

# Roermond singelring reconstructie

## B

De achtergronden  
van de visie

kragten

Opdrachtgever:  
Gemeente Roermond  
Projectnr: ROE227  
Rapportnr: 09-015  
Datum: 11 augustus 2009





## RECONSTRUCTIE SINGELRING ROERMOND DE ACHTERGRONDEN VAN DE VISIE

### B

© 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)





# Inhoudsopgave

1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding en opdracht	9
1.2	Uitgangspunten (Randvoorwaarden)	9
1.3	Relatie met mobiliteitsplan (Het verkeers- en vervoersplan)	11
1.4	Proces en communicatie	17
2	Inventarisatie en analyse	19
2.1	De Singel in regio en stad	19
2.1.1	Roermond in de regio	19
2.1.2	De historische context	19
2.1.3	De verkeersfunctie voor de regio	25
2.1.4	De ligging van de binnenstad in Roermond	25
2.2	De Singel nader bekeken	27
2.2.1	De functies voor de stad	27
2.2.2	Externe invloeden op de Singel	27
2.2.3	Ruimtelijke structuur op hoofdlijnen	29
2.2.4	Verkeersstructuur	37



# 1 Inleiding

Voor u ligt de achtergrond van de visie aangaande de reconstructie en ontwikkeling van de Singelring van Roermond.

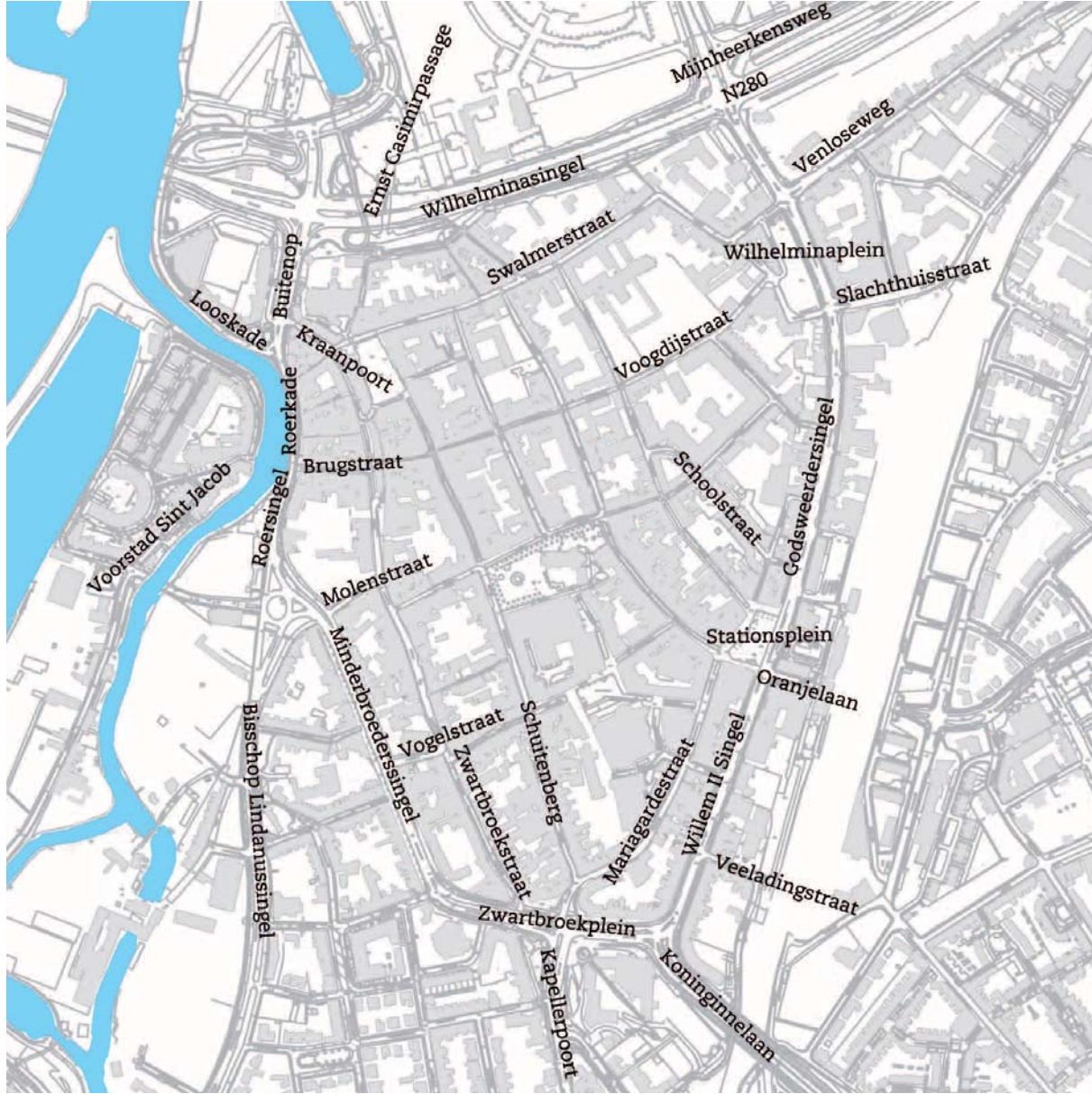
Deze visie is gebaseerd op bestaand beleid, te voorziene ontwikkelingen en van hieruit gegroeid via een interactief proces, aangevuld met onderzoeken en analyses. Relevante nota's zijn bestudeerd en in het proces verwerkt. Oude issues kwamen zo nu en dan weer boven en kregen een plaats in de analyse. Maar ook nieuwe ambities en strategieën kwamen op tafel en zijn verwerkt.

Kortom, er is een visie ontstaan vanuit het beleid en met respect voor de inzichten van verschillende belanghebbenden.

Deze visie is opgesteld voor de middenlange termijn (5-20 jaren) met enerzijds groeimodellen voor de korte termijn (1-5 jaren) en ingebouwde flexibiliteit betreffende nog niet bekende ontwikkelingen voor de lange termijn (20-50 jaar).

Bij het opstellen van een visie zijn keuzes gemaakt die niet alleen op de korte termijn effect hebben, maar juist belangrijk zijn voor de middenlange termijn.

**Goed functionerende steden van dit moment zijn die steden die in het verleden ingrijpende beslissingen hebben durven nemen die gericht waren op de toekomst. Denk hierbij aan steden als Parijs, Barcelona en Lille. Alleen indien de gemeente Roermond met betrekking tot de Singelring kiest voor haar toekomst, ook al kan dit veranderingen op korte termijn met zich meebrengen, kan de leefbaarheid en aantrekkingskracht van Roermond voor de toekomst gewaarborgd worden. Hier is zowel ambtelijke als politieke daadkracht voor nodig, een daadkracht die gebaseerd is op een visie voor de toekomst waardoor met recht gesproken kan worden over een visie voor de 21ste eeuw.**





## 1.1 Aanleiding en opdracht

Voor een aanzienlijk gedeelte van de Singelring geldt een noodzaak tot groot onderhoud van zowel riolering als wegdek. Deze werkzaamheden zijn dusdanig ingrijpend dat nagedacht kan worden over een volledig nieuwe inrichting van een gedeelte van de Singel van gevel tot gevel. Andere knelpunten kunnen hierdoor gelijktijdig aangepakt worden en tevens kan de ruimtelijke kwaliteit opgewaarderd worden.

Om een volwaardige visie neer te leggen is ervoor gekozen de visie niet te beperken tot het te renoveren deel van de Singel, maar op te schalen naar de gehele Singelring. De samenhangende visie die hieruit voortvloeit, omvat de volledige historische kern van Roermond. Hierdoor is een integrale opdracht ontstaan waarbij een visie opgesteld is voor de volledige Singelring en een ontwerp vervaardigd wordt voor een groot gedeelte hiervan.

Naast vakinhoudelijke aspecten zoals hierboven vermeld is een belangrijk onderdeel van de opdracht het communicatietraject. De gemeente Roermond heeft gekozen voor een interactieve planvorming. Hiervoor is voorafgaand aan de totstandkoming van het plan een communicatieplan opgesteld.

Doel:

Doel van de reconstructie van de Singelring is te komen tot een Singelring met een samenhangende inrichting, aangepast aan de eisen van deze tijd, waarbij rekening is gehouden met te verwachten toekomstige ontwikkelingen.

