

# Roermond singelring reconstructie

## A visie

kragten

Opdrachtgever:  
Gemeente Roermond  
Projectnr: ROE227  
Rapportnr: 09-014  
Datum: 11 augustus 2009





## RECONSTRUCTIE SINGELRING ROERMOND VISIE A

© 2009 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.

Opdrachtgever: Gemeente Roermond  
Projectnr: ROE227  
Rapportnr: 09-002  
Datum: 11 augustus 2009



Paraaf:  
(Projectleider)

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'P.S.', is written on a light-colored rectangular background.





# Inhoudsopgave

1	Inleiding	7	4.2.1	De Singelring omvat als ruimtelijke continuïteit de historische binnenstad van Roermond	17
1.1	Proces	7	4.2.2	Architectuur en inrichting stralen status en allure uit	17
1.2	Leeswijzer	7	4.2.3	De Singelring ondersteunt de historische binnenstad	17
2	Van aanleiding naar visie	9	4.2.4	De Singelring als verbinding naar de binnenstad	17
2.1	Aanleiding en reactie	9	4.2.5	Wonen en werken aan de Singelring	19
2.2	Actie	9	4.2.6	Balans tussen functies	19
2.3	Jongleren met kansen	9	4.2.7	De bereikbaarheid van de stad	19
3	Kansen grijpen vanuit een hoger schaalniveau	11	4.2.8	De bruisende Singelring	19
3.1	Kernkwaliteiten op stadsniveau	11	4.2.8	Robuuste keuzes	21
3.2	Kernkwaliteiten van de Singel	11	5	De visie uitgewerkt	23
3.3	Stadse ambitie	13	5.1	Profiel	23
3.4	Ambitie voor de Singelring	13	5.1.1.	Varianten	23
4	Visie	15	5.1.2.	Profielkeuze	23
4.1	Singelring in de toekomst	15	5.1.3.	Buiten de rijstroken	25
4.2	De visie verder uitgediept	17	5.2	Plekken / pleinen	31
			5.3.	Inrichting	41
			5.3.1.	Materialisatie	41
			5.3.2.	Verlichting, straatmeubilair en reclame	41
			5.3.3.	Bomen / groenvoorzieningen	43
			6	Het vervolg	45



# 1 Inleiding

## 1.1 Proces

In 2003 is op interactieve wijze een visie opgesteld voor de volledige historische Singelring van Roermond. Als gevolg van de uitvoering van de RW 73 is deze visie in de ijskast gelegd.

Anno 2008 is deze visie weer ontdooid. Met een hernieuwde start is aan de hand van een nieuw communicatieplan een inventarisatie gedaan naar nieuwe ontwikkelingen sinds 2003 en is het draagvlak van de 'oude' visie getoetst.

Tijdens de communicatie met diverse belanghebbenden bleek steeds weer dat de verkeersdrukte een onzeker punt is en dat, hiermee samenhangend, steeds weer de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit een punt van discussie was.

Net zoals dit in 2003 is gedaan, geldt ook voor de nieuwe visie dat een langdurige houdbaarheid van de visie het belangrijkste uitgangspunt is. Om dit te verwezenlijken is het noodzakelijk om via een hoger abstractieniveau uitgangspunten te formuleren, keuzes te maken en de consequenties van deze keuzes inzichtelijk te maken. Alleen dan kan er gewerkt worden naar duurzame oplossingen waarbij de inrichting van de Singelring een toegevoegde waarde kan zijn voor de hele stad Roermond.

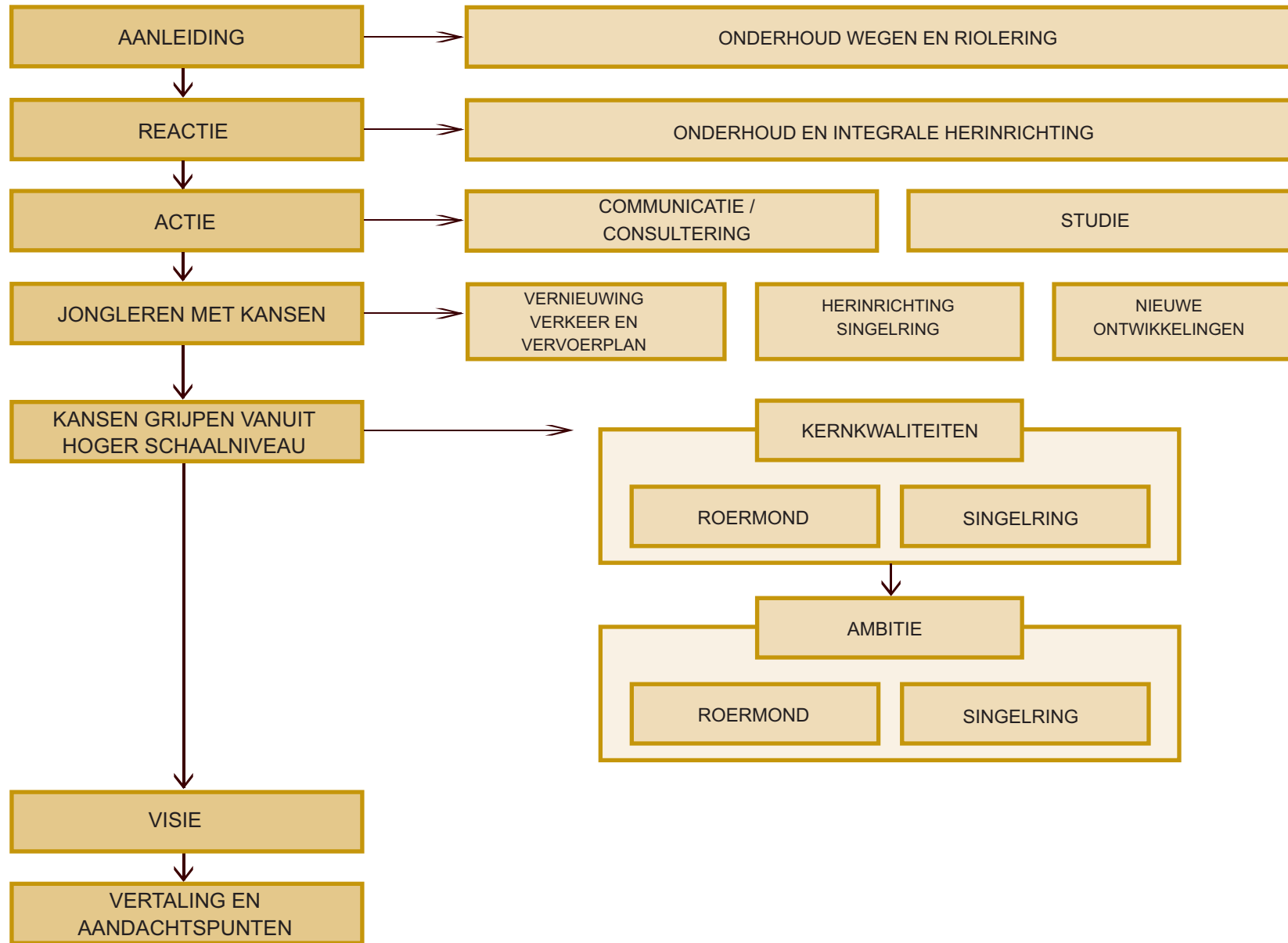
## 1.2 Leeswijzer

Naast een beknopte en handzame visie is het op onderdelen van belang om ook de achtergronden te lezen. Om dit niet ten koste te laten

gaan van de handzame visie is ervoor gekozen om de rapportage te knippen in een deel A en een deel B.

Deel A omvat de visie op hoofdlijnen en vormt het uitgangspunt voor communicatie en besluitvorming. Deel B 'De achtergronden van de visie' beschrijft de nadere toelichting op de visie en bevat de achtergrondinformatie van waaruit de keuzes in de visie zijn gemaakt.

Deel A en deel B samen vormen de totale visie en zijn als zodanig met elkaar verbonden.





## 2 Van aanleiding naar visie

### 2.1 Aanleiding en reactie

Verhardingen en riolering van grote delen van de Singelring zijn toe aan groot onderhoud. Het stadsbestuur heeft er niet voor gekozen om alleen dit groot onderhoud uit te voeren maar dit als aanleiding te zien zich te herbezinnen over functie en inrichting van deze Singelring. Hiermee worden de onderhoudsbudgetten efficiënter ingezet voor een beter en duurzaam resultaat.

### 2.2 Actie

Deze herbezinning is integraal en interactief opgepakt. De visie uit 2003 is niet als vaststaand gegeven genomen, maar als vertrekpunt voor verdere ontwikkeling. Middels uitgebreide communicatie zijn de belanghebbenden geconsulteerd en is het plangebied en beleid bestudeerd. De interactie tussen de ambitie en het verkeers- en vervoersbeleid werden steeds genomen als speelruimte om leefbaarheid en uitstraling te verbeteren.

### 2.3 Jongleren met kansen

Er worden vele kansen gezien om leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit van de Singelring te verbeteren. Echter, steeds werd hierbij benoemd dat dan anders met verkeer omgegaan moet worden. Dat anders omgaan met verkeer heeft niet alleen te maken met de Singelring maar dient in een veel groter perspectief gezien te worden. Een toegevoegde kans bij het ontwikkelen van de visie is dan ook geweest dat gelijktijdig met de planvorming voor de Singelring het verkeer en vervoerplan vernieuwd is. In beginsel kan gesteld worden

dat de inrichting van een weg volgend dient te zijn op de conclusies uit het verkeer en vervoerplan. De Singelring heeft echter een dusdanige importantie voor de hele stad dat de parallelle procesgang extra mogelijkheden heeft gegeven.

Als extra moeilijkheid hierbij werd gezien de invloed van recente en op stapel staande ontwikkelingen ten aanzien van mobiliteit. Deze ontwikkelingen zijn echter vooral gezien en benaderd als kansen omdat ruimtelijke ontwikkelingen vaak andere ontwikkelingen mogelijk maken.

De stad Roermond maakt als geheel zo'n ontwikkeling door. Was Roermond 15 jaar geleden een provinciestadje als zo velen; nu mag gesteld worden dat Roermond door recente ontwikkelingen steeds meer een stad met een eigen identiteit is geworden. Hiermee wordt de concurrentiepositie op diverse vlakken anders. Het is dan ook belangrijk om de consequenties van deze ontwikkelingen te nemen en nu daadwerkelijk mee te nemen in het planproces. Dit kan alleen indien de kansen die er liggen gezien en benut worden.

Het bedenken van goede oplossingen op inrichtingsniveau is alleen dan mogelijk indien het gemeentebestuur ambitie heeft en de stad kernkwaliteiten heeft. Gesteld mag worden dat Roermond beiden heeft. Het gemeentebestuur grijpt elke aanleiding aan om haar ambitie waar te maken en Roermond een stap vooruit te brengen en de stad heeft met haar historie, haar ligging in de omgeving en haar multifunctionele karakter onderscheidende kernkwaliteiten. In de Strategische Visie van Roermond is dit ook onderkend. Voor de visie van de Singelring is het evident dat de ambitie en kernkwaliteiten die van invloed zijn op het gebied benoemd worden. Dit benoemen heeft zowel op stadsniveau als middels een vertaling hiervan, op Singelniveau plaats gevonden.



