d

# Toelichting

Betreft Consultatienota t.b.v. kaderstelling Singelring fase 3

Ons kenmerk ROE439

Datum Augustus 2022

Behandeld door H. van Duijnhoven / M. Kersten

**WAAROM WILLEN WE MET U IN GESPREK?**

In het kader van de reconstructie van de Singelring fase 3 zijn we begin 2021 begonnen met de benodigde voorbereidende werkzaamheden. Deze derde fase omvat de Minderbroederssingel, het Zwartbroekplein en de Willem II Singel. 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. Momenteel werken we in de definitiefase toe naar een raadsvoorstel waarin duidelijk wordt wat de omvang van de opgave wordt en binnen welke kaders de realisatie moet gaan plaatsvinden.



Diverse onderzoeken zijn in uitvoering, het participatieproces is opgestart en de komende maanden krijgen wij steeds beter zicht op de aard en omvang van de voorziene reconstructie en de mogelijkheden voor de herinrichting. Aan het einde van 2022 (einde van de definitiefase) wordt de gemeenteraad een besluit gevraagd over de kaders van de reconstructie, die zowel inhoudelijk als financieel van substantiële omvang zullen zijn.

De herinrichting van de Singelring heeft een grote impact op de stad op het gebied van verkeer, wonen en werken, maar zeker ook op het gebied van beleving en identiteit van de stad. Met al die aspecten moeten een groot aantal kaders getrokken worden en dient richting bepaald te worden. En al die kaders hebben consequenties en werken op elkaar in. Daarom vinden wij het van groot belang dat de Commissie Ruimte meegenomen wordt in al die vragen en dilemma's waar rondom de Singelring fase 3 antwoord op gegeven moeten worden. Niet alleen omdat het veel geld kost maar zeker ook omdat gemaakte keuzes een grote impact kunnen hebben op de stad als leef, werk en verblijfsgebied. Aan de hand van een werksessie met de Commissie Ruimte beogen we, voorafgaand aan de kaderstellende besluitvorming, belangrijke input te delen met de Commissie en aandachtspunten ten behoeve van de kaderstelling van u mee te krijgen.



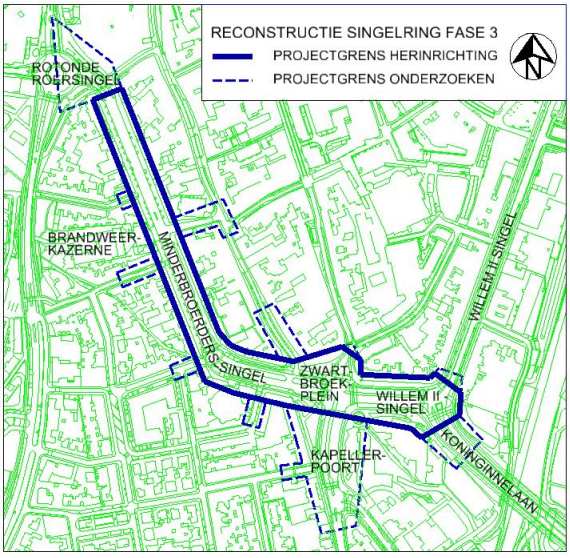
## WAT IS DE OPGAVE?

### Visie en beleid

De voor de gehele Singelring opgestelde visie is in 2009 vastgesteld. Dit is destijds gedaan omdat we graag wilden dat de Singelring als eenheid beleefd zou gaan worden maar we toen ook wisten dat uitvoering niet in één keer zou gebeuren. 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, Godsweerdersingel, Stationsplein en een deel van de Willem II Singel). In 2019 is de Wilhelminasingel uitgevoerd als onderdeel van het project N280 Roermond, in opdracht van de provincie Limburg. Met de laatste fase (fase 3) wordt de Singelring gecompleteerd. De Visie uit 2009 vormt hiervoor weliswaar de basis, maar belangrijk is ook om actuele thema's zoals duurzaamheid en klimaatadaptatie een volwaardige plek te geven in de planvoorbereiding. Ook in recente beleidsdocumenten zoals de Groenvisie en het Verkeersveiligheidsplan zijn aspecten opgenomen die, daar waar van toepassing, worden geïntegreerd in de op te stellen plannen.