## 1.2 Uitgangspunten (Randvoorwaarden)

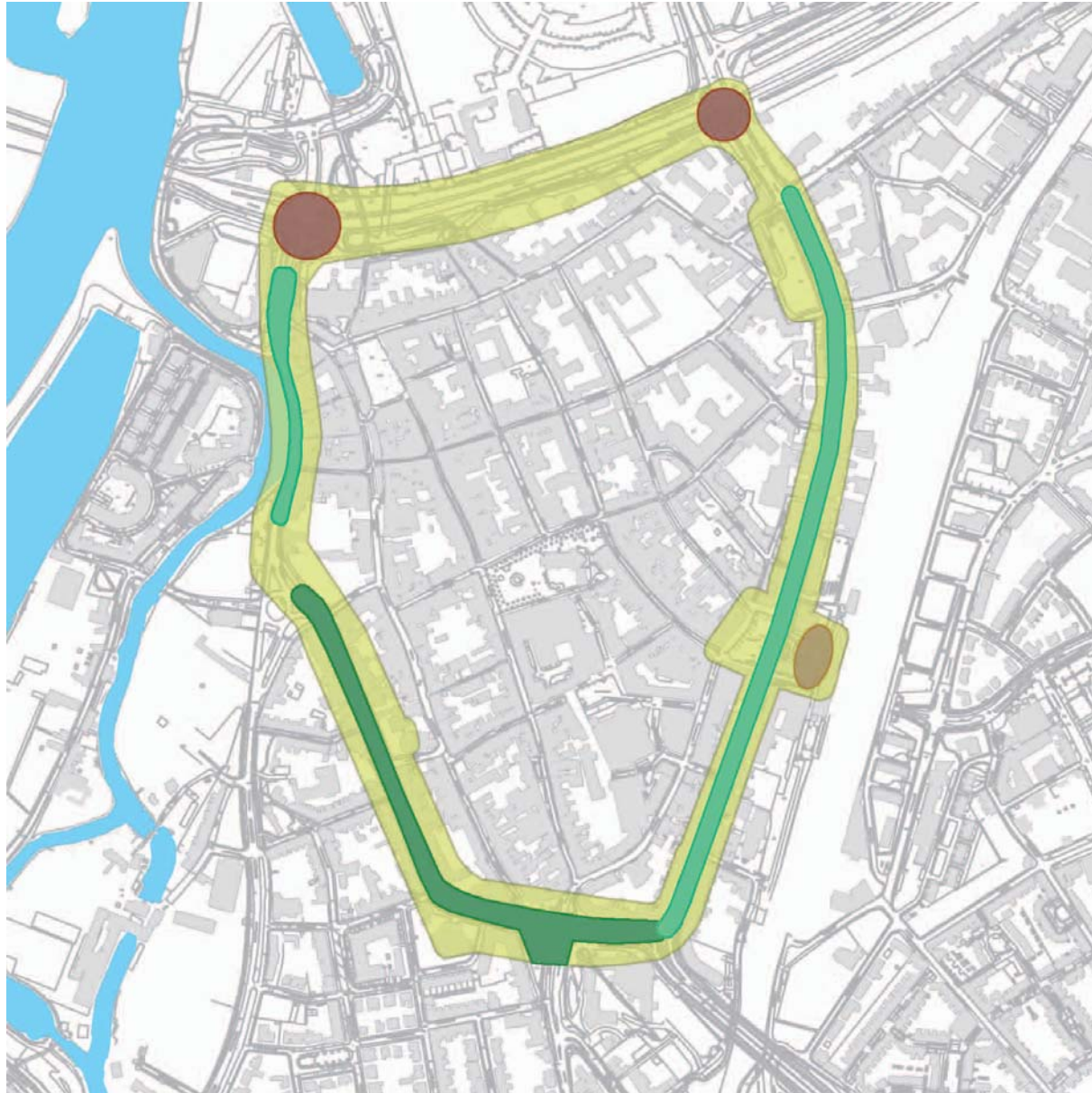
Zoals hiervoor omschreven, zijn enerzijds randvoorwaarden gegeven vanuit beleid en is anderzijds een programma van eisen ontwikkeld door gebruik te maken van een interactief proces.

In de oorspronkelijke opzet van het project is richting gegeven aan een programma van eisen ten behoeve van de visievorming. De hoofdpunten hieruit zijn:

- Ontwerpeisen Duurzaam Veilig Verkeer
- Vermindering barrièrevorming
- De invloed van de A 73
- De Singelring moet als Singelring herkenbaar zijn
- De Singelring is een visitekaartje van Roermond
- Rekening houden met aanwezige en gewenste voorzieningen zoals verkeersregelinstallaties, bewegwijzering, kabels en leidingen e.d.

Voor de randvoorwaarden die vanuit het beleid zijn aangegeven, wordt verwezen naar de verschillende beleidsstukken. De voor deze studie gebruikte nota's zijn vermeld in de literatuurlijst. Er zijn echter drie nota's die belangrijke uitgangspunten voor de visie voor de Singelring leverde te weten: (1) Nota centrum inzicht, (2) Structuurvisie Roermond, (3) Strategische visie. De eerste 'Nota centrum inzicht' vormt de basisnota voor elke nieuwe ontwikkeling in Roermond en is daarom een belangrijke bron van informatie geweest voor de visie.

Betreffende de 'Structuurvisie Roermond' zijn de volgende onderdelen voor deze visie relevant:



- reconstructie voorzien
- reconstructie gepland
- visie
- herinrichting gepland (provincie)
- herinrichting voorzien

- In de structuurvisie van Roermond is een doorkijk gemaakt naar 2020. Hierbij wordt ingezet op de verdere ontwikkeling van Roermond tot dynamische, compacte kwaliteitsstad aan het water.
- Een stad die haar culturele en natuurlijke waarden koestert en die het zoekt in haar centrumfunctie, innovatieve herstructurering en hoogwaardige voorzieningen op het gebied van toerisme en recreatie meer dan in industriële productie. Dit alles hangt direct samen met het begrip kwaliteit. Indien functies deze kwaliteit aantasten, dan moet er voor deze functies oplossingen gezocht worden elders in het stedelijke netwerk.
- Kwaliteit wordt vooral ontleend aan de cultuurhistorische kenmerken van de binnenstad en de ligging aan de Maas en de Roer.
- Het historische stadsbeeld en het grote potentieel aan monumentale en beeldbepalende gebouwen in de binnenstad moeten beschermd worden. Dit betekent onder meer het beschermen van oude stratenpatronen en instandhouding van de oude bebouwing rond de Singelring (het recht doen aan het historische erfgoed in structuur, de kwaliteit en karakteristiek).
- Om de herkenbaarheid van de historische binnenstad te vergroten is het nodig een samenhangend beeld van de ring te creëren zonder echter hierbij de verschillende karakters van de ring geweld aan te doen. De toegangen dienen zodanig te worden vormgegeven dat ze kenmerkende plaatsen worden, die verwijzen naar de specifieke functie in de structuur van de binnenstad.
- Ten behoeve van de herkenbaarheid en de oriëntatie zullen de specifieke kwaliteiten en functie van de pleinen versterkt dienen te worden. Hierdoor ontstaan verschillende pleinruimtes met een eigen en aantrekkelijk verblijfskarakter.
- De unieke ligging aan de Maas dient verder te worden uitgebuit; Roermond zal worden ontwikkeld tot echte rivierstad. De relatie tussen de binnenstad en het rivierfront wordt versterkt.

- Knelpunten in de hoofdwegenstructuur dienen te worden opgelost. Fietsverkeer dient te worden gestimuleerd door het aanbieden van een efficiënt fietsnetwerk.
- Door de aanleg van grote parkeergelegenheden aan de rand van de binnenstad kunnen auto's uit de binnenstad geweerd worden.

### 1.3 Relatie met mobiliteitsplan (Het verkeers- en vervoersplan)

Het laatste vastgestelde mobiliteitsplan dateert van 2001. Hierin wordt voor de Singelring gesteld dat deze zal worden ontlast van doorgaand verkeer door de aanleg van de A 73, de N-280 oost en de Oosttangent (N293). Het gebruik van deze nieuwe routes dient te worden gestimuleerd, waarbij het gebruik van de Singelring minder aantrekkelijk moet worden gemaakt. Doorstromingsmaatregelen op de overige hoofdwegenstructuur zijn in dit verband genoemd.

Inmiddels is er veel veranderd. De genoemde aanleg van infrastructuur is gerealiseerd en de stad maakt een ontwikkeling door, gestuurd door het ambitieniveau zoals recent nog eens neergelegd in de strategische visie. Nagenoeg gelijktijdig met de opmaak van de visie voor de Singelring loopt de voorbereiding van een nieuw mobiliteitsplan.

De in deel A omschreven visie voor de Singelring heeft een nadrukkelijke relatie met dit gelijktijdige ontwikkelde beleidsplan Verkeer en Vervoer. Het was van belang dat deze relatie, vooral op het niveau van het verkeersmodel, nader is onderzocht.





De gewenste allure, de historische waarde, de duurzame gebruikswaarde van de Singelring, maar ook de ambitie van de stad, die een sterke link legt naar de kwaliteit van de binnenstad maakt dat de visie impliciet uitgaat van keuzes op het gebied van verkeer en vervoer.

Meer concreet:

- Geen regionale verkeersfunctie op de Singelring (m.u.v. calamiteiten A73)
- Verkeersfunctie uitsluitend voor de ontsluiting van de binnenstad
- Meer ruimte voor voetgangers- en fietsverkeer
- Verbetering van de oversteekbaarheid
- Ruimte voor parkeren beperkt zich tot belanghebbenden en aanwonenden
- Vervangende en aanvullende parkeerfaciliteiten buiten de Singelring

Dit alles heeft natuurlijk ook voor wat betreft de inrichting en het ruimtegebruik op de Singelring de nodige consequenties. Een maximaal af te wikkelen verkeersstroom behorende bij twee keer een rijstrook is bijvoorbeeld een dergelijke consequentie. Maar dan nog zal op diverse plaatsen extra ruimte gevraagd worden voor de ontsluiting van aangrenzende voorzieningen en objecten. Ook vragen de verkeersknooppunten op de Singelring op dit moment deze extra ruimte voor het voorsorteren van het verkeer. Dit staat op gespannen voet met de visie op de inrichting van de Singelring. De te maken keuzes hierbij in het ontwerpproces dienen op basis van nadere detailanalyse plaats te vinden.