# 3 Kansen grijpen vanuit een hoger schaalniveau

## 3.1 Kernkwaliteiten op stadsniveau

- Koopstad met bovenregionaal verzorgingsgebied
- Winkelstad met historische onderlegger
- Historische binnenstad met verhaal
- Groene stad aan het water
- Regionale voorzieningen
- Ambitie voor de stad
- Op knooppunt van doorgaande wegen

## 3.2 Kernkwaliteiten van de Singel

- Overgang van oud naar nieuw
- Poort tot de historische binnenstad
- 19de eeuwse panden
- Verbindend
- Voorzieningen
- Pleinen
- Omsluitend
- Groene structuur in de stad
- Combinatie van wonen en werken





### 3.3 Stadse ambitie

- Aanbod voor meerdaags verblijf
- Een bruisende stad
- Een prachtige stad met cultuur
  - Een historische binnenstad met mooie pleinen en monumentale gebouwen
  - Bewoners, bezoekers en bedrijven stellen steeds hogere eisen aan de kwaliteit van de openbare ruimte
- Een complete centrumstad
- Een bereikbare stad
  - Voldoende parkeergelegenheid, een goede bereikbaarheid en een goede verkeersdoorstroming in de directe nabijheid van de voorzieningen in de binnenstad
- Een duurzame stad met sterke groenstructuur
- Economische groei
- Een stad op het kruispunt van wegen
- Behoud en versterken van eigen identiteit
  - Een gezellige, complete, compacte centrumgemeente met een menselijke maat

### 3.4 Ambitie voor de Singelring

- Continuïteit
- Omkadering van de historische binnenstad
- Allure behorende bij de binnenstad
- Bereikbaarheid van de binnenstad
- Overgangsgebied met eigen uitstraling
- Zichtbaarheid en relatie met het water



Bestaande situatie

2009

Reconstructie

2010

Aanpassing infrastructuur

2015

Volgende reconstructie

2035

2050



## 4 Visie

### 4.1 Singelring in de toekomst

De Singelring omvat als ruimtelijke continuïteit de historische binnenstad van Roermond. Zowel architectuur als de inrichting van de openbare ruimte stralen status en allure uit. De Singelring heeft binding met de kwaliteit van de historische binnenstad maar toch met een eigen schaal en identiteit. De Singelring vormt ook de verbinding naar de binnenstad.

Aan de Singelring wordt zowel gewoond als gewerkt. Vanuit historisch oogpunt is het wonen langs de Singelring in statige panden kwalitatief hoogwaardig. De bedrijvigheid bestaat vooral uit dienstverlening en (semi)-overheid.

Roermond heeft voor de Singelring op tijd de balans gevonden tussen leefbaarheid en uitstraling enerzijds en anderzijds verkeer en parkeren. Het verkeer wordt niet geweerd maar wordt gedoseerd en gestuurd toegelaten. Verkeer dat er moet komen kan er komen. Het overige verkeer is elders door goede maatregelen (op stads en regionaal niveau) opgelost. Hiermee heeft Roermond adequaat gereageerd op haar ontwikkeling van regionale stad naar euregionaal stedelijk centrum dat bruist, bereikbaar is en veel te bieden heeft.

Fietsers en voetgangers voelen zich weer thuis op de Singel. Op de Singels wordt weer geflaneerd en er wordt gekeken en bekeken. Voor de voetganger en de fietser is weer voldoende plaats gereserveerd en de oversteekbaarheid is goed. Dit geldt ook voor minder validen en ouderen. De Singel bruist weer door gezellige drukte. Geen drukte door rijdende en geparkeerde auto's maar een drukte doordat meerdere gebruiksgroepen naast elkaar en door elkaar op een veilige manier de Singelring gebruiken om zich te verplaatsen, te verblijven maar bovenal om te genieten van een mooi stukje Roermond.

Dankzij het maken van robuuste keuzes in het verleden is een Singelring ontstaan die de gewenste identiteit van Roermond weer ondersteund met een knipoog naar het verleden doordat de Singelring weer oprecht de omvatting van de historische stad is met daarin haar poorten als toegang.



## 4.2 De visie verder uitgediept

### 4.2.1 De Singelring omvat als ruimtelijke continuïteit de historische binnenstad van Roermond

De Singelring omvat als ruimtelijke continuïteit de historische binnenstad van Roermond en hiermee het grootste deel van het beschermd stadsgezicht.

Het is duidelijk en beleefbaar dat de Singelring de oude binnenstad volledig omvat. De ruimtelijke continuïteit is ingevuld door de stedenbouw, architectuur, aanwezige historische waarden en inrichting van de openbare ruimte.

De stedenbouw zorgt in belangrijke mate voor de begrenzing van het profiel. Een profiel dat rondom de 26 meter schommelt. Alleen ter plaatse van de pleinen aan de Singel wordt dit stedenbouwkundige profiel wijder.

Belangrijk uitgangspunt voor de architectonische continuïteit zijn de 19de eeuwse herenhuizen.

Continuïteit is vanuit de inrichting van de openbare ruimte bewerkstelligd door eenduidig gebruik van verhardingsmaterialen. Ook is alle straatmeubilair als familie van elkaar ontworpen en is stijlvol met reclame omgegaan. Doorgaande boomlanen van vrij uitgroeiende grote bomen completeert de continuïteit.

### 4.2.2 Architectuur en inrichting stralen status en allure uit

De kernkwaliteiten van de Singelring (19de eeuwse gebouwen) en historie zijn opgepakt. Door ruimte te creëren voor ruimtelijke kwaliteit heeft zich een Singelring kunnen ontwikkelen met status en allure. Nieuwe gebouwen zijn geen replica van gebouwen van weleer maar

zijn eigentijds vormgegeven. Maar wel aansluitend op de schaal en met materiaalgebruik, passend bij de historische panden.

### 4.2.3 De Singelring ondersteunt de historische binnenstad

In de Middeleeuwen omvatten de stadsmuren en wallen de stad Roermond. Deze stadsmuren en wallen vormden de overgang tussen stad en ommeland. Vanuit het ommeland bezien hoorden de stadsmuren en wallen bij de stad en gaven bescherming en geborgenheid aan deze stad. Alleen via de stadspoorten kon de stad bereikt worden. Vanuit de stad bezien hoorde dit gebied als gevolg van functie en verschijningsvorm niet bij de stad.

In de 19de eeuw is het gebied van stadsmuren en wallen getransformeerd tot de Singelring van Roermond. Grote pontificale herenhuizen flankerden een breed wegprofiel.

Nog steeds sluit de Singelring aan bij de hoge kwaliteit van de binnenstad. Het is voelbaar dat de Singelring bij het centrumgebied hoort,..... en toch ook weer niet. De kwaliteit en allure van beide gebieden zijn gelijk, de schaal is voelbaar anders. Bestaat de binnenstad uit een fijnmazig grid van wegen, straten, stegen, pleinen en binnenplaatsen; de Singelring is grootschaliger van karakter met een breed profiel voor de openbare ruimte, grotere panden en een meer eenduidig profiel in de langsrichting.

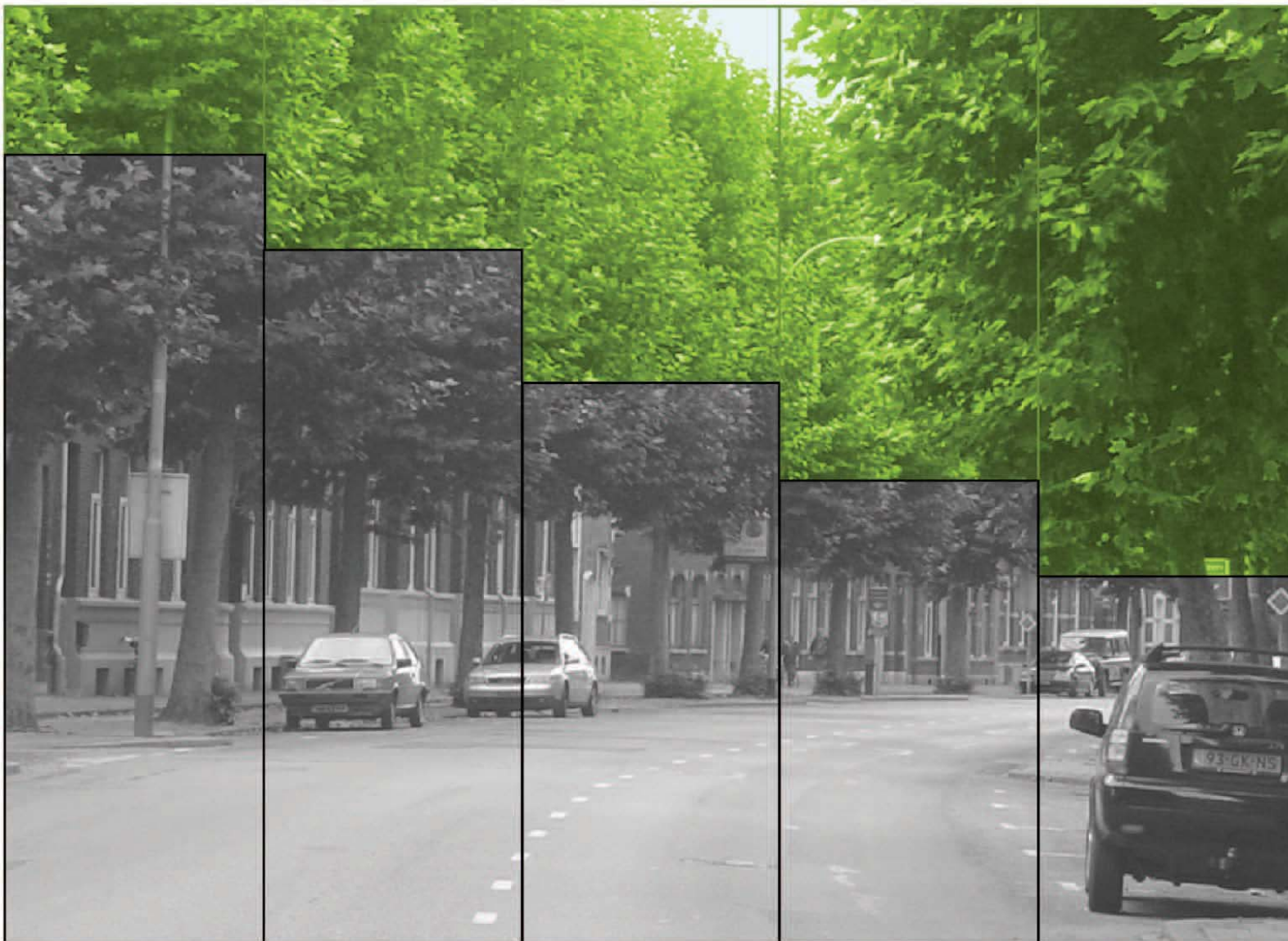
### 4.2.4 De Singelring als verbinding naar de binnenstad

Op veel plaatsen waar zich vroeger de stadspoorten bevonden, vinden we nu de pleinen. De vestingwerken vormden hierin steeds een doorgaande continuïteit met daarin een gat. Voor en achter deze poort gebeurde van alles.

De huidige pleinen vormen nog steeds belangrijke poorten tot de



GEBIED VERKEER VERVOER



GEBIED RUIMTELIJKE KWALITEIT

AFWEGINGSKADER VERKEER VERSUS RUIMTELIJKE KWALITEIT



binnenstad. Hierbij heeft, door de historische context ingegeven, de Singelring nog steeds ruimtelijke continuïteit en liggen de pleinen aan deze Singel, maar wel met relatie tussen de ruimten aan weerszijde. Naast deze belangrijke entrepunten bestaan er nog tal van andere ingangen om verkeersbewegingen tussen stad en ommeland mogelijk te maken. Deze zijn echter minder belangrijk vormgegeven. Hiervoor wordt de continuïteit van de Singelring op geen enkele wijze onderbroken.

#### **4.2.5 Wonen en werken aan de Singelring**

Wonen en werken wisselen elkaar af en functioneren naast elkaar en boven elkaar.

Vanuit historisch oogpunt is het wonen langs de Singelring in statige panden kwalitatief hoogwaardig. Dicht bij voorzieningen. De voordelen van de stad kunnen gebruikt worden. De effecten van het wonen in de stad worden op de koop toegenomen.

Het werken concentreert zich met name op het gebied van dienstverlening in zowel de profit als non profitsector zoals financiële en juridische dienstverlening, semi-overheid en kantoren van (landelijke) stichtingen en instelling. De functionaliteit wordt ondersteund door hoogwaardige horeca.