### Kenmerken van de projectomgeving

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

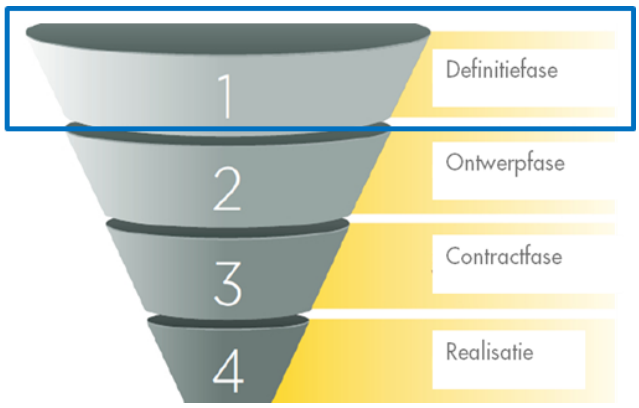



### De technische opgave

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

**Het proces en de bijbehorende communicatie**

De opgave om te komen tot een integraal ontwerp doen we overigens niet alleen. Mede in de geest van de op handen zijnde Omgevingswet (invoeringsdatum nog steeds onzeker) besteden we heel veel aandacht aan het proces, de communicatie en participatie. Gedurende de planvoorbereiding houden we drie openbare informatiebijeenkomsten, waarvan de eerste reeds op 12 mei jl. heeft plaatsgevonden. Ook is een klankbordgroep geformeerd, waarvoor circa 25 belangstellenden zich hebben aangemeld. Met de klankbordgroep hebben inmiddels twee bijeenkomsten plaatsgevonden en volgens planning volgen er nog minstens zes na de werksessie met de commissie Ruimte. De klankbordgroep wordt namelijk in alle planfasen betrokken (definitiefase 3x, ontwerpfase 4x en contractfase 1x) om te komen tot dat integrale ontwerp. Bovendien spreken we individueel meerdere malen met belangrijke stakeholders, zoals o.a. de Fietsersbond, stichting Ruimte, Veilig Verkeer Nederland, de Stichting Gehandicapten Platform Roermond, Arriva en de brandweer. Als laatste publiceren we circa tweemaandelijks een nieuwsbrief waarmee belangstellenden op de hoogte worden gehouden over actuele ontwikkelingen en voortgang. Via de website www.singelring.nl kunnen mensen zich hiervoor aanmelden en aanvullende informatie is op deze website terug te lezen.



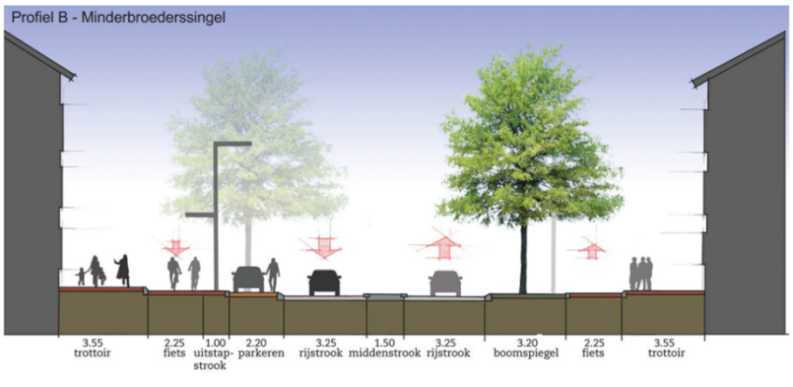
## DE VISIE UIT 2009 ALS VERTREKPUNT



In de wetenschap dat zo'n majeur project als de Singelring niet in één fase gereconstrueerd kon worden is destijds er expliciet voor 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 zou 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 voor 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 hiermee de Singelring 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 er in de visie voor gekozen voor robuuste materialen en maatvoeringen, aansluitend op het brede profiel tussen de grote en vaak statige en hoge panden langs de singel, maar wel 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. De belangrijke benadering van de stad vanuit het zuiden en met name ook vanuit Kapel in 't Zand. De visie zegt over deze toegangen tot de stad dat deze als zodanig herkenbaar moeten zijn, vaak als plein vormgegeven en afwijkend in uitstraling. Ook zegt de visie dat de onderbreking van deze plekken/pleinen, niet zo groot mogen zijn dat de continuïteit van de Singel daarmee verloren gaat.