De keuzes waar de visie vanuit gaat en de ambitie die is geformuleerd geven aan dat de functie van de Singelring voor het gemotoriseerde verkeer verminderd. Met behulp van het verkeersmodel van Roer-

mond is bezien en berekend op welke wijze deze ambitie realiteit kan worden. Hiervoor zijn diverse varianten opgesteld en doorgerekend. De resultaten van deze berekeningen zijn indicatief, maar kunnen gebruikt worden om zicht te krijgen op de impact van mogelijke oplossingsrichtingen.

De varianten die berekend zijn:

Verkeer weren:

Benutten

1. Afsluiting Roerkade
2. Dynamisch verkeersmanagement Bouwen
3. 2e Maasbrug tussen N280 Hatenoer en rotonde Roersingel

Verkeer reguleren:

Benutten

4. Éénrichtingsverkeer Singelring klok mee
5. Roerkade éénrichtingsverkeer van noord naar zuid
6. Roerkade éénrichtingsverkeer van zuid naar noord
7. Venloseweg éénrichtingsverkeer van west naar oost
8. Dynamisch verkeersmanagement

Bouwen

9. 2e Maasbrug tussen N280 Hatenoer en rotonde Höppenerlaan
10. Aansluiten op N280 in westelijke richting
11. Bredeweg aangesloten op N280 in westelijke richting
12. Stimuleren gebruik hoofdstructuur, A73, A2 en N280
13. Ondertunneling Stationsplein

De belangrijkste conclusies uit de variantenstudie zijn:

- Om de Roerkade te ontheffen van haar verkeerskundige functie



zijn goede alternatieven nodig.

- Een goed alternatief verkeerskundig zou bijvoorbeeld een nieuwe Maasoversteek zijn, aansluitend op de rotonde Roersingel.
- Een nieuwe aansluiting op de N280 in Roermond-oost (Bredeweg) heeft voornamelijk voordelen voor de Venloseweg en ontlast de Singelring aan de oostelijke kant.
- Varianten zoals het invoeren van eenrichtingsverkeer op de Singelring leiden niet tot voldoende verkeersreductie op de Singelring.
- Het ondertunnelen van het Stationsplein leidt niet tot afname van het verkeer.
- Voor de beheersing en regulering van de verkeersstromen op de Singelring biedt dynamisch verkeersmanagement, zeker op de kortere termijn, de meeste kansen op succes.

Ten aanzien van de Roerkade kan verder nog worden opgemerkt dat de beschikbaarheid van deze route voor de brandweer van groot belang is.

Maar er zijn meer aspecten die van invloed zijn op de verkeerskundige ambitie van de Singelring.

Kan de stationstunnel (Oranjelaan) worden afgesloten voor gemotoriseerd verkeer? Het knooppunt bij het Stationsplein, dient gelet op de visie verkeerskundig te worden vereenvoudigd. Ruimte voor veilig oversteken, flaneren, de poortfunctie van het station en ruimte voor de fiets zijn bijbehorende argumenten.

Zal de ontsluiting van het station voor het halen en brengen aan de oostzijde een bijdrage leveren aan het verkeerskundig vereenvoudigen van het knooppunt Stationsplein en is deze ontsluiting haalbaar?

Het Zwartbroekplein is met de aansluiting, en bijbehorende verkeersbelasting, op de Koninginnelaan en Kapellerpoort een knooppunt van formaat. Dit zijn de plaatsten waar de visie op de Singelring op het gebied van oversteekbaarheid, allure, poortfunctie en gebruikskwaliteit voor het langzaam verkeer het meest in het gedrang komt. De ruimteclaim voor gemotoriseerd verkeer is daaraan gekoppeld. Met welke varianten in het verkeersmodel kan hieraan het hoofd worden geboden?

De 2 bestaande aansluitingen van de N280 op de Singelring: op welke wijze worden deze vormgegeven en wat is daarbij de verkeersinvloed op de Singelring?

In verband met de invloed op het ontwerpproces zijn zoveel mogelijk duidelijkheid en de antwoorden op deze vragen gewenst.

## Globale planning

augustus 2008	-	april 2009	analyse en visievorming
mei 2009	-	oktober 2009	inspraak en vaststellen visie
oktober 2009	-	januari 2010	ontwerpfase
februari 2010	-	april 2010	inspraak vaststellen ontwerp
mei 2010	-	augustus 2010	contractvorming en aanbesteding
september 2010			start uitvoering (eerste fase)



## 1.4 Proces en communicatie

Zoals al aangegeven is gekozen voor een interactieve manier van planvorming. Verschillende groepen belanghebbenden hebben afwisselend inbreng kunnen hebben tijdens het traject van analyse en visievorming. Door telkens weer in de volgende vergadering gebruik te maken van inbreng uit de vorige meeting van andere groepen, groeide de visie met behulp van voortschrijdend inzicht. Hierdoor werd ook voorkomen dat telkenmale de zelfde discussie plaatsvond maar dat ook de discussie meer diepgang kreeg naarmate het proces vorderde. Voor het adviesbureau was er steeds de uitdaging de krenten uit de discussie te destilleren en hiermee verder te bouwen.

Het resultaat en de conclusies van deze aanpak zijn verwoord in dit rapport. Voor de inhoudelijke diepgang wordt verwezen naar de verschillende rapporten en nota's.

De analyse is benaderd vanuit de verschillende schaalniveaus en vanuit de te onderscheiden disciplines (items). Het is hierbij zaak, dat continue geschakeld wordt tussen deze schaalniveaus en de verschillende items met elkaar in verband te brengen. Er is bewust gekozen voor een integrale aanpak en niet voor een multidisciplinaire manier van werken. Hierdoor worden de invloeden op elkaar op de juiste manier onderkend en afgewogen.

Naast inventarisatie en analyse start het proces met het verzamelen van randvoorwaarden in de zin van beleidsstukken, maar ook gesprekken met sleutelinformanten zowel in- als extern. Deze informatie is het startpunt van de fase visievorming.

De visie wordt gevormd door een interactief proces tussen belang-

hebbenden en de ontwerper(s). In dit verband zijn er dan ook diverse bijeenkomsten geweest met de klankbordgroep, het projectteam, de commissie OW en de andere stakeholders. Tijdens deze bijeenkomsten worden onderwerpen, knel- en verbeterpunten vanuit de diverse standpunten bekeken en bediscussieerd. Een bewoner heeft een ander standpunt dan een weggebruiker. De afronding van dit proces is het product dat voor u ligt.

In de visie leest u wat de uitgangspunten zullen zijn voor de uitwerking naar een Ontwerp in de vervolgfase. Er wordt bijvoorbeeld een keuze gemaakt in de wijze van verkeersafwikkeling, het toepassen van materialen, de plaats van de bomen en de invulling van het profiel. Dat wil niet zeggen dat ten aanzien van de bomen de soort, maat en hoeveelheden omschreven staan, maar wel de afstand tot elkaar, de positie in het profiel en de vorm. De Visie heeft een inspraakperiode doorlopen, dat wil zeggen dat eenieder zijn zienswijzen ten aanzien van de Visie kenbaar heeft kunnen maken voordat deze is vastgesteld. De Visie vormt het uitgangspunt voor de volgende fase.



## 2 Inventarisatie en analyse

### 2.1 De Singel in regio en stad

#### 2.1.1 Roermond in de regio

Roermond is gelegen in Midden-Limburg, aan de oostoever van de Maas en midden in de stedelijke vierhoek Weert, Venlo, Mönchengladbach, Sittard-Geleen. Van oudsher fungeert Roermond als regionale verzorgingsstad. Door toenemende mobiliteit en schaalvergroting zal dat verzorgingsgebied steeds groter worden, zodat de concurrentie van de omliggende steden eveneens groter wordt. Hierbij kan gesteld worden dat vooral het ontwikkelen van de Roermondse kernkwaliteiten op termijn de onderscheidende factor zal moeten zijn. In de strategische visie is dat verder uitgewerkt.

Roermond is gelegen nabij de plek waar de Roer wordt opgenomen door de Maas. Hier is door bouwstofwinning een groot waterrecreatiegebied ontstaan. Roermond is middels spoor goed ontsloten richting Venlo, Eindhoven, Maastricht en Heerlen. Als gevolg van de aanwezigheid van een brug over de Maas is Roermond een belangrijke verbindingroute vanuit Weert richting het Ruhrgebied en dient het verkeer van zuid naar noord op de oostoever van de Maas afgewikkeld te worden door RW 73.

In de strategische visie van Roermond is een doorkijk gemaakt naar 2020. Hierbij wordt ingezet op de verdere ontwikkeling van Roermond tot dynamische, compacte kwaliteitsstad aan het water. Een stad die haar culturele en natuurlijke waarden koestert en die het zoekt in haar centrumfunctie, innovatieve herstructurering en hoogwaardige voorzieningen op het gebied van toerisme en recreatie meer dan in industriële productie. Dit hangt direct samen met het begrip kwali-

teit. Indien functies deze kwaliteit aantasten, dan moet er voor deze functies oplossingen gezocht worden elders in het stedelijke netwerk. Kwaliteit wordt voornamelijk ontleend aan de cultuurhistorische kenmerken van de binnenstad en de ligging aan de Maas en de Roer. Deze twee kernkwaliteiten worden direct gekoppeld aan de functie van Roermond als winkelstad voor haar omgeving. Voor met name de cultuurhistorische kernkwaliteit en de functie van winkelstad heeft de historische Singel een grote invloed. Zij omvat deze twee kenmerken in geografische zin als visitekaartje van de stad.