#### **4.2.6 Balans tussen functies**

Volgend op het hoge ambitieniveau van het gemeentebestuur heeft datzelfde gemeentebestuur op tijd de balans gevonden tussen verkeer en parkeren enerzijds en leefbaarheid en uitstraling van de Singelring anderzijds. Dit door het kiezen voor grote, vrijuitgroeïende bomen, brede trottoirs en veel minder autoverkeer door doorgaand verkeer op een andere manier af te wikkelen.

Onderkend is dat voor de bereikbaarheid van de binnenstad autoverkeer en goede langzaam verkeerroutes noodzakelijk zijn. Dit autoverkeer beperkt zich tot het bestemmingsverkeer. Doorgaand verkeer met begin en eindbestemming elders dan de binnenstad is op stads en regionaal niveau opgepakt en opgelost.

Ook is onderkend dat de positieverandering van de stad richting eu-regionaal stedelijk centrum andere keuzes mogelijk maakt.

#### **4.2.7 De bereikbaarheid van de stad**

Zoals aangegeven is de binnenstad van Roermond via de Singelring met de auto goed bereikbaar. Deze bereikbaarheid is echter niet ten koste van alles geoptimaliseerd. Soms moet ik een volgende ingang gebruiken om mijn doel te bereiken.

De bereikbaarheid van de parkeergarages binnen de Singelring is goed maar niet optimaal. De kosten voor parkeren binnen en op de Singelring zijn hoger dan daarbuiten. Dit is een bewuste keuze. Wil ik moeite doen om dicht bij de winkelvoorziening te parkeren of wil ik goedkoop parkeren maar wel wat verder lopen om mijn doel te bereiken?

De oversteekbaarheid van de Singelring door voetgangers en fietsers is geoptimaliseerd. Op regelmatige afstand zijn veilige en comfortabele oversteekpunten gemaakt. Is het doorgaande autoverkeer van de Singelring afgehaald, juist voor de fietser is aanhaking gerealiseerd op het groter fietsnetwerk voor zowel recreatief als woon-werk fietsverkeer

#### **4.2.8 De bruisende Singelring**

Door ingrepen op een hoger schaalniveau en goede inrichting van de Singelring zelf is weer een gebied ontstaan dat het hoge ambitie-



niveau van de stad ondersteund. Er wordt weer geflaneerd over de Singelring. Kijken en bekeken worden is weer leuk. De stadse hecticiteit is voelbaar op een aantrekkelijke manier. Verschillende verkeerssoorten functioneren met en door elkaar op een veilige manier. Het is prettig wonen aan de Singel en ondernemers aan de Singel nodigen graag hun klanten uit.

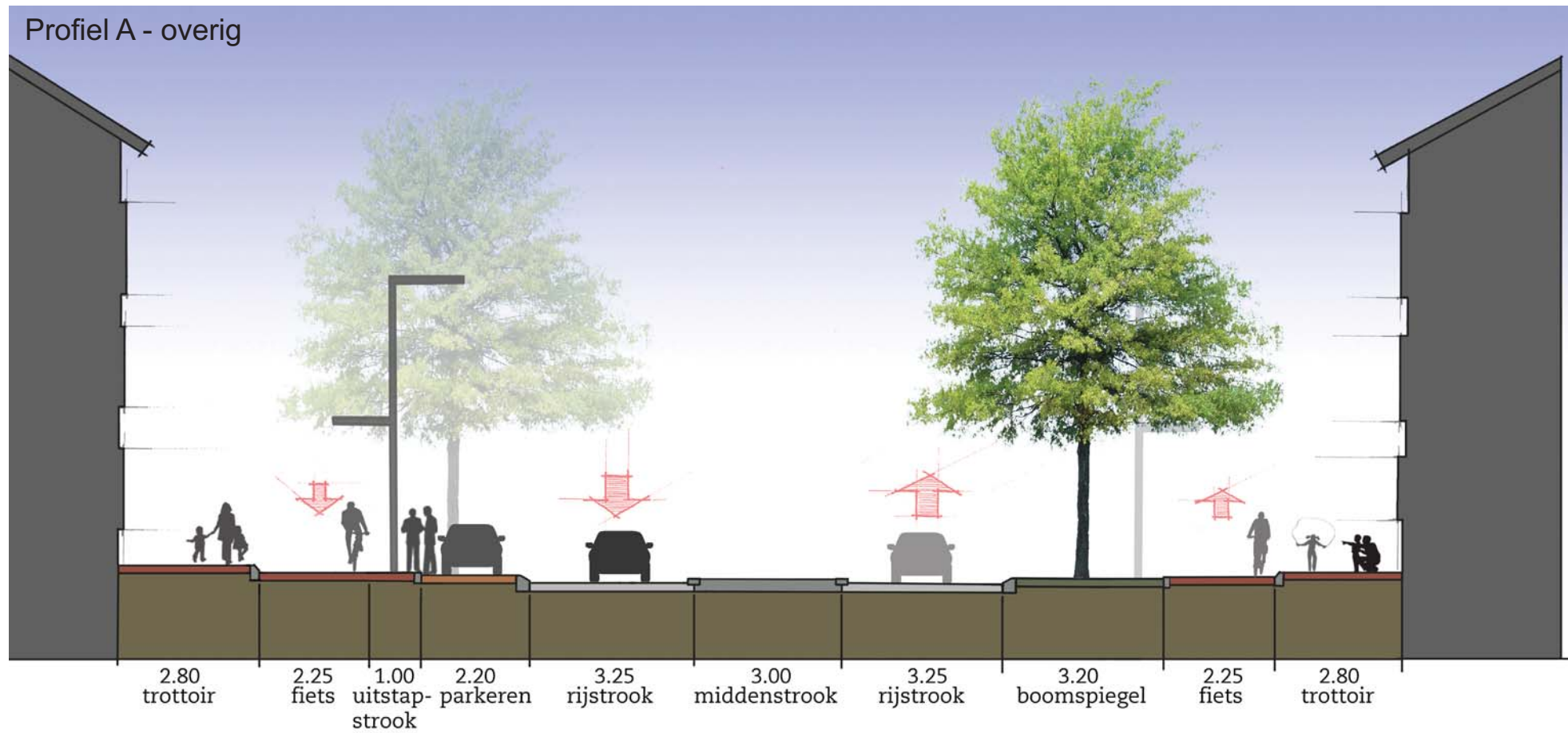
**Kortom: bewoner, ondernemer, verkeersdeelnemer en bezoeker zijn weer trots op de Singelring.**

#### **4.2.8 Robuuste keuzes**

Naast robuuste keuzes op stedelijk niveau en t.a.v. verkeer zijn in dezelfde geest ook deze keuzes gemaakt voor de techniek achter de inrichting. Aangebrachte bomen bezitten zowel boven- als ondergronds de ruimte om te leven en te groeien. De kwaliteit van de verhardingen is zodanig dat een veilige en comfortabel gebruik voor de beoogde levensduur met een minimum aan onderhoud mogelijk is.

Waar nodig is ook het rioolsysteem op orde gebracht en waar mogelijk zijn extra maatregelen in het kader van duurzaam waterbeheer genomen of althans niet onmogelijk gemaakt. Ook voor de openbare verlichting en andere voorzieningen in de openbare ruimte zijn keuzes gemaakt op basis van duurzaamheid en robuustheid.

# Profiel A - overig



# 5 De visie uitgewerkt

## 5.1 Profiel

### 5.1.1. Varianten

Als vertaling van de visie dalen we direct af naar de keuze en vormgeving van het profiel. Hierin zijn keuzes gemaakt die een vertaling zijn van de functies die aan de Singelring zijn toebedeeld. In het interactieve proces dat is doorlopen heeft dit een brede discussie opgeleverd.

Tegelijkertijd met het opstellen van deze visie is het mobiliteitsplan opgesteld. Hierbij is gekozen voor een actieve communicatie over en weer tussen beide processen. Dit samen optrekken met het mobiliteitsplan betekent echter dat de visie op een hoger niveau ingezet is en dat diverse ontwerpkeuzes niet in de visie maar in de ontwerpfase gemaakt moeten worden.

De uitdaging was een profiel te kiezen waarbij aan de visie op de middellange termijn wordt beantwoord, op de korte termijn de functionaliteit voldoende wordt gewaarborgd en op de lange termijn voldoende flexibiliteit aanwezig is. De standplaats van de bomen in het profiel is hierbij essentieel. Bij het uitgroeien tot een volwassen boom is immers een standplaats, geschikt voor de langere termijn van belang. Voorwaar geen gemakkelijke opgave zeker gegeven de maatvoering van 26 meter tussen de gevels die over nagenoeg de volledige Singelring aanwezig is.

Om invulling te geven aan een aantrekkelijk verblijfsklimaat, ondanks de forse verkeersfunctie, wordt getracht de maatvoering van de rijstroken (uit te voeren in asfalt) zo smal mogelijk te houden. Dit komt tevens de verkeersveiligheid ten goede. Daarnaast is een herkenbare uitstraling van de Singelring nagestreefd, met behoud van de

karakteristieke eigenheid van de afzonderlijke delen. De maatvoering is afgestemd op de geldende normen voor gebruik door alle verkeer met een rijnsnelheid van maximaal 50 km/uur.

Uitgangspunt voor de profielkeuze in deze visie is de toepassing van een tweezijdig gelegen vrijliggend fietspad, te realiseren over de gehele Singelring. Ook op de Minderbroederssingel, waar momenteel een dergelijke vrijliggende fietsvoorziening ontbreekt, zal daarom dit ontwerpelement worden toegevoegd. Een eenzijdige ligging, in twee richtingen bereden zou een sterke toename van het aantal oversteekbewegingen tot gevolg hebben. Dit wordt daarom op de Singelring niet toegepast.

De keuze voor fysiek gescheiden rijbanen vindt binnen Duurzaam Veilig vooral toepassing op gebiedsontsluitingswegen met twee maal 2-rijstroken. Dit heeft zijn oorzaak in de gevolgen voor het verkeer, en in het bijzonder de hulpdiensten, bij calamiteiten en onderhoud. Voor een dergelijk profiel is op de Singelring geen ruimte en is ook niet gewenst. Hieraan wordt invulling gegeven door toepassing van een extra brede middenstrook.

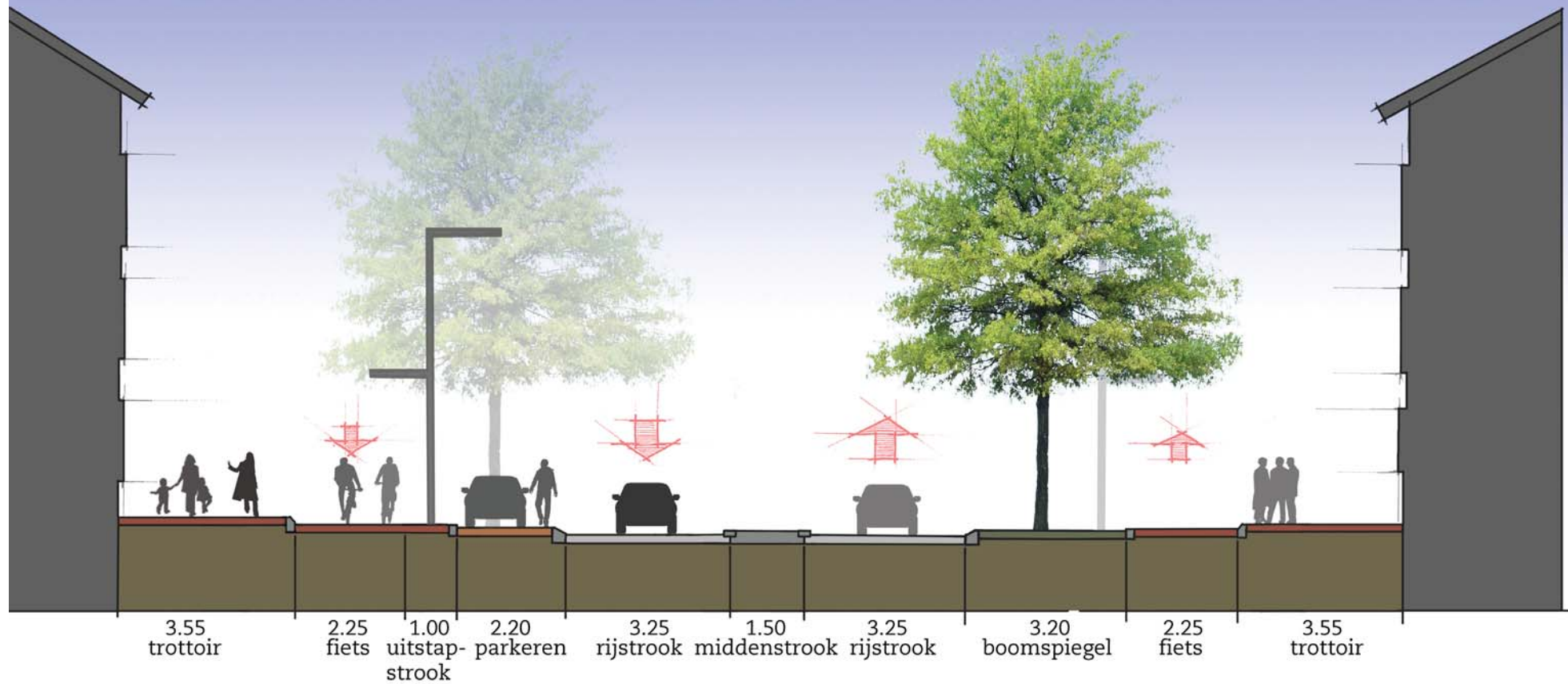
Ook voor toepassing van ventwegen/parallelwegen op de Singelring is in de visie niet gekozen. Een detailstudie zowel in dwarsprofiel als in de situatie van de Singelring leert dat de nadelen de mogelijke voordelen van deze keuze overschaduwden.