Zoals hiervoor al gezegd is een kenmerk van stadse singels en zeker ook de Singelring in Roermond, lanen van grote, vrij uitgroeiende bomen. Juist hier is in de visie veel aandacht aan geschonken. Als uitgangspunt is gesteld dat we bomen op de Singelring willen hebben, 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 gezond oud te worden. En oud worden is in ieder geval ouder dan 80 jaar.




Verkeerskundig zegt de visie uit 2009 dat de Singel primair bedoeld is om de binnenstad te bereiken. En dit voor gemotoriseerd verkeer dat er daadwerkelijk moet zijn, maar nog veel meer ten dienste van de bereikbaarheid van langzaam verkeer (fietser en voetganger). Dit betekent dat doorgaand verkeer, dat niet in de binnenstad hoeft te zijn, zich ook zo min mogelijk op de Singelring moet begeven. Zo min mogelijk omdat de Singelring wel dient te faciliteren in verkeersbewegingen tussen de verschillende omliggende wijken van

Roermond. Ook betekent dit dat ruimte en comfort gegeven wordt aan vooral fietsers en voetgangers. Dit resulteert in het uitgangspunt van brede trottoirs en vrij liggende fietspaden.

**ONDERWERPEN CONSULTATIE**

Zoals beschreven sluiten we de Definitiefase naar verwachting aan het einde van dit jaar af met een besluit inzake de kaders voor het project Reconstructie Singelring Fase 3. Over deze kaders gaan wij graag met de commissie Ruimte in gesprek. Onderstaand behandelen we deze kort en bondig. Tijdens de sessie in oktober gaan we hier dieper op in, mede vanuit de input van in uitvoering zijnde onderzoeken en lopende gesprekken met voornoemde klankbordgroep en stakeholders.

**Ondergrondse infra: riolering en voorzieningen voor hemelwaterinfiltratie**

Rioolvervanging
Uit de beoordeling van recente inspecties is gebleken dat het hoofdriool onder de volledige Minderbroederssingel en een deel van het Zwartbroekplein volledig moet worden vervangen. Ook in de Zwartbroekstraat, Kapellerpoort en Schuitenberg is een deel van het riool nodig toe aan vervanging. De riolering onder het deel Willem II Singel heeft nog een restlevensduur van >30 jaar. In het budget van fase 3 zit evenwel alleen het gedeelte ter hoogte van de Minderbroederssingel. Echter, door de andere delen nu al mee te nemen veroorzaken we maar minimaal overlast en kunnen we de maaiveldinrichting direct blijvend uitvoeren.

→ *Bespreekpunt: Beperken we ons binnen dit project tot vervanging van riolering van de Minderbroederssingel of nemen we nu ook al de andere genoemde delen hierin mee?*

Duurzaam en klimaatadaptief
Ten tijde van dit schrijven onderzoeken we de mogelijkheden voor het toepassen van voorzieningen voor hemelwaterinfiltratie. Infiltratie geeft antwoord op het klimaatadaptief maken van het gebied en geeft mogelijk antwoord op de thema's wateroverlast, droogte en hitte. Daarvoor zijn verschillende mogelijkheden denkbaar. Bij de reconstructie van de Kapellerlaan zijn onlangs ook infiltratievoorzieningen aangelegd. De mogelijkheden voor toepassing van infiltratievoorzieningen (en het soort infiltratievoorziening) hangt onder andere samen met de grondsamenstelling, maar ook de aanwezigheid van bodemverontreiniging moet worden meegenomen in deze afweging.