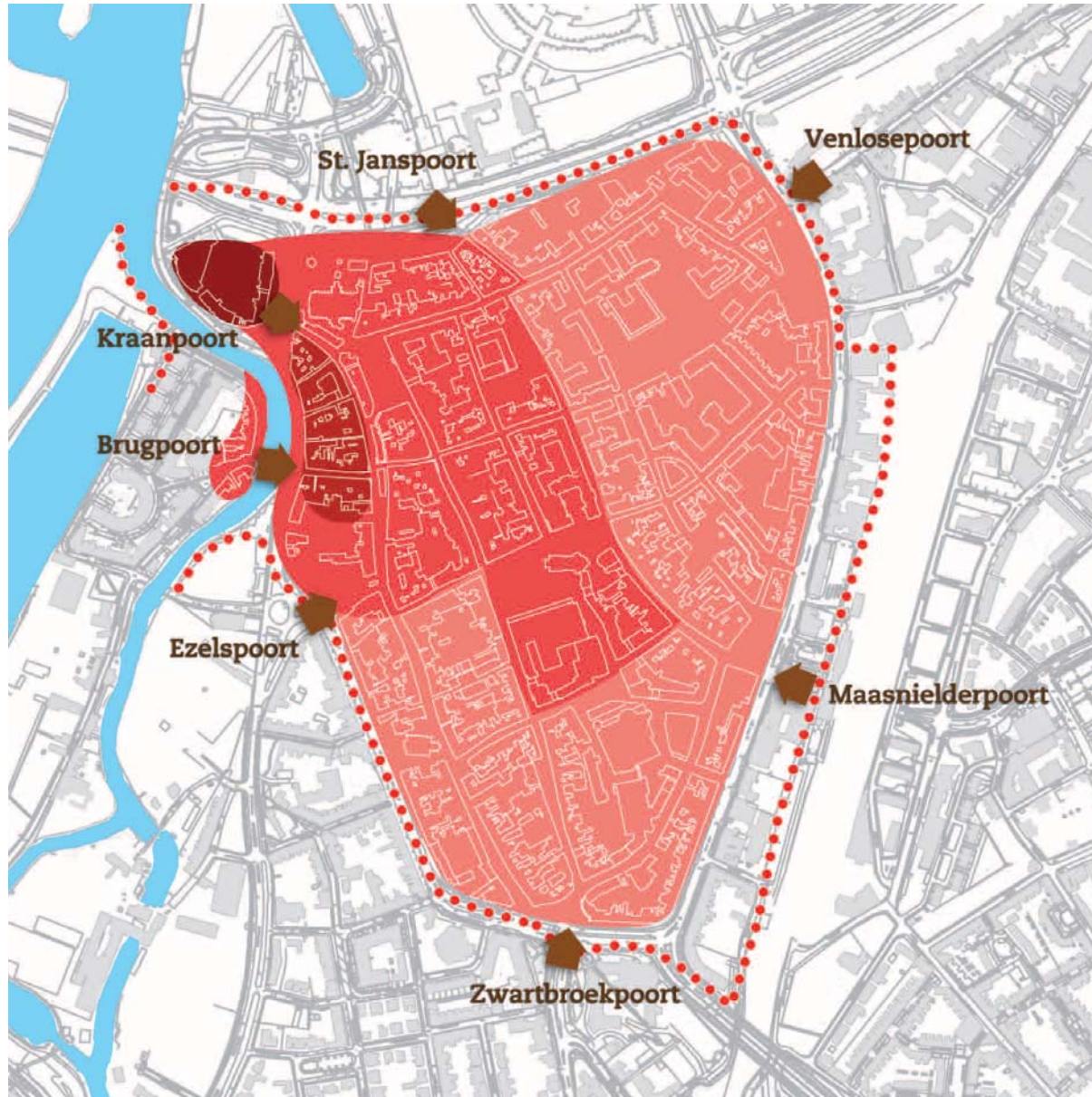
#### 2.1.2 De historische context

Roermond bezat, zoals een echte stad betaamt, vestingwerken ter verdediging van de burger. Tijdens het Oostenrijkse bestuur werd het bevel gegeven tot afbraak van de vestingwerken. Deze ontmanteling heeft in Roermond in de periode 1782 tot 1794 plaatsgevonden. Omdat deze ontmanteling een grootschalige en kostbare aangelegenheid was moest die zoveel mogelijk gefinancierd worden uit de verkoop van de nieuw te verkavelen terreinen. De bouwpercelen en de inplantingen van nieuwe voorzieningen in deze zone werden langs een ringweg geordend.

Hierdoor ontstond een omtrekkende beweging van infrastructuur waarbinnen de historische kern van Roermond gelegen is. Belangrijke aantakkingen waren de weg naar Maastricht met daaraan gekoppeld de weg naar Kapel 't Zand, de weg richting Horn met de brug over de Maas en de noordelijke route richting Venlo aan de oostoever van de Maas.

Deze structuur van wegen in relatie met de Singelring zijn nog steeds





- oudste kern
- ± 1200
- ± 1320
- ± 1400
- poorten
- grens beschermd stadsgezicht

de infrastructurele dragers van de stad Roermond; met dien verstande dat Roermond behoorlijk uitgebreid is en de al langer aanwezige verkeersintensiteiten aanmerkelijk zijn gestegen. Problemen zijn de spoorlijn als scheiding tussen het oude en nieuwe Roermond en de Maas aan de andere zijde.

De Singelallure van weleer, met zijn statige huizen en lommerrijk profiel, is deels nog aanwezig maar wordt voor een groot gedeelte overschaduwed door bewegend en stilstaand gemotoriseerd verkeer. De plek waar vroeger geflaneerd werd wordt nu gekenmerkt door hectiek en snelheid. Dit speelt vooral overdag op drukke momenten.

De stad Roermond ontstond op een hoogte nabij de monding van het riviertje de Roer in de Maas. In de 13de eeuw ontwikkelde de nederzetting zich tot stad en in 1309 werd het Minderbroederklooster gesticht door graaf Reinoud 1 aan de zuidwestelijke rand van de stad.

Al voor 1300 was de stad omvest, waarschijnlijk met een aarden wal of stenen muur en stenen poorten en torens, omgeven door een gracht.

In de 14de eeuw werd de stad uitgebreid en opnieuw ommuurd. Het traject van de ruimere 14de eeuwse ommuring bleef als vestingwerk intact tot in de late 18de eeuw, en is nu nog herkenbaar in de Singelstructuur.

In 1781 werden op last van de regering, onder Joseph 2 van Oostenrijk, de vestingwallen geslecht. De eigenlijke stadsmuren werden pas tussen 1819 en 1842 gesloopt. Alleen langs de Wilhelminasingel zijn nog restanten van deze oude vestingwerken te herkennen. De grond op de plek van de muur, de strook er net buiten en de bin-

nenste gracht werd aan de stad afgestaan, terwijl de overige gronden van de voormalige vestingwerken werden verkocht aan particulieren. In plaats van de wallen en de grachten liet de gemeente wandelingen (zgn. boulevards) met twee, drie en plaatselijk zelfs vijf bomenrijen aanleggen, zoals min of meer gebruikelijk was geworden in West-Europa.

Door het opheffen van de vestingfunctie in 1781 en de hierop volgende sloop van de vestingwerken, was herinrichting van het randgebied en voortgaande stadsuitleg mogelijk. Nu werd er ook meer nieuwe bebouwing buiten de oude stad gerealiseerd.

Vanaf 1863 werden verschillende spoorverbindingen aangelegd. Het deel tussen stad en station raakte het eerst bebouwd (vergelijkbaar als nu bij de A73), met min of meer voorname woonbebouwing aan de Singel en bedrijfspanden erachter.

In de periode 1864-1866 werd de brug over de Maas, die aansloot op de nieuwe Singel langs de noordzijde van de stad gebouwd. De wandelingen in een parkachtige omgeving rond de stad werden gaandeweg de 19de eeuw vervangen door lanen met bebouwing aan weerszijden. Het profiel hiervan bevatte twee bomenrijen met rijbanen en met trottoirs langs de gevels van de bebouwing, en tussen de bomenrijen een halfverharde flaneerbaan.

In 1954 werd ten zuiden van het station de stationstunnel gebouwd; in 1980 volgde de Zwartbroektunnel.

In 1982 werd de binnenstad van Roermond tot beschermd stadsgezicht verklaard.

Na 1554 hebben zich op structureel niveau dus nog maar relatief weinig ontwikkelingen meer voorgedaan in de binnenstad: vrijwel de





gehele hedendaagse stedenbouwkundige structuur van het gebied stamt dus uit de Middeleeuwen. Het gebied buiten de middeleeuwse ommuring is vanaf de 19de eeuw tot ontwikkeling gekomen. De Singels liggen juist op de plek van de toenmalige grachtenstructuur. Dit geeft dus het tweeledige beeld van een oude, grotendeels middeleeuwse, structuur binnen de Singels en een nieuwe, grotendeels 19de eeuwse, structuur aan de Singels en er net buiten (en verder naar buiten steeds jonger).