### 5.1.2. Profielkeuze

De keuze is gemaakt voor een profiel met twee rijstroken en een middenstrook. De invulling van de hiertoe benodigde ruimte van negen à tien meter geeft voldoende aanknopingspunten voor zowel de korte termijn als de lange termijn. Belangrijk hierbij is dat de plaats voor de bomen in het profiel, waarbij een standplaats voor de lange termijn gewaarborgd dient te zijn, gelijk blijft. De middenstrook wordt gebruikt



## Profiel B - Minderbroederssingel



als escape bij calamiteiten en dient als rustpunt ter verbetering van de oversteekbaarheid van de Singelring. Op dergelijke plaatsen is het van belang dat de middenstrook niet als inhaalstrook gaat fungeren en daardoor de veiligheid en de rijsnelheid nadelig gaat beïnvloeden. Een zorgvuldige keuze van materiaal en inrichting van de strook is hiervoor belangrijk.

Uitzondering op bovengenoemde profielkeuze vormen de Roerkade en het Zwartbroekplein.

De Roerkade is veel smaller dan de overige Singel en een belangrijke route voor hulpdiensten. Indien het mobiliteitsplan kiest om de Roerkade als een gebiedsontsluitingsweg te handhaven dan zal het verkeer voor een groot gedeelte het profiel blijven domineren. Als het mobiliteitsplan zou uitgaan van een sterke reductie van gemotoriseerd verkeer op de Roerkade zou een profiel gekozen kunnen worden waarbinnen verblijven en transport voor langzaam verkeer het primaat heeft. Voor beide profielen is de uiterste dekbare variant in deze visie opgenomen.

Het Zwartbroekplein kenmerkt zich door een sterk verkeersverdelende functie. Vormgeving wordt hier dan ook bepaald door deze functie.

### 5.1.3. Buiten de rijstroken

Voornamelijk de inrichting buiten de rijbanen is belangrijk voor de uitstraling van de Singelring. In het bijzonder deze gebieden bepalen het verblijfsklimaat en kwaliteitsbeeld en maken zo flaneren en rust mogelijk. Daarom is het gebied buiten de rijbaan visueel zo breed mogelijk gehouden.

Om deze breedte van de stroken tegen de gevels daadwerkelijk visueel te verbreden is gestreefd naar het ontwikkelen als één gebied. Eén gebied vanaf de gevel tot aan de kant van de weg, waar alle overige functies in liggen. Binnen deze twee doorgaande lijnen (ge-

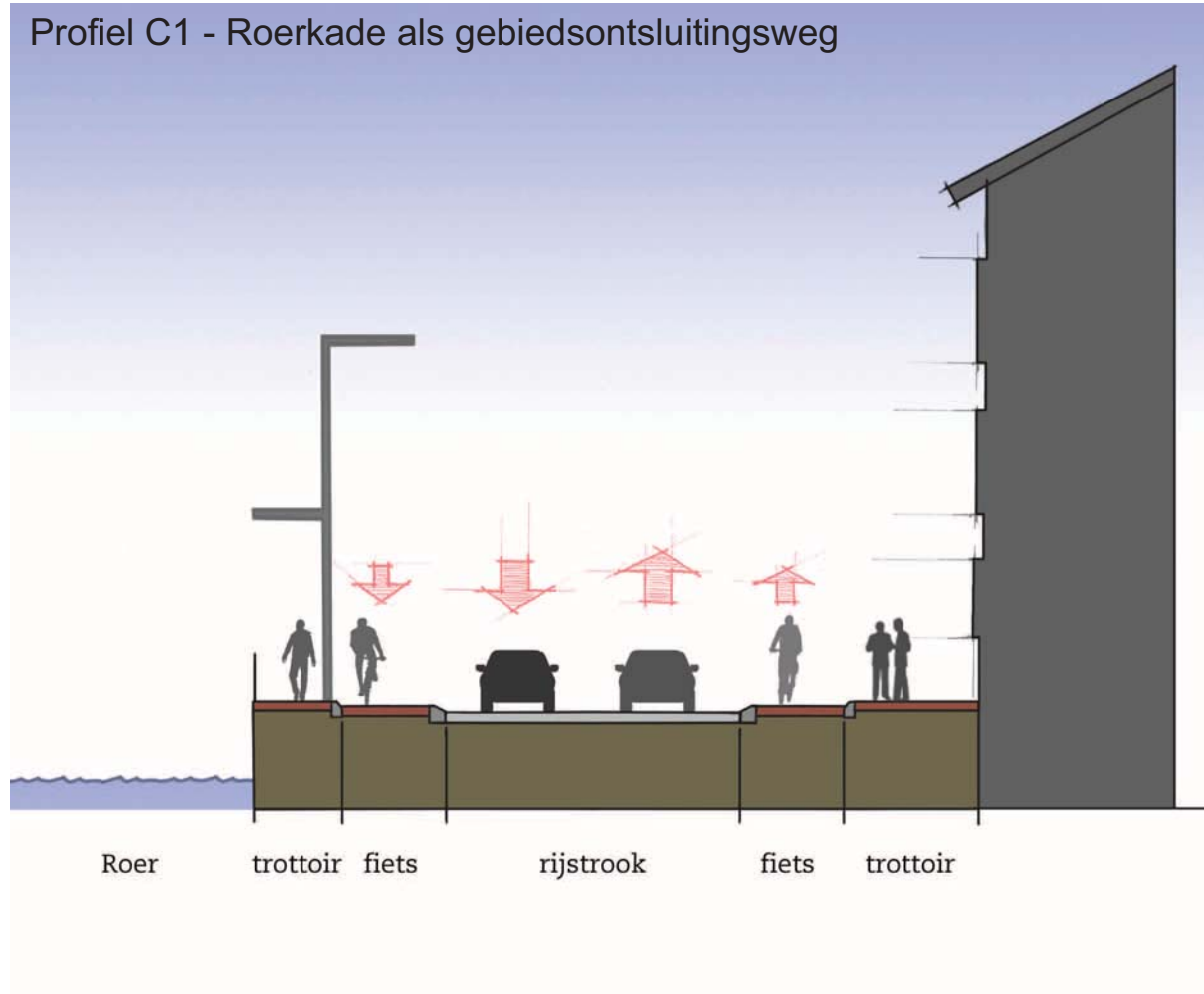
vellijn en kant rijbaan) is ruimtelijk één gebied ingericht. Hier draagt de vormgeving bij tot een logische zonering van de functies.

Om bovengenoemde te bewerkstelligen is gekozen voor een heldere, eenduidige inrichting met één overheersende materiaalsoort en kleurpalet voor dit gebied.

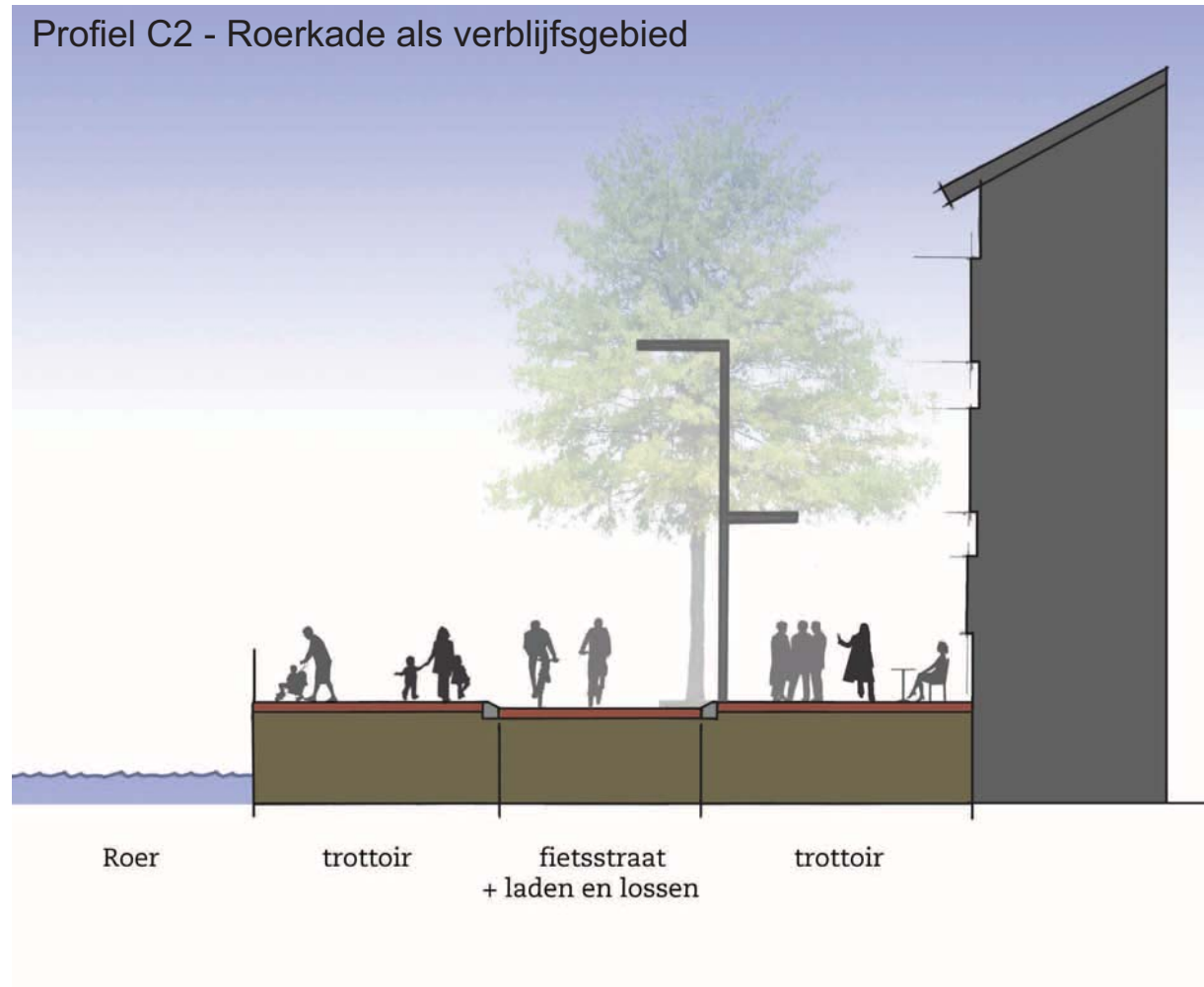
Vanuit de rijbaan bekeken wordt hier een licht verhoogde en overrijdbare band toegepast. Hierdoor wordt het verblijfsgebied ietwat opgetild ten opzichte van de rijbaan en komt daarmee enigszins los van de rijbanen. In de strook grenzend aan de rijbaan zijn de parkeervoorzieningen gepland en krijgen de laanbomen hun plek. Uitgangspunt is dat tussen twee bomen twee parkeervakken voorzien worden. Door hier de bomen zo neer te zetten ontstaat een logisch ritme in het langprofiel en komen ze op maximale afstand van de gevel te staan. Een reductie van het aantal parkeerplaatsen is hierbij onvermijdelijk. Globaal wordt deze reductie geschat op circa 20 %. Tevens rangschikken ze het parkeren en hebben ze een snelheidsremmende werking door de visuele vernauwing. De parkeervakken dienen in de breedte overgedimensioneerd te worden zodat meer 'lucht' ontstaat voor het uitstappen aan de weg zijde. De aanduiding van de opstelvakken dient minimalistisch vormgegeven te worden. Door deze inrichtingsvorm voor parkeren en boomspiegels wordt het hoofd geboden aan de geformuleerde knelpunten van de krappe parkeerstrook en boomspiegels in de huidige situatie evenals de te korte afstand van de huidige bomen tot de gevels. In de ontwerpfase zal deze keuze verder worden uitgewerkt.