→ *Bespreekpunt: Willen we vanuit de thema's klimaatadaptatie, duurzaamheid en milieu extra ondergrondse maatregelen nemen en hier budget voor ter beschikking stellen?*

**Verkeersinrichting**

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

*→ Bespreekpunt: Willen we de doorstroming van gemotoriseerd verkeer (inclusief doorgaand verkeer) optimaal faciliteren of wordt er meer gekozen voor bereikbaarheid van de binnenstad in combinatie met extra ruimte voor verblijven en langzaam verkeer?*

Rijrichting, aantal rijstroken en middenstrook
In de Visie uit 2009 is uitgegaan van een inrichting van dit deel van de Singelring voor verkeer in twee richtingen. Bij de invoering van éénrichtingverkeer op de Singelring in 2012 is voor heel fase 3 tweerichtingsverkeer als gewenst bepaald. In 2021 is door RHDHV opnieuw onderzoek verricht naar de verkeerssituatie, mede in relatie tot het verkeer op de Roerkade. In dat onderzoek is opnieuw geadviseerd dit deel van de Singelring in twee richtingen open te houden en in beide richtingen één rijstrook toe te passen, om hiermee de bereikbaarheid van Roermond te kunnen waarborgen. De ligging van de brandweerkazerne aan de Minderbroederssingel achten wij ook dat een belangrijk argument om verkeer in twee richtingen te laten rijden.

In de visie van 2009 staat in het wensprofiel van de Minderbroederssingel een middenstrook getekend. Dit om de oversteekbaarheid te faciliteren en naar de toekomst toe meer ruimte voor de auto te reserveren. Dit gaat echter ten koste van de breedte van de trottoirs.

*→ Bespreekpunt: Nemen we voor de afstand tussen de bomenrijen twee rijstroken als uitgangspunt, één in elke richting?*
*→ Bespreekpunt: Wel of niet toepassen van een middenberm tussen de rijrichtingen?*

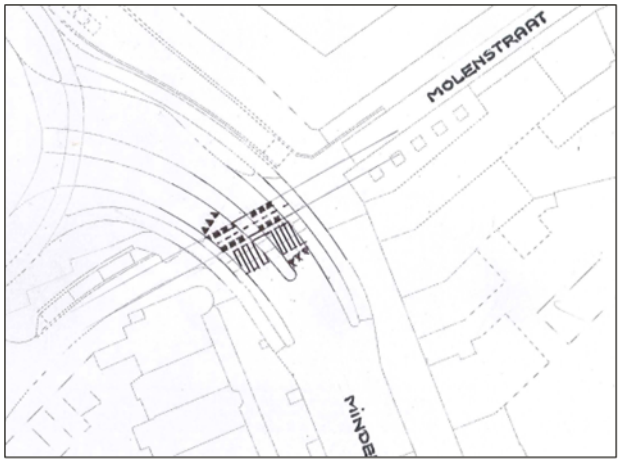
Fietspad aan de stadszijde in twee richtingen
Momenteel hebben met name fietsers geen volwaardige plek in het wegprofiel. Mede uit oogpunt van fietsstimulering en verkeersveiligheid achten wij het van grote toegevoegde waarde om over het volledige tracé vrijliggende fietspaden aan te leggen, aan de buitenzijde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

Aan beide zijden van de Singelring zijn vrijliggende fietspaden dus voorzien. Daarnaast kan ervoor gekozen worden om het fietspad aan de stadszijde in twee richtingen uit te voeren. Dit kost wel wat extra plek in het profiel maar levert ook wel wat op. Zo hoeven fietsers minder vaak de Singelring over te steken en faciliteert het met name ook de fietsvriendelijke binnenstad. Zeker als aansluitend gekozen wordt dit tweerichtingenfietspad te laten aansluiten op het tweerichtingenfietspad langs de Roersingel en Roerkade.