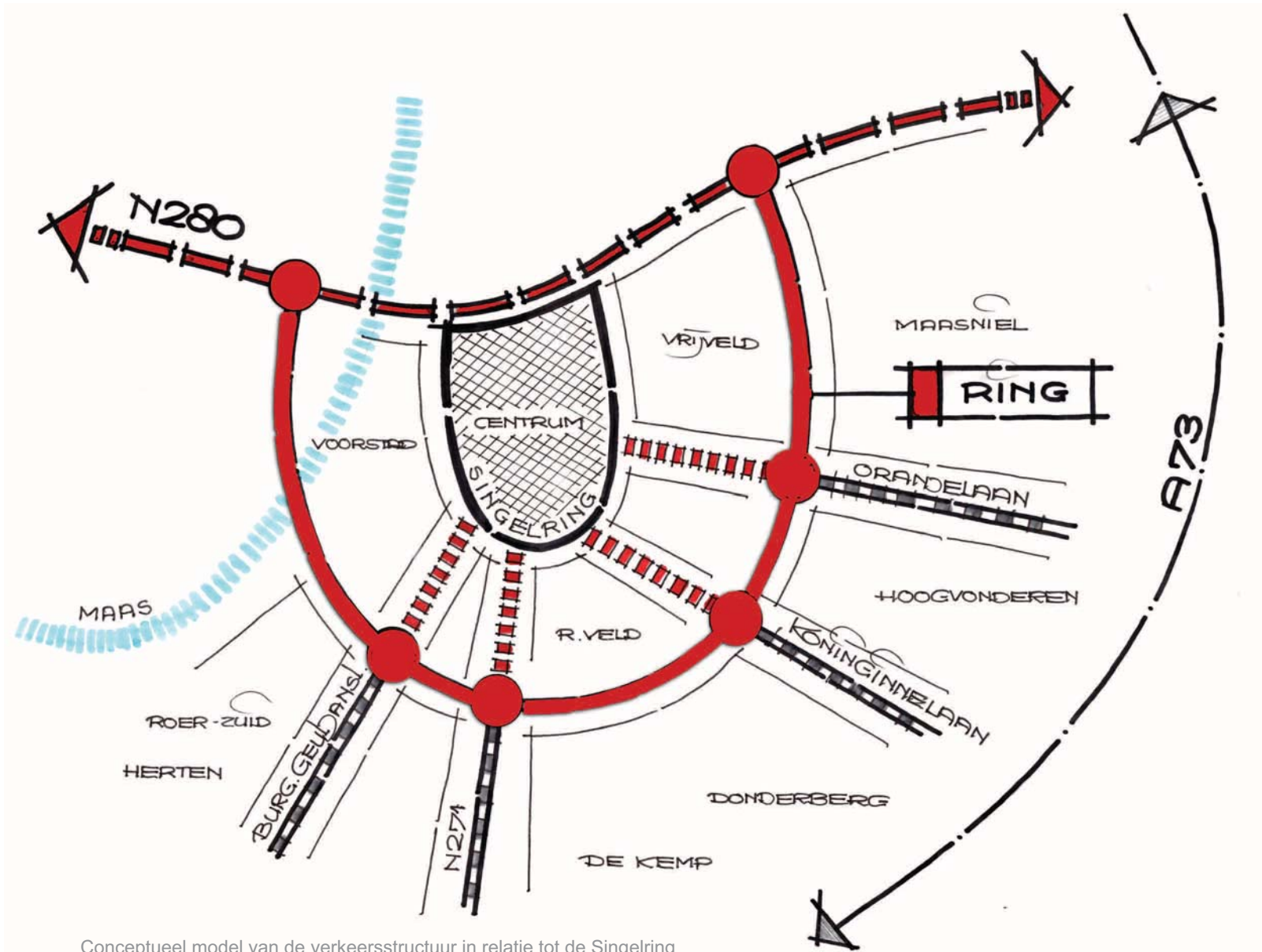
Op de kaart van Janssens uit 1671 is te zien dat er buiten de muur, voor zover vallend binnen het onderzoeksgebied, een dubbele gracht lag, gescheiden door een smalle strook aarde. Het valt echter te betwijfelen of er daadwerkelijk sprake was van water in de gracht, want de hoogteverschillen in het terrein maken dat de grachten dan op sommige punten wel erg diep geweest zouden moeten zijn.

Samenvattend kan gesteld worden dat:

- De huidige Singel vanaf het begin een plek van overgangen was.
- In de Middeleeuwen de overgang van stad naar landschap en in de huidige tijd van historische stad naar nieuwere uitbreidingswijken, maar altijd gerelateerd aan de binnenstad.
- Alleen het huidige traject van de Singel als fossiel teruggrijpt naar de Middeleeuwen. Uitgezonderd restanten langs de Wilhelminasingel en de Minderbroederkerk is alle bebouwing langs de Singel gebouwd in de 19de en twintigste eeuw.

**De Singel vormt de omvatting van het belangrijkste historische gedeelte van Roermond en behoort deels tot het beschermd stadsgezicht. Tevens vormt de Singel een belangrijk onderdeel van deze historische belevingswaarde en de poort tot het geheel.**







### 2.1.3 De verkeersfunctie voor de regio

Door de aanleg van de RW 73-zuid, de N280-oost en de oosttangent (N293) is het infrastructuurnetwerk rondom Roermond sluitend gemaakt. Voor Roermond en in het bijzonder de Singelring heeft dit veel betekenis. De Singels werden hierdoor ontlast van het grootste deel van de regionale verkeersfunctie, met name voor het vrachtverkeer. Maar verkeer van en naar Roerstreek en de aangrenzende kernen maakt nog gebruik van delen van de Singelring. De verkeersintensiteiten zijn, hoewel gedaald na opening van de A73, alleszins fors te noemen en zullen naar verwachting toenemen. Het noordelijk deel van de Singelring, de N-280, heeft primair een functie voor het doorgaande verkeer.

Reële alternatieven zijn op dit moment niet aanwezig. Daarbij komt dat de huidige inrichting van de Singelring is afgestemd op het waarborgen van de doorstroming op de Singelring zelf en het verdelen van verkeer elders.

Zo blijkt uit het verkeersmodel van Roermond dat er een grote west-zuid verbinding loopt over de Roerkade en kleine zuid-oost relatie. De Roerkade vervult daarmee een functie tussen Herten, Donderberg en Melick enerzijds en de N280 west anderzijds (vice versa). De relatie met de oostzijde van de Singelring zijn wat diffuser. Ook hier bestaat een west-oost verbinding tussen de Maasbrug en de oostelijke wijken. Tevens maakt verkeer uit Swalmen gebruik van de Venloseweg om uiteindelijk richting het westen te rijden.

### 2.1.4 De ligging van de binnenstad in Roermond

In haar historische context is de ontwikkeling van Roermond aan het water beschreven. Deze historische ligging heeft uiteraard grote in-

vloed gehad op de verdere stadsuitbreiding. Door ontwikkeling van de Maasplassen is het stedenbouwkundig oversteken van de Maas moeilijk geworden.

Als gevolg hiervan zijn ringwegen verder van de binnenstad in het verleden niet gerealiseerd en heeft de huidige Singelring een sterke verkeerskundige functie gekregen en behouden. Drie van de vier zijden (Roerkade, Zwartbroekplein en Wilhelminasingel) behoren tot de hoofdonthoofding van Roermond. Het spoor met station ligt direct nabij de Singel waardoor tevens oversteekpunten relatief beperkt mogelijk zijn. Door de bijkomende verkeerstromen van en naar het station ontstaat een behoorlijke druk op de Singel.

We hebben een aantal steden in Nederland vergeleken met Roermond. Hierbij hebben we in omvang vergelijkbare steden genomen waarvan de meesten eveneens in relatie met het water ontwikkeld zijn.

Bij bestudering van deze steden is opvallend dat bij Zwolle, Gorinchem en Alkmaar de historische ring geen onderdeel uitmaakt van de hoofdonthoofding en dat ook het spoor hier geen directe relatie mee heeft. Tevens ligt bij zowel Zwolle als Gorinchem geen hoofdinfrastructuur tussen historische stad en Rivier. Het historische Deventer maakt wel contact met zowel spoor als hoofdonthoofding. Hier treden dan ook vergelijkbare verkeersproblemen op als in Roermond.

De op bladzijde 24 opgenomen afbeelding geeft een beeld van het conceptuele denken in de visie over de toekomstige verkeersstructuur van Roermond. Het laat op gestileerde wijze zien (niet in de juiste maat en schaal) hoe structurele ingrepen in de verkeersstructuur moeten zorgen voor een beperkt verkeersaanbod op de Singelring.



- ▾ binnenstad
- ▾ stationsgebied
- ▾ Roerdelta
- ▾ haven
- ▾ Designer outlet

## 2.2 De Singel nader bekeken

### 2.2.1 De functies voor de stad

Op stedelijk niveau vormt de Singelring de belangrijkste schakel in het netwerk van gemeentelijke hoofdwegen. Een grofmazig netwerk met aanhakingen op de stadsassen zoals de Venloseweg, de Oranjelaan en de Koninginnelaan. Ook de Bisschop Lindanussingel kan in dit verband worden genoemd. Het verkeer van- en naar de bestemmingen grenzend aan deze assen, of ontsloten door deze assen maken, door gebrek aan alternatieven, als herkomst- en bestemmingsverkeer gebruik van de Singelring. Voor wat betreft het vrachtverkeer speelt daarbij tevens de beperkte doorrijdhoogte van de Zwartbroektunnel (maximaal 3,90 meter) een belangrijke rol. Hierdoor is het aandeel zwaar verkeer op het oostelijk deel van de Singelring verhoudingsgewijs erg hoog. Dit alles heeft natuurlijk zijn gevolgen voor de leefbaarheid, veiligheid, maar ook de bereikbaarheid van de binnenstad van Roermond. Denk in dit verband bijvoorbeeld aan de oversteekrelaties over de Singelring vanuit de wijken van Roermond naar de binnenstad voor voetgangers en fietsers.