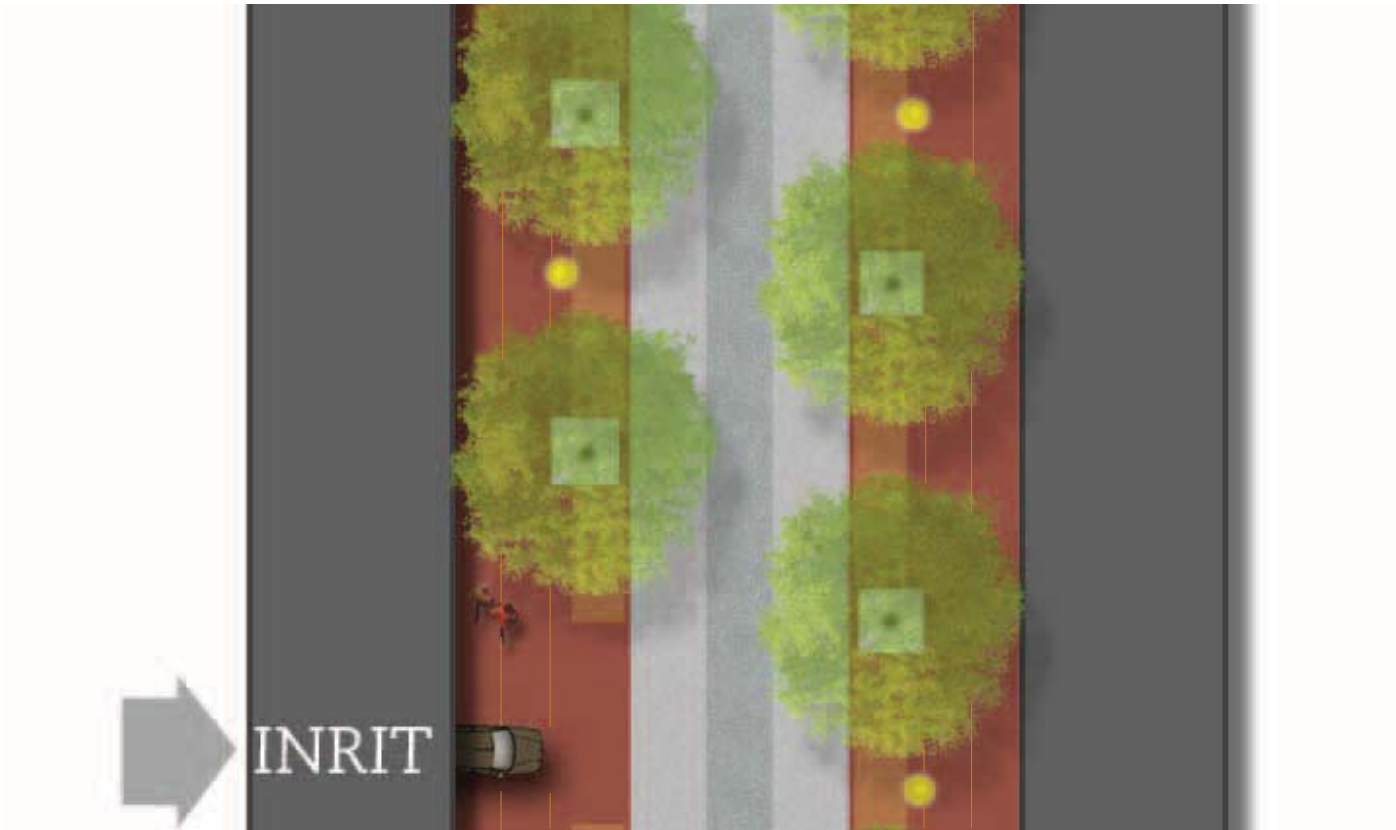
De bomen komen verspringend t.o.v. elkaar te staan. Hierdoor ontstaat meer rust en ritme in de inrichting omdat noodzakelijke onderbrekingen, o.a. vanwege inritten en zijstraten, minder opvallen. Tevens maakt dit het mogelijk een optimale verdeling van bomen en

## Profiel C1 - Roerkade als gebiedsontsluitingsweg



## Profiel C2 - Roerkade als verblijfsgebied







parkeerplaatsen te bewerkstelligen zonder dat hiermee de beleving van continuïteit verdwijnt.

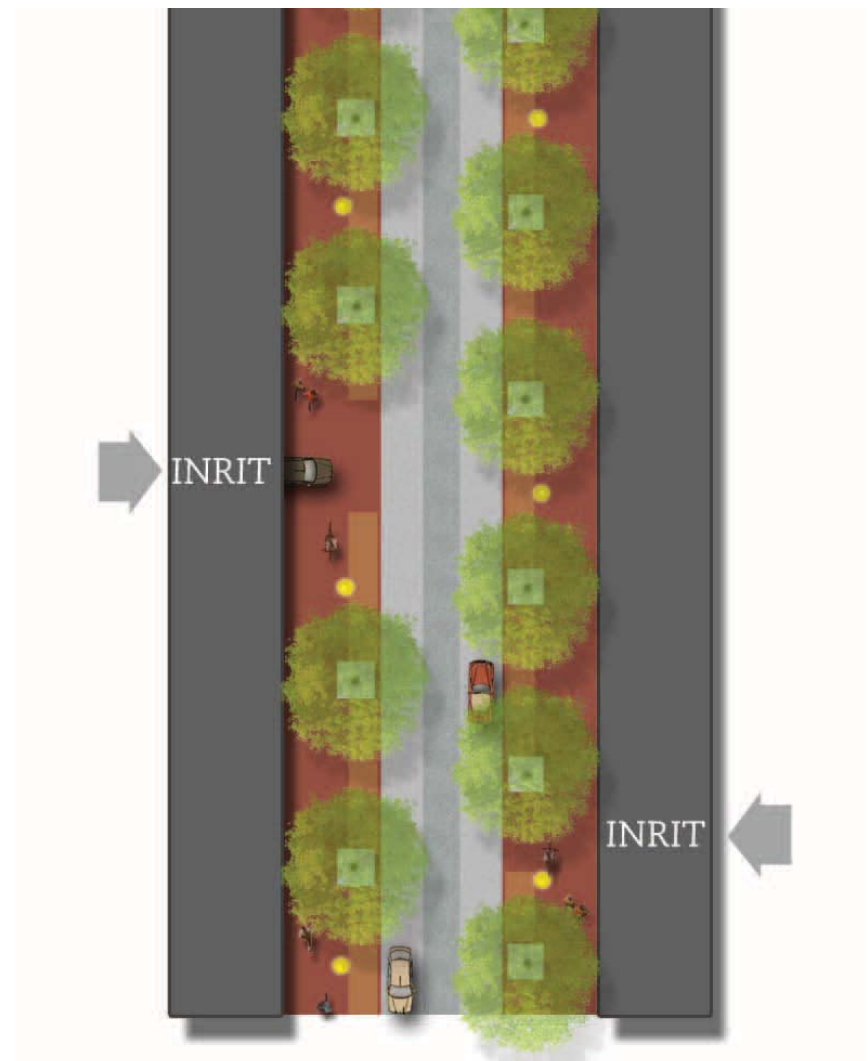
Als overgang van parkeervak naar overig gedeelte wordt weer een iets verhoogde band gebruikt. Dit hoogteverschil is nodig om als referentiepunt te fungeren bij het parkeren van auto's. De hoogteverschillen van deze banden dienen minimaal te zijn om geen afbreuk te doen aan de beleving van de volledige strook als één geheel.

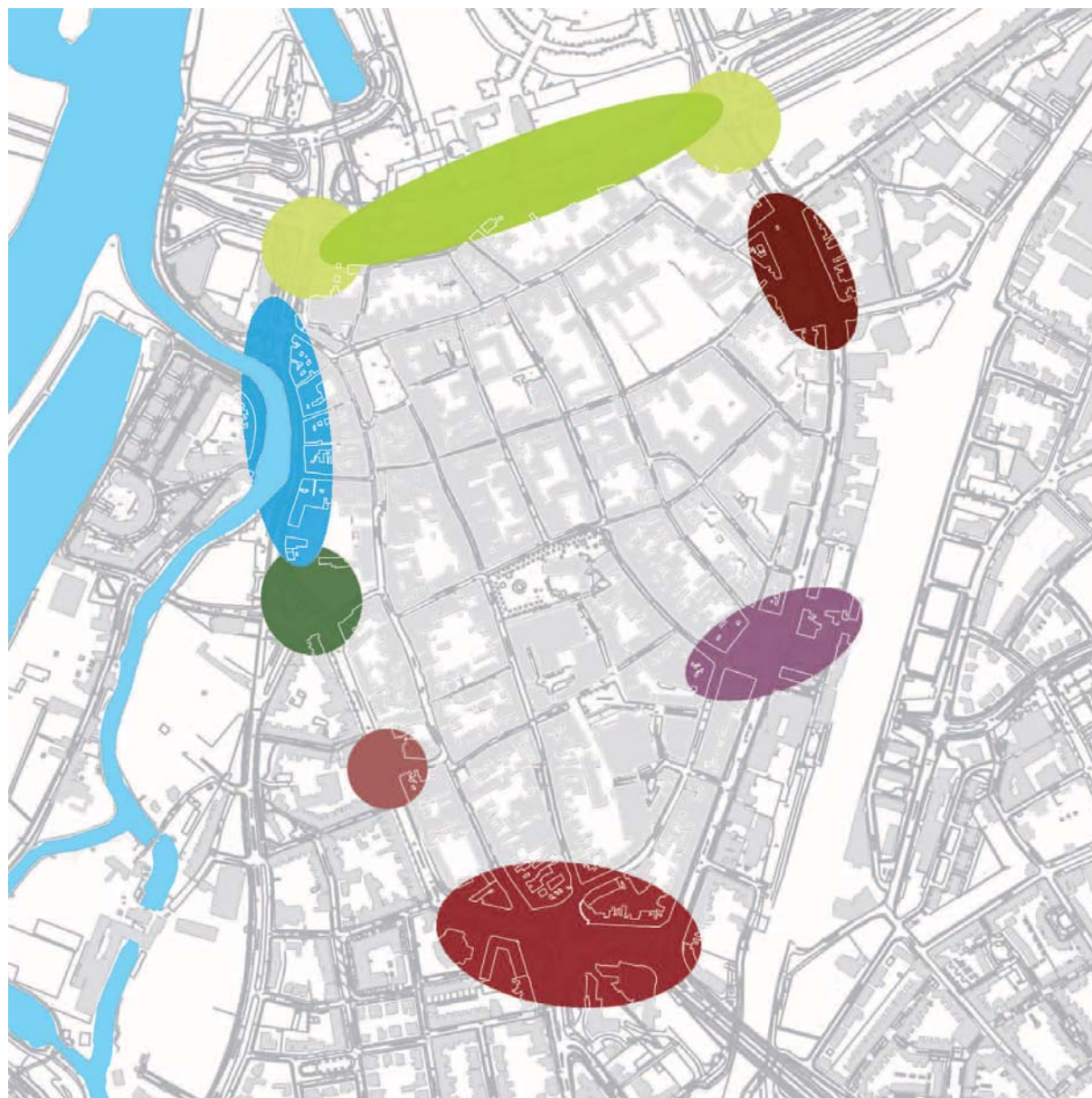
Direct achter de band is een uitstapzone voorzien. Deze uitstapzone is van belang om zowel fietser als geparkeerde auto te beschermen en de boom meer groei ruimte te geven. Deze uitstapstrook ligt op de zelfde hoogte als het fietspad. Door het eveneens plaatsen in deze strook van verlichting en het doortrekken van de boomspiegel door deze strook heen wordt de fietser als vanzelf in zijn baan begeleid. Tussen fietspad en voetpad komt eveneens een licht verhoogde band.