*→ Bespreekpunt: levert het een  toegevoegde waarde op een fietspad in twee richtingen aan de stadszijde toe te passen?*

Oversteekbaarheid Minderbroederssingel voor fietsers en voetgangers

Aan dit deel van de Singelring liggen diverse oversteekmogelijkheden. Bij het Zwartbroekplein en de Koninginnelaan is dit geregeld met verkeerslichten. Ter plaatse van de brandweer, de Graaf Reinaldstraat en de Molenstraat liggen nu zebrapaden. Vooralsnog voorzien we dat deze terugkomen in het nieuwe ontwerp. Qua positie moet nog de afweging worden gemaakt voor de optimale ligging, bijvoorbeeld de afweging of de oversteek bij de Graaf Reinaldstraat zou moeten liggen of beter ter plaatse van het gezondheidscentrum kan worden gerealiseerd. De meest complexe oversteek betreft deze ter hoogte van de Molenstraat. Voetgangers hebben wel voorrang, maar fietsers niet. Bovendien ligt ter plaatse van de rotonde Roersingel ook een fietsoversteek (maar geen voetgangersoversteek). De afweging die hier moet worden gemaakt is of we de huidige situatie behouden, fietsers en voetgangers in de voorrang brengen of dat we de oversteek volledig opheffen en ter plaatse van de rotonde een aanpassing doen. In dat laatste geval zou ook een aanpassing nodig zijn langs de Bisschop Lindanussingel en aan de zijde van de Jumbo, ter plaatse van het verdiept gelegen deel. Ten tijde van dit schrijven onderzoeken wij het gebruik van de oversteek en het gedrag van de verkeersdeelnemers ter plaatse. In dit kader dient ook opgemerkt te worden dat de oversteek Molenstraat onderdeel is geweest van de inrichting van de rotonde Roersingel en niet in de huidige reconstructiebudgetten is opgenomen. Afhankelijk van keuzes wordt de plangrens hier zelfs uitgebreid richting rotonde.




→ *Dient de oversteek aan te sluiten op de Graaf Reinaldstraat of meer aansluiting richting gezondheidscentrum te krijgen?*
→ *Bespreekpunt: in hoeverre nemen we de oversteek Molenstraat mee binnen dit project?*

Parkeervolume langs de Minderbroederssingel
Langs een groot deel van de Minderbroederssingel liggen nu 73 parkeerplaatsen, op het Zwartbroekplein 2 en op de Willem II Singel (tot de Koninginnelaan) geen. Uit het onderzoek van RHDHV uit 2021 blijkt dat hier intensief wordt geparkeerd, op nagenoeg alle dagdelen. Op basis van dit onderzoek is derhalve geadviseerd om het aantal parkeerplaatsen niet te verminderen. Echter geparkeerde voertuigen dragen niet bij aan de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte en in sommige gevallen ook niet aan de verkeersveiligheid. Dit is ook een van de bespreekpunten met de klankbordgroep en met stakeholders.

De visie plaatst de bomen in de parkeerstrook. Hierdoor komen de bomen maximaal verwijderd te staan van de gevels waardoor ze uit kunnen groeien zonder dat ze overlast aan de panden geven. Tevens wordt het beeld van de geparkeerde auto's hiermee verzacht en geven de bomen meer geborgenheid aan de fietsers ten opzichte van het gemotoriseerde verkeer. Deze keuze maakt wel dat dit waarschijnlijk ten koste gaat van het aantal parkeerplaatsen. Globaal is deze reductie eerder geschat op circa 20%, in de ontwerpfase wordt duidelijk hoeveel parkeerplaatsen aangelegd kunnen worden.

→ *Bespreekpunt: Accepteren we minder parkeerplaatsen langs de Minderbroederssingel dan nu het geval is om zodoende te zorgen voor een duurzame standplaats van de bomen?*

**Verblijfs- en leefkwaliteit**

Bomen langs de Singelring

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

De huidige groeiplaatsen zijn ontoereikend en leiden onder andere tot wortelopdruk. En dit leidt er ook toe dat de kwaliteit van de bomen niet wordt verstrekt en de bomen worden belemmerd in hun doorgroeimogelijkheden. Daarnaast beperkt de locatie van de bestaande bomen de mogelijkheden tot verbetering van de inrichting.



Gezien het feit dat het riool moet worden vervangen, kabels en leidingen moeten worden verlegd en de bodemverontreiniging moet worden gesaneerd is het echter de vraag in welke mate de bomen überhaupt *kunnen* blijven staan.