Niet op de laatste plaats moet de functie van de Singelring voor de aansluiting en bereikbaarheid van de binnenstad van Roermond worden genoemd. Deze functie is op zichzelf al complex genoeg, gelet op de veelheid aan activiteiten die in en om de binnenstad aanwezig zijn. Het publiektrekkende winkelcentrum, het theaterhotel en overige horeca en voorzieningen, maar ook het openbaar vervoer en het treinstation, de woon- en werkfunctie e.d. kunnen in dit verband worden genoemd. Dit alles aangevuld met parkeervoorzieningen aan de Singelring of ontsloten door de Singelring.

### 2.2.2 Externe invloeden op de Singel

De Singel vormt een belangrijk onderdeel van het stedelijke weefsel van Roermond. Hierdoor wordt het functioneren van de Singel in hoge mate door dit externe stedelijke weefsel beïnvloed.

Recent is het kazernevoorterrein opnieuw ingericht en ontwikkeld in aansluiting op het Designer Outlet Centre (DOC). Hierdoor kreeg dit totale gebied een functioneel zeer belangrijke relatie met het winkelkerngebied van Roermond. Een positief aspect hiervan is de aanzuigende werking van winkelend publiek waarmee ook de rest van Roermond haar voordeel doet en past binnen het ambitieniveau van Roermond. Tevens is een groot parkeerterrein ter plaatse aangelegd. Als gevolg van dit parkeerterrein en de relatie tussen de twee winkelgebieden is een sterke behoefte aanwezig aan een goede verbinding voor in het bijzonder langzaam verkeer tussen beiden.

Hiervoor is een volledig nieuwe voorziening met ongelijkvloerse kruising van de Wilhelminasingel, in uitvoering.

Als tweede externe invloed op de Singelring kan het water genoemd worden. Roermond is ontstaan in relatie met dit water (Roer en Maas) en heeft haar ontwikkeling voor een groot gedeelte te danken aan de aanwezigheid van water. Dit water manifesteert zich in relatie tot het studiegebied voornamelijk aan de Roerkade. Deze Roerkade vormt een belangrijk onderdeel van de historische omlijsting van de binnenstad van Roermond maar kon als enige nooit doorontwikkeld worden tot een Singel met aan twee zijden gevels en bomen, maar heeft de vorm van een kade gekregen. Een kade die direct gerelateerd is aan de Roer. Op deze plek vinden we eveneens de oude verbinding tussen binnenstad en Voorstad St. Jacob (langzaamverkeerverbinding).



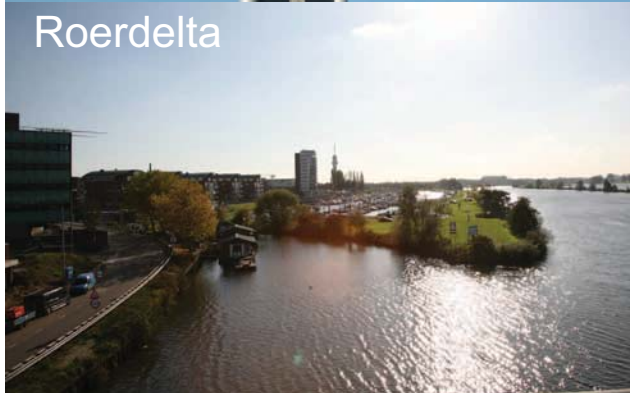
Designer Outlet



water



Roerdelta



stationsgebied



binnenstad



In relatie met de voorstad wordt een nieuwe bouwlocatie ontwikkeld. Deze bouwlocatie, Roerdelta geheten, is een relatief hoogwaardig woongebied gerelateerd aan water en stad. Door het ontwikkelen van deze bouwlocatie wordt de relatie tussen binnenstad en water nog belangrijker.

Het stationsgebied moet opnieuw ontwikkeld worden, met name tot hoogwaardig kantoreengebied, gerelateerd aan het openbaar vervoerssysteem van Roermond. Het Stationsplein dient hierbij als een belangrijke poort richting het centrum voor langzaam verkeer. Dit Stationsplein wordt doorkruist door de Singel.

Als laatste dient de invloed van de binnenstad op de Singel genoemd te worden. Enerzijds dienen alle bezoekers aan dit centrum gebruik te maken van de Singel of deze over te steken, anderzijds straalt de binnenstad vanuit historisch en economisch oogpunt uit op de Singel. Belangrijke punten zijn hierbij de pleinen als entreepunten van de binnenstad.

### 2.2.3 Ruimtelijke structuur op hoofdlijnen

De ruimtelijke begrenzing wordt gevormd door de aanwezige gevels. Afgezien van bosschages langs de Wilhelminasingel en Wilhelminaplein, vormen deze gevels dus de begrenzing van het gebied dat als historische omlijsting van de binnenstad beleefd wordt. Bij met name de grote verkeerskundige aansluitingen (Zwartbroekplein en Roersingel) en ter plaatse van de N280 is de begrenzing diffuus. Ter plaatse van een aantal pleinen wordt de ruimte begrensd door terugtrekkende rooilijnen (Stationsplein, Wilhelminaplein en gebied rondom Minderbroederkerk). Tot slot dient ter plekke van de Roerkade de ruimtelijke begrenzing aan de overzijde van de Roer gezocht te worden. Voor

het overige gebied wordt de ruimte begrensd door twee parallel aan elkaar liggende gevellijnen.

Uitgezonderd de grotere verkeerskundige aanhaakpunten hebben de overige zijwegen weinig invloed op de ruimtelijke beleving van de Singelring.


Als gevolg van de hiervoor genoemde ruimtelijke begrenzing, is het daadwerkelijke Singelprofiel, opgebouwd door twee parallel aan elkaar lopende vrijwel doorgaande gevelwanden voornamelijk op de Minderbroederssingel, Willem II Singel en Godswaerdersingel aanwezig. Hier is de breedte van de ruimte tussen de gevels overal ongeveer 26 meter. Op deze plekken zijn eveneens laanbomen aanwezig die deze Singelstructuur verder versterken. Echter door noodzakelijk rigoureuze onderhoud (kandelaberen van bomen) wordt dit weer voor een deel teniet gedaan.



#### Bijzondere gebieden

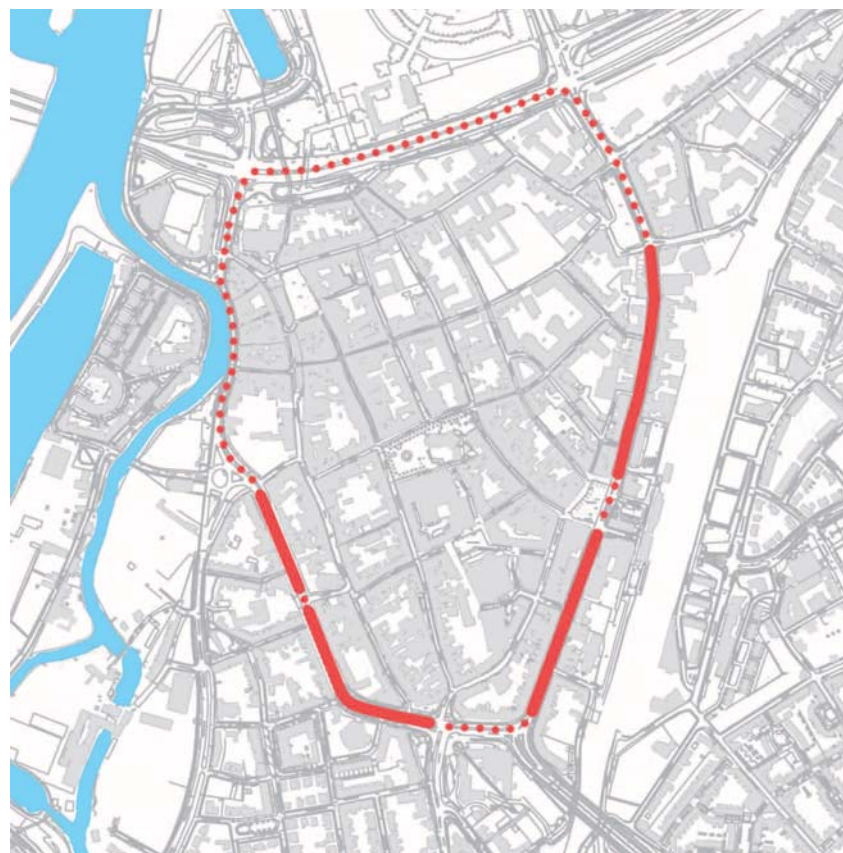
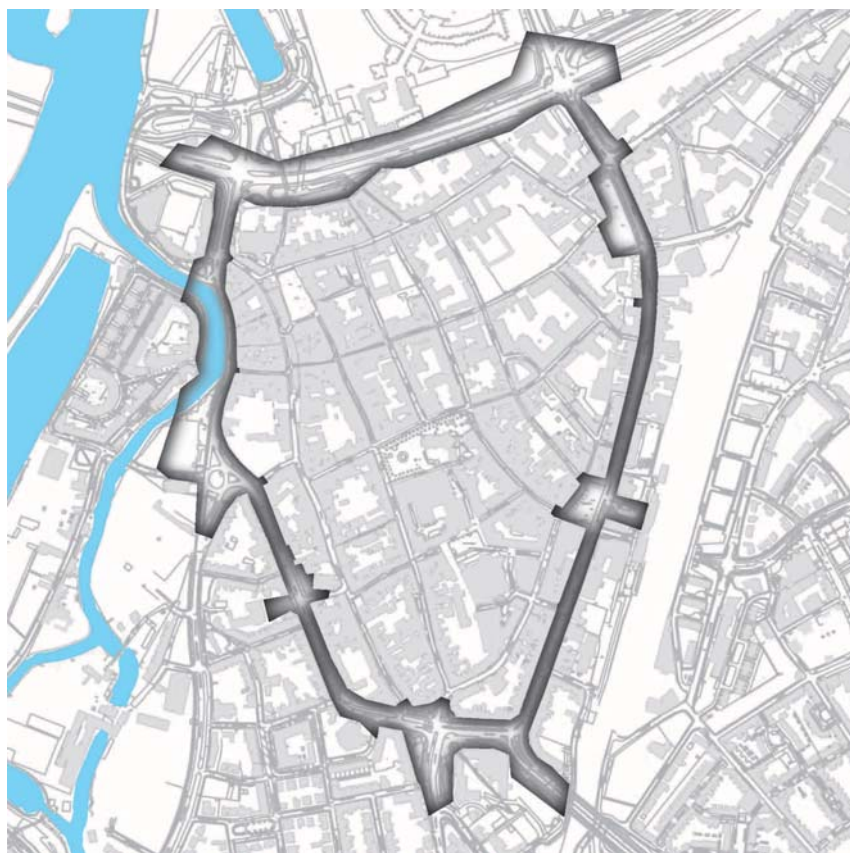
Daar waar de Singelstructuur niet aanwezig is, zijn bijzondere gebieden te herkennen, gebieden met ieder hun karakter en vaak afwijkende functies.