Zoals eerder genoemd is voor een belangrijk deel van het studiegebied gekozen om ruimtelijk plaats voor drie rijstroken te reserveren. De middelste strook dient aan het verkeer onttrokken te worden. Om de ruimtelijke kwaliteit te optimaliseren en het gebruik door voertuigen onaantrekkelijk te maken zal deze middenstrook plaatselijk verhoogd worden uitgevoerd en een uiterlijk krijgen dat aansluit op de afwerking van het verblijfsgebied.

Daar waar op dit moment de derde rijstrook niet nodig is en in de toekomst ook niet verwacht wordt (Minderbroederssingel), wordt omwille van continuïteit toch een middenstrook van een afwijkend materiaal gerealiseerd die mogelijk smaller mag zijn.

Ter plekke van de Roerkade is in het dwarsprofiel zo weinig ruimte dat hier de middenstrook in zijn geheel achterweg moet blijven.





- Wilhelminasingel
- kruisvlakken N280
- Wilhelminaplein
- stationsbuurt
- Zwartbroekplein
- Minderbroederkerk
- Roersingel
- Roerkade

## 5.2 Plekken / pleinen

Naast het dwarsprofiel van de Singel worden in deze visie de plekken/pleinen benoemd als een wezenlijk onderdeel van de Singelring. Nadere bestudering van deze plekken leert dat al deze plekken hun eigen identiteit hebben als gevolg van ligging, functie, historie en dimensionering. Samen met de Singels zelf vormen zij de volledige ruimtelijk-functionele verschijningsvorm van de Singelring.

De meeste pleinen aan de Singelring zijn ontstaan op de plaatsen waar in de Middeleeuwen een poort naar de stad lag (bv Wilhelminaplein en Zwartbroekplein). En ook nu nog vormen zij belangrijke toegangen naar de (binnen)stad en als zodanig in hun functie een directe schakel met het Roermondse verleden. De Roerkade heeft zijn ligging aan het water en het Stationsplein heeft een belangrijke relatie met het openbaar vervoer en het uitgaansleven in de stad. Omdat al deze plekken anders zijn zullen ze hieronder ook afzonderlijk benoemd worden. Wel dient opgemerkt te worden dat keuzes voor de ene plek consequenties kunnen hebben voor de andere.

- Wilhelminaplein

Het Wilhelminaplein kenmerkt zich op dit moment door geparkeerde auto's. Deze functie is vanaf de Singel duidelijk te beleven. Het wegprofiel van de Singel is hier doorgezet als continuïteit. Aan de kant van het plein is er discontinuïteit in de gevellijn.

In het bestemmingsplan is aangegeven dat het Wilhelminaplein een plek voor inbreiding kan zijn. Daarom is binnen de opdracht van de visieontwikkeling voor de Singelring gevraagd om, gezien vanuit de Singelring, de invulling van het Wilhelminaplein aan te geven.

In de jaren '80 van de vorige eeuw is een appartementengebouw toegevoegd, vormgegeven volgens de toen heersende bouwstijl.

Deze bouwstijl beantwoordt echter onvoldoende aan de gewenste detaillering. Tevens is hierdoor een minder duidelijk omliggende ruimte ontstaan.

Bovengenoemde in ogeschouw nemende wordt de kwaliteit van de plek verbeterd door de noordzijde van de ruimte te bebouwen. Hierdoor kan voor het bestaande appartementengebouw een nieuwe gevel geplaatst worden die beter voldoet aan de gevelinvulling zoals die langs de Singel gewenst is. Tevens wordt het Singelprofiel vanuit het noorden verder doorgetrokken en wordt de introductie van de Singel vanuit het noorden beter ingezet. De rooilijn van het nieuw te realiseren gebouw aan de Singelkant zal de huidige rooilijn zoveel mogelijk op pakken waarbij de singelbreedte van 26 meter gerespecteerd wordt. Naast het nieuwe gebouw blijft een plein over met een duidelijke relatie met de Singelring en met een overzichtelijke lengte-breedteverhouding. De functie van dit plein is allereerst het vormen van een toegang naar de historische binnenstad. Gezien de woonfuncties rondom het plein kan eveneens informeel op het plein verbleven worden. Verkeersafwikkelingen zullen rondom het plein plaats blijven vinden waarbij het toevoegen van parkeermogelijkheden onder het plein wenselijk is ter compensatie. Tevens zal de behoefte hieraan toenemen als gevolg van het toevoegen van extra bebouwing. Een toe- en afrit van deze ondergrondse parkeervoorziening dient niet op het plein gepositioneerd te worden omdat dit het plein teveel zou aantasten in haar identiteit.

Bij de invulling van het gebied dient voornamelijk de historie en stedenbouwkundige versterking van het gebied leidend te zijn. Op basis van de stedenbouwkundige randvoorwaarden zijn eveneens andere oplossingen denkbaar. Ter hoogte van het Wilhelminaplein staan een aantal platanen van een dusdanige kwaliteit dat behoud het overwe-



gen waard is. Tijdens de ontwerpfase van dit gebied dient dit nader bekeken te worden en zal dit afgewogen worden ten opzichte van de uitgangspunten die in deze visie gesteld zijn.

- **Wilhelminasingel**

De Wilhelminasingel kenmerkt zich als verkeersader met aan de ene kant het Outlet en aan de andere zijde een groene zone met historische panden en stadsmuren. De visie gaat vooral in op het gebied tussen de N280 en de binnenstad. Geconstateerd is dat speciaal voor dit gebied het gevaar van versnippering groot is en dat dit juist vermeden zou moeten worden. Door zijn ligging, aanwezige historische waarden en ruimte voor groen heeft dit gebied de potentie een belangrijk visitekaartje te worden voor recreatieve bezoekers van de stad.

Deze strook heeft nu de functies van parkeren, kavelontsluiting, groen en fietsvoorziening. Daarnaast vormt het gebied een buffer tussen de binnenstad en de N280 en een belangrijk onderdeel van de verbinding Outlet Center naar binnenstad en v.v. Vanuit de studie N280 wordt ter plaatse van de aansluitingen richting DOC onderzocht of de oversteekbaarheid middels een ongelijkvloerse kruising mogelijk is, dit bepaald mede de mogelijkheden met deze historische stadsrand.

De visie streeft erna om de invloed van de N280 los te koppelen van de strook aan de stadszijde en daarbij dit gebied als één geheel en meer als een park te benaderen met een duidelijke verblijf- en belevingswaarde. Voor het loskoppelen dient gedacht te worden aan bijvoorbeeld doorzichtige schermen langs de N280. De bestaande bomen, samen met de aanwezige gevels en restanten van de middeleeuwse vestingwerken bieden voldoende houvast voor de inrichting van deze strook. Uitgangspunt is de samenhang van dit gebied met de rest van de Singelring te versterken. Hiervoor wordt, met behulp van dezelfde materialen als elders op de ring, een doorgaande lang-

zaamverkeersverbinding voorgesteld waardoor het mogelijk wordt de volledige Singelring rond te kunnen lopen. Het realiseren van een doorgaande fietsverbinding wordt nagestreefd.

Deze verbinding loopt door een gebied van aanwezige verspreid staande grote bomen van verschillende soorten en glooiende gazons. Hiervoor dient de volledige bestaande vakbeplanting tot gazons omgevormd te worden. Zo ontstaat een veilige parkachtige structuur van bomen in glooiende gazons waarbij de identiteit van de plek sterk gevormd wordt door de aanwezige karakteristieke panden en muren. Beweging vindt plaats door de rondgaande wandel- en fietsroutes enerzijds en de langzaamverkeerroute tussen DOC/Mijnheerkensweg en binnenstad anderzijds.

- **Kruisingsvlakken N280**

De kruisingsvlakken met de N280 (ter plekke van Rattentoren en Kattentoren) vormen twee verkeerskundige knooppunten. Op deze plekken heeft de auto op dit moment het primaat. Enerzijds vormen deze plekken twee belangrijke aanhakingen tussen N280 naar de binnenstad. Anderzijds vormen ze belangrijke oversteken van de binnenstad naar het Outlet en het daarachter liggende gebied. Rondom dit Outlet is de gemeente voornemens tot verdere ontwikkeling van woon, werk en recreatieve functies waarmee de oversteek naar de binnenstad (en de Singelring) nog belangrijker zal worden dan nu het geval is. Naast de verkeersfunctie dient meer aandacht gegeven te worden aan oversteekbaarheid door voetgangers en fietsers. Tevens dient de ruimtelijk-functionele continuïteit van de Singelring op deze plekken verbeterd te worden. Fietsers en voetgangers dienen hier hun 'Singelrondje' ook te kunnen voorzetten. Met name de functionele studie hiervan zal zijn beslag krijgen binnen de studie N280.

- **Roersingel**

De Roersingel(rotonde) vormt een knikpunt in de Singelring en heeft





een verkeersregulerende functie richting Herten en Roermond Zuid. In 2003 is de Roersingel heringericht en is het Roersingelgebouw toegevoegd. Naast dit gebouw vormt in de toekomst de ontwikkeling van de parkeerplaats Loesbleik tot bouwlocatie een belangrijke rol. Door de twee genoemde bouwprojecten wordt de Roersingel omgeven door bebouwing waardoor de plek ruimtelijk verbeterd wordt.

Het plaatselijke probleem voor inrichting is erin gelegen dat op deze plek de historische Singelring een scherpe knik maakt. Hierdoor vormt de Roersingel een scharnierpunt tussen Roerkade en Minderbroederssingel. Door de aanwezige verkeerskundige inrichting wordt op dit moment echter de beweging richting Bisschop Lindanussingel als belangrijker ervaren. Een verder gegeven is een geprojecteerde bomenrij tussen de Roersingel en de bouwlijn Loesbleik. Het Roersingelgebouw ondersteunt de historische vestinglijn en zo de relatie Roerkade richting Minderbroederssingel.

De verkeerskundige oplossing van de plek is gevonden in het realiseren van een rotonde.

Door het duidelijke uitgangspunt van deze visie, dat de Singelring als eenheid herkend wordt, te respecteren, dient er naar continuïteit tussen Roerkade en Minderbroederssingel gezocht worden. Naast materialisering van voet- en fietspaden, is hiervoor de boomstructuur van evident belang.

Gerelateerd aan de historische lijn en het Roersingelgebouw wordt een bomenlijn ter ondersteuning van de link tussen eerder genoemde singelonderdelen aangebracht. Hierbij is de technische uitvoerbaarheid van deze bomen van belang, die in de ontwerpfase nader zal worden gedetailleerd.

Als tweede zal de geplande bomenlijn tussen nieuwbouw Loesbleik en Roersingel in de Singelringstructuur opgenomen worden. Resultaat hiervan is dat deze bomenrij richting het zuiden niet te ver door

mag lopen. Het beeld dient dusdanig te zijn dat deze bomenrij als afgeleide van de Singelstructuur ervaren wordt en zich niet als doorgaande lijn richting Bisschop Lindanussingel manifesteert.

