de richting Roersingel.
		Reactie: *Het uiterlijk van de aanliggende panden valt buiten de scope van de reconstructie. Er is onderzoek gedaan naar de mogelijkheid voor een laad- en losplaats voor de Aziatische winkel in de Peregrinus Vogelstraat en Minderbroederssingel. Hieruit bleek dat in de Peregrinus Vogelstraat ruimte is voor de aanleg van een laad- en losplaats. Dit is zo opgenomen in het definitieve plan.*
Inspraakreactie geeft wel aanleiding tot aanpassing van het inspraakontwerp.		

Nummer	Subnr.	
13	1	Goede oplossing extra parkeerplaatsen eind Deemselstraat en richting Lindanussingel. Blijft staan: 30 km zone noodzaak geeft beperking fijnstof, ongelukken, laden en lossen en voetgangersoversteek.
		Reactie: *De Minderbroederssingel heeft en houdt een functie van gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. Het snelheidsregime wordt niet gereduceerd naar 30km/h.*
	2	2 richtingsverkeer, stroom vanaf Kapellerpoort zou toch duidelijk qua verkeersdrukte niet nodig zijn
		Reactie: *In 2021 is verkeerskundig onderzoek gedaan, waaruit is gebleken dat het wenselijk is om de Minderbroederssingel in twee richtingen open te houden. Enerzijds vanwege de bereikbaarheid van onder andere de Voorstad Sint Jacob en anderzijds vanwege de alternatieve route in geval van evenementen en/of calamiteiten op de Singelring-Oost.*
	3	Kerk: mooie oplossing maar wel voor gebruik zijkant ontheffing (lijkstoeten, etc.)
		Reactie: *Er wordt in de Peregrinus Vogelstraat een laad- en losplaats aangelegd. De bevoorrading van de Aziatische winkel kan van hieruit plaatsvinden. Bekeken wordt of deze plaats ook voor andere doeleinden gebruikt kan worden, bijvoorbeeld een lijkstoet.*
Inspraakreactie geeft wel aanleiding tot aanpassing van het inspraakontwerp.		

Nummer	Subnr.	
14	1	De trottoirs iets smaller en de fietspaden breder in verband met dat er meer fietsbewegingen zijn dan er voetgangers zijn op dit stuk van de Singel.
		Reactie: *Het huidige ontwerp voorziet in voldoende brede fietspaden, waarvan de maatvoering past bij de landelijke richtlijnen. Aan de stadszijde is het fietspad zelfs bruikbaar voor fietsers in twee richtingen. Door de aanleg van de brede fietspaden wordt het gebruik van de fiets gestimuleerd. Ook is bewust gekozen voor brede trottoirs, vanwege de functie van de trottoirs aan de rand van de stad en de vele voetgangers die hiervan gebruik maken. We zien geen noodzaak in het verder verbreden van de fietspaden.*
Inspraakreactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het inspraakontwerp.		

3 ONTWERPWIJZIGINGEN INSPRAAKONTWERP

3.1 Wijzigingen naar aanleiding van inspraakreacties

Naar aanleiding van de inspraakreacties wordt het inspraakontwerp op de volgende punten gewijzigd en uitgewerkt tot een definitief ontwerp:

- Aanpassing bochtstralen in fietspaden.
- Waar nodig aanpassingen in voorrangsregelingen bij kruisende fietspaden.
- Toepassen blokmarkering buiten fietspad, bij fietsoversteken.
- Laad- en losmogelijkheid Peregrinus Vogelsstraat.
- De nieuwe (compensatie) parkeerplaatsen in de Deemselstraat komen te vervallen, de huidige situatie blijft hier gehandhaafd.
- In plaats van 13 nieuwe parkeerplaatsen in Akcros/Molenweg worden 11 nieuwe parkeerplaatsen gerealiseerd.

3.2 Ambtshalve wijzigingen

In aanvulling op de wijzigingen naar aanleiding van de behandelde inspraakreacties worden nog enkele ambtshalve wijzigingen doorgevoerd aan het inspraakontwerp:

- Kleine aanpassingen aan groeneilanden op Zwartbroekplein/Kapellerpoort.
- Breedte trottoir tussen rotonde en Molenstraat naar 3,0m.
- Eén extra parkeerplek in Pierre Cuypersstraat.
- Kleine aanpassingen aan positionering van openbare verlichting.

Tijdens de technische detaillering van het plan kan het voorkomen dat nog detailwijzigingen worden aangebracht, om de technische uitvoerbaarheid is borgen. Deze eventuele wijzigingen zullen echter geen wezenlijke aanpassing van het plan inhouden.