De Roersingel is met name een verkeersplein op een plek waar de historische lijn een sterke hoek maakt. Door het ontbreken van een aantal gevelwanden, is hier op dit moment een moeilijk te overziene ruimte aanwezig met weinig ruimtelijke kwaliteiten. Door het plaatsen van een aantal ontbrekende wanden of inrichting van het braakliggende gebied dient de nadelige uitstraling opgeheven te worden.

Als tweede bijzondere gebied kan de Roerkade herkend worden. Zoals genoemd is de Roerkade nooit als Singel ontwikkeld maar is de

 ruimtelijke begrenzing

 herkenbare Singelstructuur  
 ontbreken Singelstructuur





relatie met de Roer dominant. Juist deze plek is van groot belang als vertaling van 'Roermond als rivierstad'. Enerzijds door de zichtbare aanwezigheid van water maar anderzijds ook doordat hier de verbinding tussen binnenstad en waterfront (Roerdelta) gezocht moet worden.

De historische brug over de Roer geeft een aparte uitstraling aan het gebied en vormt op deze plaats tevens de enige verbinding tussen binnenstad en Voorstad St. Jacob. Langs de Roerkade heeft zich veel horeca ontwikkeld maar dit kan maar beperkt uitgebouwd worden als gevolg van de grote verkeersintensiteit in relatie tot het smalle beschikbare profiel van de openbare ruimte tussen gevel en rivier.

De Wilhelminasingel/N280 heeft een belangrijke doorstroombaan voor verkeer. Door de dimensionering van deze weg in verhouding tot het overige studiegebied en de relatief hoge ligging heeft dit gedeelte geen visueel-ruimtelijke relatie met de overige Singelring en de binnenstad. Het gebied tussen deze verkeersader en de historische gevellijn heeft echter dusdanige potentie dat hier wel continuïteit in gebruik en uitstraling realiseerbaar is.

Vervolgens is het Wilhelminaplein als afwijking op het Singelprofiel te herkennen. Door de afscherpende beplanting tussen plein en weg wordt dit plein op dit moment niet als plein aan de Singel ervaren. Het huidige gebruik (parkeerplein), materialisatie en begrenzing is van dien aard dat dit plein niet de uitstraling van verblijfsplein heeft.

Komende vanaf de N280 kan, door een subtiele invulling van deze ruimte, het Wilhelminaplein opgewaardeerd worden tot een herkenningspunt en toegang bieden tot met name de historische binnenstad. De stationsbuurt wordt, zoals omschreven in het masterplan voor de

stationsomgeving, in de toekomst gerenoveerd. Met name de toevoeging van kantoren en woningen en een upgradering van de kwaliteit dient dit gebied tot een echt stationsgebied te verheffen. In dit kader is een gedeelte van het Stationsplein recent opnieuw ingericht en wordt nagedacht over de oriëntatie van het station en de verkeerskundige verbindingen in dit gebied.

Tot slot dient het Zwartbroekplein hier genoemd te worden. De zuidelijke hoofdontsluiting van Roermond haakt hier aan op de Singel waardoor het plein verworden is tot verkeersplein van een grote ruimtelijke omvang. Moderne, grootschalige gebouwen begrenzen voor een groot gedeelte deze ruimte. Daarnaast wordt de ruimte weer diffuus door grote verkeerskundige aanhaakpunten. De combinatie van dit alles levert een ruimte op zonder noemenswaardige verblijfsfunctie en met een moderne, zakelijke en verkeerstechnische uitstraling. Door bovengenoemde punten wordt op deze plek de historische context van het gebied niet beleefd en is het gebied niet uitnodigend om het achterliggende centrum te bezoeken.

#### **Poorten naar de binnenstad / entrees**

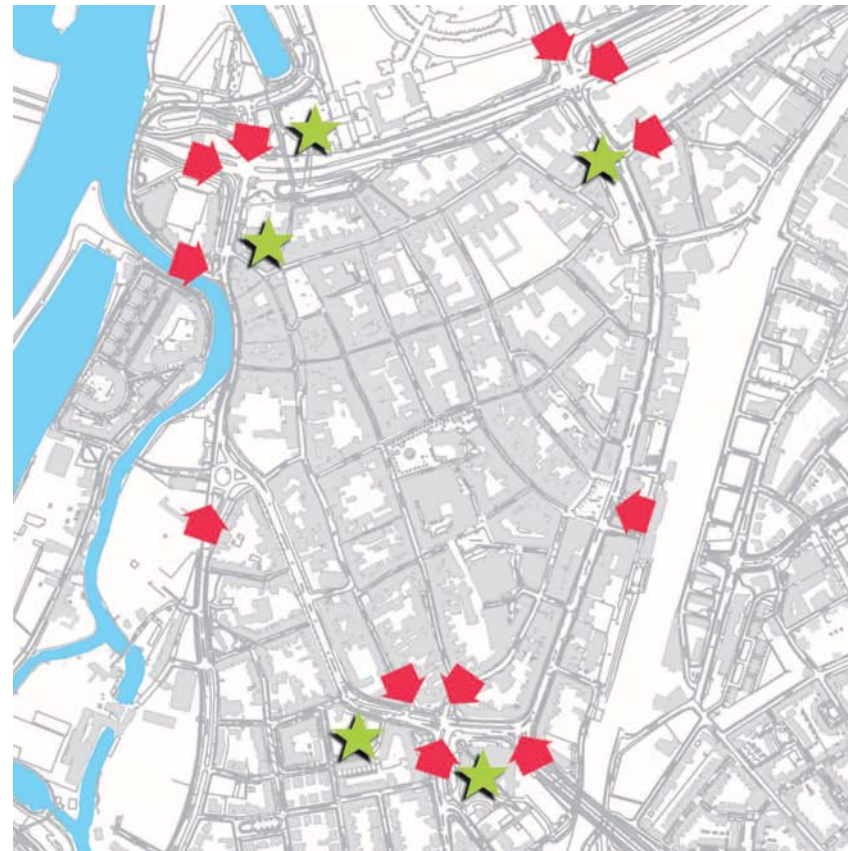
De entrees voor de Singel (en hierdoor ook voor de binnenstad) zijn met name de grotere verkeerskundige aanhaakpunten. Doordat deze aanhaakpunten gelegen zijn op de hoekpunten van de Singelring, ontbreken juist op deze hoeken de doorgaande gevellijnen. Als gevolg hiervan zijn bijna geen landmarks op de Singel aanwezig met uitzondering van de kathedraal, de koepelkerk, het Interpolis-gebouw en het gerechtsgebouw. Recent is daar het gebouwencomplex op het voorterrein van DOC (Kazerne) bijgekomen.

#### **Groenstructuur**

De beleving van de openbare ruimte kan in hoge mate beïnvloed wor-

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

- entree
- landmark





den door de aanwezigheid van groenvoorzieningen, de wijze waarop deze groenvoorziening is toegepast en de schaal waarop. Binnen het studiegebied is, daar waar de Singelstructuur aanwezig is, gebruik gemaakt van laanbomen. Doordat deze laanbomen kort bij de gevels gepositioneerd zijn, zijn grote gedeelten gekandelaberd (het structureel en regelmatig verwijderen van gesteltakken). Daarnaast beperkt de krappe ruimte voor de bomen op en onder het maaiveld hun toekomst. Hierdoor wordt het beeld van vrij uitgroeiende grote bomen niet gehaald.