- Roerkade

De Roerkade zal zich nog meer als nu het geval is, manifesteren als horecaconcentratie van hoog niveau en gelinkt aan het water. Hiervoor zal de relatie met de Roer versterkt worden, zowel ruimtelijk als ook op het gebied van maritiem gebruik.

Om dit te realiseren is de auto, en in het bijzonder het vrachtverkeer, sterk gereduceerd. In ieder geval zal het onderscheidende kenmerk van de Roerkade (naast water en historie) ook het onderdeel transport en beweging zijn. Dit manifesteert zich minder door gemotoriseerd verkeer maar meer door voetgangers, fietsers en recreatief waterverkeer.

De continuïteit van de singel wordt voor de Roerkade ingevuld door eenvormigheid in materiaalgebruik in het langprofiel. In het dwarsprofiel wordt geanticipeerd op de opgaande lijn vanaf het water richting de binnenstad. Hiermee worden de steegjes tussen Roerkade en binnenstad zichtbaar en ondersteunen zij de relatie van de Stad met het water.

Afhankelijk van de reductie van het gemotoriseerd verkeer is het wenselijk aan de gebouwwzijde de bomenrij van de Singel aan één zijde door te zetten.

Anticiperend op de uitkomsten van het mobiliteitsplan zal in de ontwerpfase een model uitgewerkt worden waarbij de Roerkade de functie gebiedsontsluitingsweg houdt of juist het verblijven het primaat zal krijgen. Indien de Roerkade gebiedsontsluitingsweg blijft zal het wegprofiel met fietspaden doorgetrokken worden over de Roerkade met dien verstande dat de middenstrook, het parkeren en de bomen



komen te vervallen als gevolg van de beperkte breedte ter plaatse van circa 16 meter. Het reduceren van het aantal auto's blijft noodzakelijk om de leefbaarheid op deze plek te waarborgen. Het geheel afsluiten voor autoverkeer van de Roerkade is vanuit de visie, met een bruisend centrum en gedoseerd verkeer, niet noodzakelijk.

Indien in het Mobiliteitsplan gekozen wordt het autoverkeer helemaal te weren dan wordt een inrichting voorgesteld in de vorm van een fietspad gecombineerd met de mogelijkheid van laden en lossen. In dit model is het dan mogelijk om bredere trottoirs/terrassen aan te leggen en deze ook aan de zijde van de Roer te positioneren. Tijdens de ontwerpfase zal dan tevens onderzocht worden of het mogelijk is de terrassen aan het water ook daadwerkelijk dicht bij het water te brengen.

In dit profiel is omwille van ruimtelijke eenheid een bomenrij toegevoegd. Omwille van de zon zijn deze bomen maar aan één zijde van de weg gepland.

De in deze visie opgenomen profielen visualiseren de extremen waarbinnen de speelruimte voor het ontwerp gevonden moet worden. In profiel C1 regeert de verkeersfunctie, terwijl in C2 juist de verkeersfunctie volledig ondergeschikt is gemaakt aan de verblijfsfunctie. In alle gevallen moet hier aandacht geschonken worden aan de ontsluiting voor hulpdiensten en met name voor de brandweer voor wie de Roerkade een belangrijke aanvalsroute is.

- Zwartbroekplein

Het Zwartbroekplein heeft het een belangrijke verdelende functie van zowel gemotoriseerd als langzaam verkeer. Verder concentreert zich hier zakelijke dienstverlening en horeca. Tevens vormt het een belangrijke poort naar de binnenstad en is de beleving van 'open ruimte' hier groot, echter ondergeschikt aan de beleving van verkeersdruk. Het is daarom zeer moeilijk om voor dit deel van de Singelring een inrichtingsvorm vast te stellen die recht doet aan alle aspecten en de

gewenste flexibiliteit voor de toekomst bezit. Met de belangrijke verkeersverdelende functie van het Zwartbroekplein hangt veel af van de keuzes in het Mobiliteitsplan en de ontwerpruimte die dit gaat geven. De keuze voor rotondes in ovaal of cirkelvorm is het uitgangspunt voor de visie, waardoor ruimtelijk een heldere keuze wordt gemaakt. Hiermee zullen de verkeersregelinstanties verdwijnen en daarmee ook een middel in het sturen van het verkeer op de Singelring. Een rotondevorm past binnen Duurzaam Veilig Verkeer, kan de doorstroming ten goede komen en de oversteekbaarheid bevorderen. De oversteekbaarheid van vooral fietsers vraagt tijdens de ontwerpfase extra aandacht omdat fietsen naar vele richtingen wenselijk is.

Als gevolg van deze verkeerskundige oplossing ontstaat een groene ovaal als middengebied. Op dit groene middengebied wordt de bomenstructuur van de Singel doorgezet op strak geschoren gazons. Hierdoor wordt een eigentijdse (verkeerskundige) invulling geaccepteerd met een stevige knipoog naar historie en historische lijnvoering. Juist door deze confrontatie tussen nieuwe verkeerskundige structuur en historische lijnvoering van de bomen wordt deze historie nog sterker ervaren.

Naast de beschreven Singelringstructuur blijven ruimtes over waarbij een sterke relatie gemaakt moet worden tussen de historische plek van de Stadspoort (Zwartbroekpoort) over de Kapellerpoort richting Kapellerlaan. Hierbij moet voldoende recht gedaan worden aan de grootschalige bouwblokken langs deze ruimte, de dimensionering van het gebied met haar zakelijke uitstraling en vervolgens de typische bebouwing van het museum en omgeving. Daarom wordt een strakke en duidelijke inrichting van het openbare gebied voorgestaan. Ook ingrijpen in de inrichting van het gebied voor het gerechtsgebouw en het belastingkantoor is dan wenselijk. Hiermee ontstaat eenheid in het totale ensemble. De Singelring krijgt ruimtelijk voorrang





waarbij tevens zichtlijnen vanuit de binnenstad richting Kapellerpoort ontstaan.

De driehoekige ruimte aan de stadkant krijgt een verblijfsfunctie gerelateerd aan de aanwezige horeca. Door de juiste inrichting wordt dit het 'podium' dat bij benadering van de binnenstad vanuit het zuiden de blikvanger dient te zijn met de functie verblijven en een entree van de binnenstad.

- Stationsplein

In het recente verleden is al gestudeerd op de herinrichting van dit plein. Hierbij is gekozen voor de belangrijke voetgangersrelatie vanuit het station naar de binnenstad. Indien echter op een nog hoger schaalniveau de plek geanalyseerd wordt (op het schaalniveau van de stad), dient hier de eerder ontwikkelde pleinvisie aangaande de continuïteit van de Singel, boven die van de pleinen, gelegd te worden. Dit betekent concreet dat de rijbanen, fietspaden en bomen van de Singelring ruimtelijk voorrang krijgen op de pleininrichting. Om de verwevenheid van plein en Singel op deze plek vorm te geven worden de voetpaden tegen het plein gestopt. Hierdoor wordt onderkend dat het plein een belangrijk onderdeel vormt van het stedelijke weefsel en tevens blijft de continuïteit van de ruimte over de Singel heen gewaarborgd.

Het al gerealiseerde pleingedeelte geeft betreffende het lijnenspel voldoende aanknopingspunten deze structuur door te zetten tot tegen het station. Hierdoor kan een plein aan het station ontstaan waarbij de twee terzijde staande gebouwen visueel op het plein gepositioneerd worden. Aldus ontstaat een betere perspectivische werking vanuit en naar het station toe. Hierdoor krijgt het station uiteindelijk de ruimtelijke positie aan het plein die het verdient binnen het stedelijke weefsel van functies en bewegingen.

De verkeerskundige uitdaging voor deze situatie is vooral het verbeteren van de oversteekbaarheid voor het langzaam verkeer. De complexiteit van conflicterende verkeersbewegingen in de huidige situatie maakt het op voorhand onmogelijk om zowel in de verkeersregelingen als in de fysieke situatie veel winst voor het langzaam verkeer te behalen.

In het bijzonder voor deze plek is het belangrijk dat er een reductie gaat plaats vinden op het gebied van verkeersintensiteiten en richtingen wil een wezenlijke verbetering mogelijk worden. Onderzocht dient te worden of verkeersbewegingen richting tunnel af kan nemen en of het halen en brengen bij het station aan de achterzijde kan gaan plaats vinden.

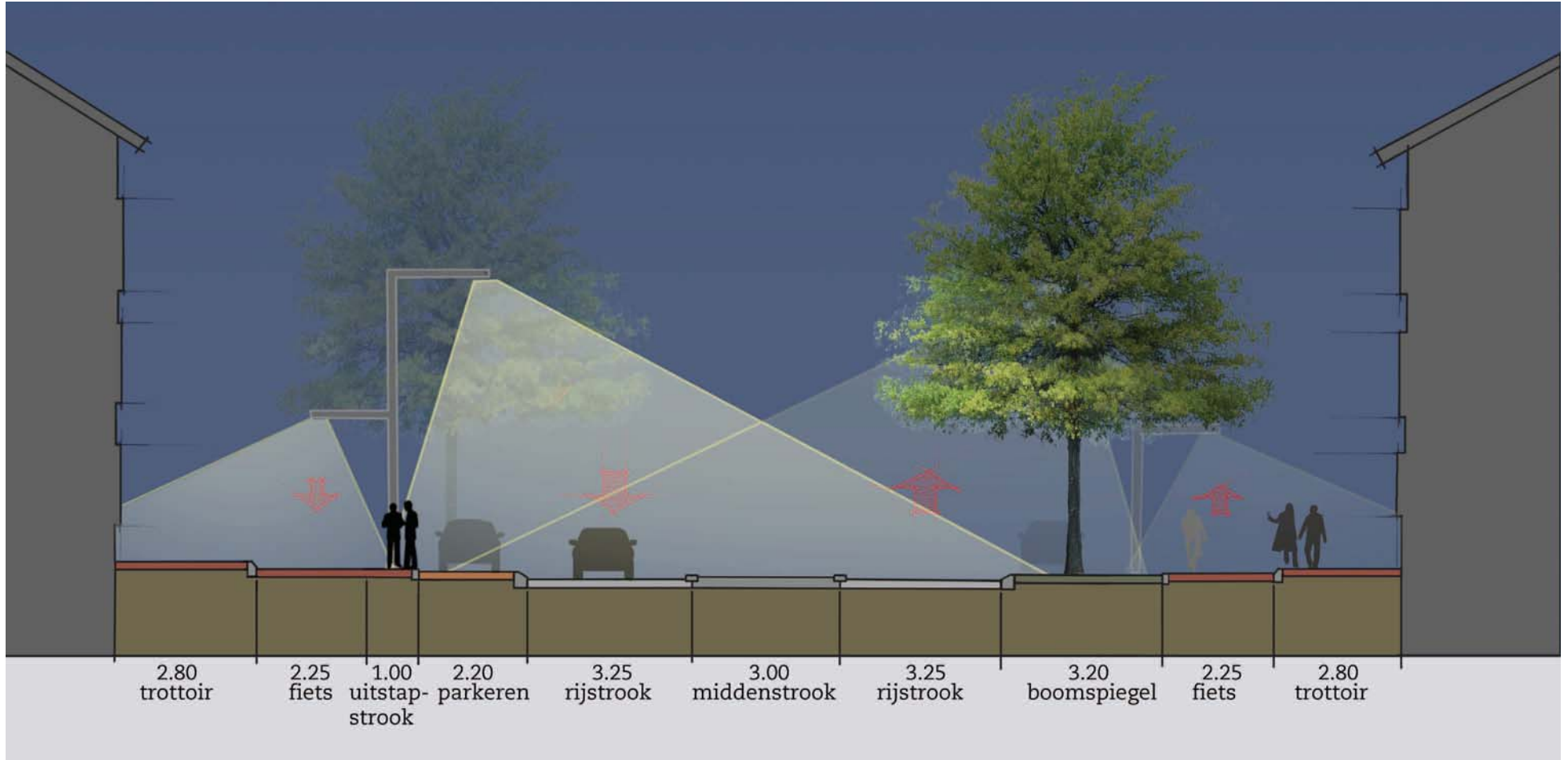
Kortom, het Stationsplein vraagt om robuuste keuzes en zal een zware opgave zijn tijdens de ontwerpfase.