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

De visie is ook hier weer duidelijk over. Langs de singels dient een doorgaande bomenlaan, zoveel mogelijk aan weerszijden van de weg, te zorgen voor continuïteit en uitstraling. De aangebrachte bomen bezitten zowel boven- als ondergronds de ruimte om te leven en uit te groeien tot volwassen, grote bomen en dat voor minimaal 80 jaar na reconstructie.

Ook de Groenvisie spreekt zich uit voor het herstellen van de bomenstructuur op de Willem II Singel. Dit samen met de wens ook de Kapellerpoort onderdeel te maken van deze hoofdbomenstructuur. Gezien de beschikbare ruimte bestaan hier mogelijkheden toe bij een herinrichting.

*→ Bespreekpunt: Blijft het uitgangspunt dat er na reconstructie een duurzame bomenstructuur van vrij uitgroeiende bomen is die 80 jaar vitaal zijn langs de volledige Singelring?*

Zwartbroekplein en verblijven

In het plangebied zijn er enkele belangrijke plekken waar de verbinding met de binnenstad aandacht vraagt. Het Zwartbroekplein is er daar één van. Vanuit verkeersoogpunt is hier een belangrijke functie voor de doorstroming en bereikbaarheid aanwezig. Als verbindende schakel tussen binnenstad en bijvoorbeeld Cuypershuis en Kapellerlaan kent het echter weinig aantrekkelijkheid. Ook liggen er enkele horecagelegenheden aan het plein waarvoor verbetering van de verblijfskwaliteit van toegevoegde waarde is en bijvoorbeeld met extra ruimte voor terrassen. Daarbij ligt er ook een vergroeningsopgave en is de toegankelijkheid van belang, onder andere voor mensen met een beperking.

*→ Bespreekpunt: Hoeveel aandacht dient verblijfsruimte op het Zwartbroekplein te krijgen met welke functie naast de functie verkeer?*

De zichtas Zwartbroekpoort – Kapellerpoort – Cuypershuis – Kapellerlaan
De verkeerskundige herinrichting van het Zwartbroekplein gaat ook zijn beslag krijgen op de aansluiting ter plaatse van de Kapellerpoort richting Andersonweg/Kapellerlaan. Vanuit cultuurhistorie ligt er samenhang en relatie tussen de Middeleeuwse stad, het Cuypershuis en de Kapellerlaan.



De Kapellerlaan is onlangs ingericht met hoogwaardige materialen. In het plangebied reconstructie Singelring zit niet de Kapellerpoort. Inmiddels is ook voor de Kapellerpoort een onderhoudsnoodzaak ontstaan. Hierbij kan er gekozen worden om vooralsnog de noodzakelijke aansluitingen ten behoeve van het verkeer uit te voeren, beperkt onderhoud uit te voeren en een eventuele herinrichting daarbuiten achterwege te laten of later uit te voeren.

Als dit later gedaan wordt betekent dit dat de gebruikers van de plek twee maal overlast zullen ervaren. Indien er geen nieuwe inrichting komt dan betekent dit dat de kwalitatief hoogwaardige gebieden Singelring en Kapellerlaan onderbroken wordt door een gebied met de standaard kwaliteit. Hierdoor zal de bezoeker de relatie tussen beide gebieden niet beleven of de samenhang begrijpen.

*→ Dient de Kapellerpoort onderdeel te worden van deze herinrichting met een vergelijkbare kwaliteit van inrichting als de Singelring en Kapellerlaan?*