- Minderbroederskerk

Aan de Minderbroederssingel is de Minderbroederskerk gesitueerd. Deze kerk is mooi ingebed in groen en ligt als een historisch herkenningspunt aan de Minderbroederssingel. Naast deze kerk ligt een toegang naar de binnenstad.

Tegenover deze kerk ligt op dit moment de brandweerkazerne met een groot plein daarvoor.

In deze visie wordt voorgesteld om de ruimtelijke kwaliteiten van de Minderbroederskerk te gebruiken om de entree naar de binnenstad beter zichtbaar te maken. Hier kan op termijn het plein voor de brandweerkazerne in betrokken worden. De huidige sfeer van de kerk in het monumentale groen vormt hierbij het vertrekpunt voor verdere ontwikkeling.



## 5.3. Inrichting

### 5.3.1. Materialisatie

Voor de verharding voor de voet- en fietspaden en voor de parkeerplaatsen is essentieel voor de algehele uitstraling van de toekomstige Singelring. Tevens vormt deze bestrating een van de samenhangende factoren voor de gehele ring. Daarom dient gekozen te worden voor een materiaal dat betreffende uitstraling en maatvoering past bij de historische uitstraling van de Singelring. Ook moet de kwaliteit en duurzaamheid dusdanig zijn dat dit materiaal jarenlang zijn gewenste uitstraling behoudt. Naast bovengenoemde factoren dient het materiaal in de toekomst leverbaar te blijven en gemakkelijk te herbestraten zijn indien gedeeltes opgebroken moeten worden.

Mede gezien de kosten, is gekozen voor een hoogwaardig betonproduct als bestratingmateriaal met een hoogwaardige uitstraling en kleurvast voor de Singel, exclusief de rijweg.

### 5.3.2. Verlichting, straatmeubilair en reclame

Verlichting, straatmeubilair en reclame-uitingen beïnvloeden samen in hoge mate de kwalitatieve uitstraling van het gebied. Deze aspecten dienen in eerste instantie aan te sluiten aan de uitgangspunten van een herkenbare Singelring met een kwaliteit die aansluit bij de hoge kwaliteit van de binnenstad en die de (historische) uitstraling van de singelring respecteert. Dit laatste houdt niet in dat historische elementen nagebootst moeten worden. Gezocht zal worden naar een samenspel tussen vormgeving en materiaalkeuze die aansluit bij de architectuur en hier een eenheid mee vormt. Hierbij dient, omwille

van rust gekozen te worden voor elementen die zichtbaar bij elkaar horen.

Voor reclame-uitingen in het openbare gebied dient gestreefd te worden naar terughoudendheid aangaande hoeveelheid. Vormgeving hiervan dient aan te sluiten bij bovengenoemde familie.

Aansluitend aan de plaatsing van de nieuwe bomen zullen de lichtmasten verspringend geplaatst worden. Gezien de positionering van deze lichtmasten in het profiel en om recht te doen aan sociaal veilige verlichting, is gekozen voor een armatuur met twee lichtbundels; één richting de rijweg en één omwille van verlichting van voet- en fietspad. De keuze van het verlichtingsarmatuur is al eerder binnen het verlichtingsplan vastgesteld. Tevens kunnen architectonisch interessante gevels verlicht worden. Dit laatste moet in samenspraak met de eigenaar geschieden.





### 5.3.3. Bomen / groenvoorzieningen

De keuze in de visie is voor monumentale vrijuitgroeïende bomen aan beide zijde van de Singel. Met deze keuze komen een aantal randvoorwaarden naar voren om dit mogelijk te maken. De belangrijkste is dat de bomen tot in lengte van jaren de ruimte krijgen om te leven en groeien binnen het stedelijke milieu van de Singelring om hun monumentale status te kunnen bereiken. Naast positionering en soortkeuze zijn hierbij de ondergrondse omstandigheden van het allergrootste belang.

De positionering van de bomen is in de strook van de parkeerplaatsen, relatief dicht bij de weg. Voor deze plek is gekozen om te voldoen aan de eis van voldoende ruimte om vrijuitgroeïende bomen mogelijk te maken. Daarom dient de boom zo ver mogelijk van de gevels geplaatst te worden.

Voor de ondergrondse omstandigheden is gesteld dat in ieder geval minimaal 20 tot 30 m<sup>3</sup> ondergrondse ruimte direct voor de boomwortels geschikt gemaakt dient te worden. In samenspel hiermee zal de boomspiegel een minimale afmeting van 9 m<sup>2</sup> moeten beslaan en dient de directe omgeving rondom de boomspiegel uit elementenverharding te bestaan. In deze bestrating is de boomspiegel herkenbaar, maar voor een groot gedeelte verhard (zonder fundering hierbij toe te passen) en met een klein boomgat. Naar mate de stamdiameter van de boom toeneemt wordt de boomspiegel vergroot. Hiermee is een duurzame oplossing gekozen met een continue goed beeld en onderhoudsvriendelijk.

De vraag is hierbij gesteld in hoeverre de huidige bomen passen in

de visie. Alle bestaande bomen zijn daarom onderzocht op kwaliteit, vitaliteit, toekomstige levensvatbaarheid en onderhoudstoestand. Gebleken is dat een groot aantal bestaande bomen niet voldoet aan de noodzakelijke kwaliteit om deze te behouden. Daarnaast is in deze visie ingezet op een profiel waarbij bomen op een plek komen te staan waar ze zich lange tijd, zonder overlast, kunnen ontwikkelen. Dit noodzaakt tot een plek wat verder van de gevels af dan nu het geval is. Conditie en standplaats van de bestaande bomen en het gekozen profiel in deze visie maken het dus noodzakelijk dat bestaande Singelbomen komen te vervallen. Een voorbehoud hierbij wordt gemaakt voor de bestaande bomen op het Wilhelminaplein, Deze platanen zijn van een dusdanige kwaliteit dat behoud het overwegen waard is. Tijdens de ontwerpfase van dit gebied dient dit nader bekeken te worden en zal dit afgewogen worden ten opzichte van de uitgangspunten die in deze visie gesteld zijn.





## 6 Het vervolg

De visie voor de Singelring vormt het kader voor de te maken ontwerpen en beschrijft het wensbeeld. De realisatie van dit wensbeeld is in hoge mate afhankelijk van verkeerskundige oplossingen elders. Dit zullen robuuste maatregelen zijn die de nodige voorbereidings-tijd vergen. De visie is mede gemaakt op basis van voortschrijdend inzicht en bezit een zekere flexibiliteit. Beide begrippen zullen ook in de ontwerpfase terug moeten komen om binnen het gegeven kader van de visie te kunnen blijven inspelen op kansen en ontwikkelingen.

De diverse onderdelen van de Singelring worden in aparte trajecten en tijdsperiodes verder voorbereid en gerealiseerd. Van des te meer belang is daarom deze visie als kader voor het te realiseren geheel, de verspreiding in plaats en tijd van de verschillende onderdelen zou anders makkelijk tot ongewenste diversiteit in ontwerpkeuzes kunnen leiden. Het realiseren van deze visie in al haar aspecten vormt daarom een vast uitgangspunt in het vervolg.



*Literatuurlijst*

**GEMEENTE ROERMOND, 1994,**  
*Nota Centrum In-Zicht...; Integrale beleidsvisie voor de binnenstad Roermond.*  
Gemeente Roermond.

**GEMEENTE ROERMOND, 1995,**  
*Verkeersveiligheidsplan,*  
Gemeente Roermond.

**GEMEENTE ROERMOND, 2003,**  
*Technische inrichtingseisen voor het bouw- en woonrijpmaken van bestemmingsplannen in de Gemeente Roermond.*

**GEMEENTE ROERMOND, 1996,**  
*Parking ,our business; parkeerplan Roermondse Binnenstad,*  
Gemeente Roermond.

**GEMEENTE ROERMOND, 1999,**  
*Bestemmingsplan Binnenstad Roermond; Toelichting en atlas voor de ruimtelijke kwaliteitszorg,*  
Gemeente Roermond.

**DR. B.C.M. Van HELLENBERG HUBAR EN DRS. R.H.M. DENESSEN, 2000,**  
*Van Voogdij tot Venlosche Plein; Cultuurhistorische analyse van Roermonds Wilhelminaplein.*  
*Cultuurhistorisch onderzoek met waardestelling.*  
Stichting Monumentenhuis Limburg, provinciaal instituut voor monumentenzorg.

**ARCADIS, 2001,**  
*Verkeers- en vervoersplan Roermond; beleidsnota inclusief inventarisatie rapport,*  
Gemeente Roermond.

**DR. B.C.M. VAN HELLENBERG HUBAR EN DRS. J.J.G. GERAEDS, 2001**  
*Scharnierpunt tussen stad en Roer; Cultuurhistorische analyse verkeersplein Roersingel.*  
Stichting Monumentenhuis Limburg, provinciaal instituut voor monumentenzorg.

**ZKA CONSULTANTS & PLANNERS, 2002,**  
*Complete stad met allure; Toerisme in Roermond: ontdekken, beleven, genieten.*  
Gemeente Roermond.

**GEMEENTE ROERMOND, 2002,**  
*Speelruimteplan 2003-2007;*  
Gemeente Roermond.

**ARCADIS, 2002,**  
*Duurzaam Veilig Wegverkeer in de verblijfsgebieden,*  
Gemeente Roermond.

**PIUS FLORIS, 2002,**  
*Boomtechnisch onderzoek,*  
Gemeente Roermond.

**MONUMENTEN ADVIES BUREAU, 2002,**  
*Cultuurhistorische analyse singelring gemeente Roermond, concept,*  
Gemeente Roermond.

**VHP, 2002,**  
*Masterplan stationsgebied Roermond, 2e concept,*  
Gemeente Roermond.

**MONUMENTEN ADVIES BUREAU, 2002,**  
*Cultuurhistorische analyse marktgebied,*  
Gemeente Roermond.

**ARCADIS, 2003,**  
*Maatregelen Fietsnota; concept,*  
Gemeente Roermond.

**KRAGTEN, 2004,**  
*Fietsparkeerplan binnenstad Roermond,*  
Gemeente Roermond.

**KRAGTEN, 2006,**  
*Groenstructuurplan Roermond,*  
Gemeente Roermond

**TODO, 2006,**  
*Beheerplan Groenvoorzieningen.*  
Gemeente Roermond.

**ORANJEWOUD, 2007,**  
*Beheerplan verkeersvoorzieningen,*  
Gemeente Roermond.

**GEMEENTE ROERMOND, 2008,**  
*Strategische visie Roermond 2020,*  
Gemeente Roermond.

**GEMEENTE ROERMOND, 2008,**  
*Nota beeldkwaliteit 2008 (= Reclame- en terrassenbeleid),*  
Gemeente Roermond.

**DHV, 2009,**  
*Mobiliteitsplan Roermond (concept) de weg naar 2020,*  
Gemeente Roermond.

**DHV, 2009**  
*Verkeer op de Singelring weren, reguleren of faciliteren*  
Variantenstudie





# Colofon

Titel **Reconstructie Singelring Roermond  
A - Visie**

Rapportnummer 09-014  
Projectnummer ROE227

(Projectleider) Peter van den Akker

**kragten**

Contact

Schoolstraat 8,  
6049 BN Herten

Hambakenwetering 1,  
5231 DD 's-Hertogenbosch

Postbus 14,  
6040 AA Roermond

Postbus 2309,  
5202 CH 's-Hertogenbosch

T 0475-395979  
F 0475-317545

T 088-3366333  
F 088-3366099

[www.kragten.nl](http://www.kragten.nl)

Opdrachtgever Gemeente Roermond

Projectleider G. Fraters

Gegevens opdrachtgever Markt 31, 6041 EM Roermond, 0475-359999

Datum 11|08|2009