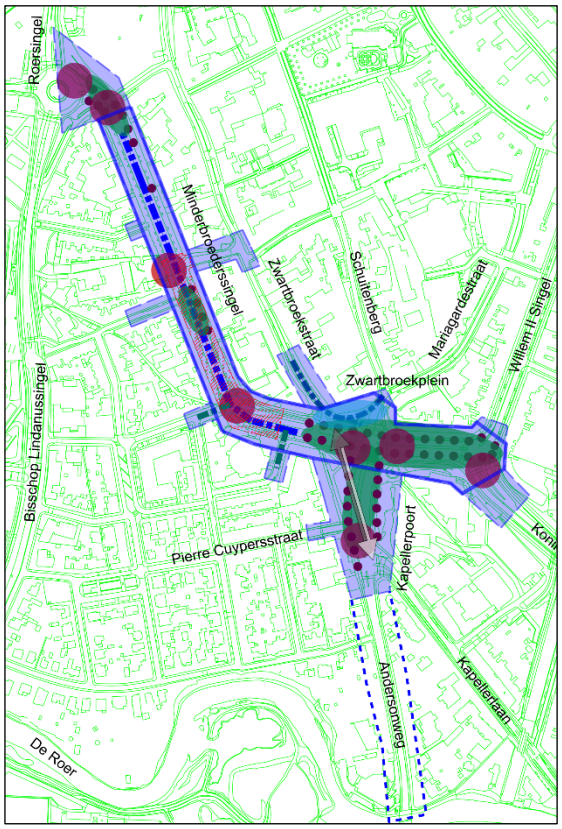
Peregrinus Vogelsstraat als toegang naar de stad in relatie met voorplein brandweerkazerne en Minderbroederskerk
De Minderbroederskerk (naast de Peregrinus Vogelsstraat) is een landmark langs de Singelring door zijn historisch gebouw in combinatie met de monumentale bomen en hekwerk. Aan de overkant ligt een extra ruimte in de vorm van het voorplein van de brandweerkazerne.



Deze plek is in de visie uit 2009 al aangemerkt als plek die aandacht vraagt. Met name de huidige inrichting van de Peregrinus Vogelsstraat sluit onvoldoende aan op de kwaliteit van de binnenstad en de toekomstige kwaliteit van de Singel.

*→ Moet deze plek gezien worden als plein langs de Singelring als poort naar de binnenstad en als zodanig ingericht worden met de bijbehorende kwaliteit?*

**Plangrenzen**




Een van de belangrijke vraagpunten voor de kaderstelling betreft de planbegrenzing voor de reconstructie, omdat dat mede bepalend is voor het benodigde budget. Onderstaande figuur is daarvoor relevant.

Het dikke blauwe vlak met de blauw omlijnende grens is uitgangspunt. Voor het gebied binnen deze lijn zijn bedragen opgenomen in de investeringsplanning voor het uitvoeren van de reconstructie. Dit betekent dat er voor dit gebied geld is voor het uitvoeren van de visie maar niet voor eventuele uitvoering van nieuw beleid.

Vervolgens zien we op een aantal plekken een blauw vlak omkadert met een stippellijn. De gestippelde lijn is een bespreekpunt. Vaak is deze afhankelijk van uiteindelijke keuzes die uit een aantal bespreekpunten zoals hiervoor besproken komen.

→ Aan de noordzijde wordt de plangrens mede op basis van de uitkomst inzake de oversteek Molenstraat bepaald met een eventuele uitstraling richting de Rotonde Roersingel.

→ Ter plekke van de Peregrinus Vogelsstraat wordt de grens bepaald door de keuze of dit als plein aan de Singel in dit project meegenomen zal worden

→ Aan de zuidzijde wordt de plangrens bepaald in hoeverre de herinrichting van de Kapellerpoort onderdeel gaat uitmaken van dit project. Benoemd wordt hierbij dat een deel van de riolering ook hier aan vervanging toe is.

Andere punten komen voort uit technische noodzaak en het gegeven dat bij de uitvoering van de reconstructie Singelring zo werk met werk gemaakt kan worden. Dit betreffen:

→ Het meenemen van de aansluiting Koninginnelaan is afhankelijk van de noodzaak tot het aanpassen van de rijstroken. De verwachting is dat deze aanpassingen beperkt zijn.

→ Voorzien is het gelijktijdig vervangen van asfalttoplagen op de Andersonweg ter voorkoming van extra verkeershinder.

→ De begrenzing voor het meenemen van de overige zijwegen wordt mede ingegeven aan de hand van de onderzoeksresultaten. De noodzaak voor rioolvervanging is daarin maatgevend. Dit geldt in het bijzonder voor het 19e-eeuwse riool in de Zwartbroekstraat – Zwartbroekplein – Schuitenberg.