In genoemde lanen zijn meerdere exemplaren verdwenen en is niet op alle plaatsen een dubbele rij bomen aanwezig. Naast genoemde bomen zijn een aantal grotere groenvlekken direct in, of binnen de invloedssfeer van de Singel te onderkennen. Deze groenconcentraties zijn voornamelijk te ontdekken op de verkeerskundige aanhaakpunten en in de strook langs de N280. Tevens is een afscheidende beplanting aanwezig tussen het Wilhelminaplein en de Singel.

De groenvoorzieningen langs de N280 (Wilhelminasingel) bestaan uit groepen grote bomen van verschillende soorten, glooiend gras en een behoorlijke oppervlakte opgaande beplantingsvakken. De beplantingsvakken nemen veel zicht weg op de vestingwerken en verhogen de sociale onveiligheid. De aanwezige bomen leveren over het algemeen een goed tegenwicht tegen de grootschalige N280 en geven het gebied karakter en geborgenheid die echter versterking behoeft.

De beplanting rondom de Roersingel levert onvoldoende structuur aan de huidige situatie. Het gebied dient deels gereconstrueerd en stedenbouwkundig voltooid te worden. Hierdoor liggen er kansen om

met groenvoorzieningen de gewenste structuur verder te ondersteunen.

De groenvoorziening op en nabij het Zwartbroekplein is kleinschalig t.o.v. het verkeersplein en de aanpalende bebouwing. Tevens laat de kwaliteit te wensen over. De aanwezige groenvoorziening ondersteunt niet het gewenste samenhangende karakter van de verschillende Singelonderdelen.

Betreffende het studiegedeelte dat tot definitief ontwerp uitgewerkt dient te worden is in opdracht van Kragten door Pius Floris 6 jaren geleden een onderzoek gedaan aangaande de bestaande bomen. Hierbij zijn 177 bomen vanuit verschillende invalshoeken onderzocht en geanalyseerd. Dit onderzoek is in een separate rapportage verwoord. Conclusies op hoofdlijnen zijn onderstaand verwoord.

De Singelring heeft een vrij grote diversiteit aan boomsoorten. De soorten die het meest voorkomen zijn de *Platanus acerifolia* (55), *Acer saccharinum* (34), *Acer platanoides* (20) en *Acer rubrum* Scanlon (28). De overige soorten komen in mindere aantallen voor.

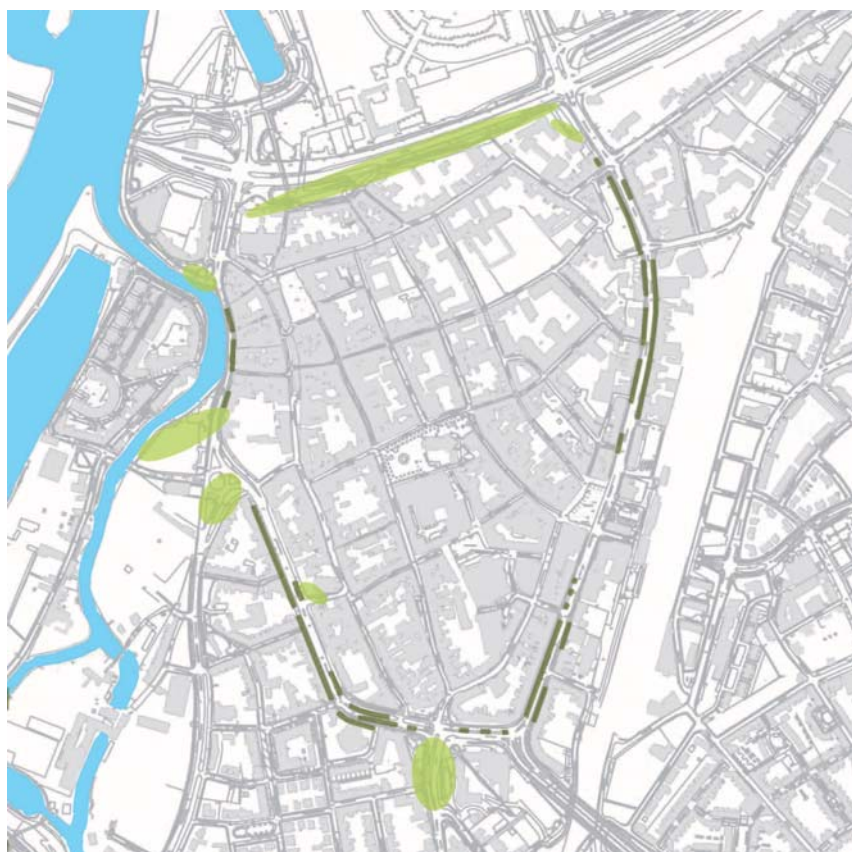
De conditie van de individuele boom wordt ingedeeld in de categorieën goed, matig, redelijk en slecht. Deze kwalificatie is per boom gegeven en per boomsoort. Hierbij is ervan uitgegaan dat de thans gekandelaberde bomen elke 2 jaar opnieuw gekandelaberd worden. Het natuurlijk laten uitgroeien van deze bomen is om boomtechnische redenen niet meer mogelijk.

Verder heeft het onderzoeksbureau per soort een advies gegeven of de boom op de huidige locatie gehandhaafd kan blijven. Hierbij is gekeken naar de huidige conditie van de boom, de wortelspreiding, de standplaats en de levensverwachting.

■ Singelring groenstructuur  
■ overige groenstructuur

opgedrukte bestrating

●●● ja  
●●● nee



Tevens is aangegeven welke bestaande bomen de omliggende bestrating opdrukken. Opdrukken van bestrating wordt over het algemeen veroorzaakt door verkeerde standplaatsomstandigheden. Allereerst kan het liggen aan een te kleine boomspiegel. Juist de verankeringwortels (trekwortels) worden hoog aan de wortelhals aangezet om vervolgens schuin weg te groeien. Indien de boomspiegel te klein is komen met name deze wortels hiermee in conflict en zal, na diktegroei, de bestrating opdrukken. Het weghalen van deze wortels zal de stabiliteit van de boom ernstig aantasten.

Een tweede reden van opdrukken van verharding is een te oppervlakkige wortelgroei van voornamelijk voedselwortels als gevolg van onvoldoende doorwortelbare ruimte. Doorwortelbare ruimte is voor de wortel bereikbare ruimte waar de wortel doorheen kan groeien (niet te sterke verdichting) met voldoende lucht, water en voedingsstoffen. De hoeveelheid benodigde doorwortelbare ruimte is afhankelijk van de boomgrootte en of de boom gebruik kan maken van grondwateraanvoer. Tevens mag de primaire doorwortelbare ruimte niet te diep in het profiel zitten of aan de bovenzijde afgesloten worden omdat dan in het bijzonder de luchthuishouding in het geding komt.

Uit onderzoek blijkt dat meerdere van genoemde aspecten debet zijn aan het opdrukken van verharding bij een grote hoeveelheid onderzochte bomen.

Tot slot is de boomvorm van de verschillende bomen in beeld gebracht. Belangrijk hierbij is dat een groot aantal bomen langs de huidige Singel wegens eerder beschreven omstandigheden regelmatig gekandelaberd (geknot) worden. Indien dit knotten een aantal keren uitgevoerd is dient dit regelmatig als onderhoudsmaatregel uitgevoerd te worden. Tevens levert een gekandelaberde boom een ander beeld dan een vrij uitgroeiende boom van eenzelfde soort.

Conclusie: Vrijwel alle bomen hebben in het huidige profiel van de Singelring een zeer krappe boomspiegel ter beschikking en onvoldoende groeiruimte onder- en bovengronds. Ook is op grote delen van de Singel de afstand van de kroon tot de gevels te klein.

### **Gevels**

Grote delen van bebouwing langs de historische Singelring stammen uit de vorige eeuwwisseling (rond 1900). Deze bebouwing heeft over het algemeen een doorgaande en vrij gesloten gevellijn. Deze gevellijnen, aan weerszijden van de weg, lopen parallel aan elkaar en worden gekenmerkt door een statige uitstraling met oog voor ritme en detail. Deze herenhuizen dragen in hoge mate bij aan de huidige sfeer en kwaliteit.

Alleen de vestingwerken langs de Wilhelminasingel en de Minderbroederkerk zijn van oudere datum (Middeleeuwen).

Rond 1930 zijn een aantal panden aan de westzijde van de Minderbroederssingel toegevoegd. Deze panden zijn over het algemeen lager dan de overige gebouwen en zijn voorzien van een voortuin.

In de jaren 80 en 90 van de vorige eeuw zijn een aantal gebouwen toegevoegd. Vooral in de jaren 80 zijn dit gebouwen met veel minder gedetailleerde gevels dan de bestaande panden. Het zijn echter wel duidelijke relictten van de toen heersende bouwstijl. Voorbeelden hiervan zijn het appartementengebouw op het Wilhelminaplein en het gebouw van de Rijksgebouwendienst tussen de Singel en het busstation.

Met name aan het Zwartbroekplein, maar ook nabij de stationstunnel zijn in de jaren 90 enkele grote gebouwen toegevoegd. Bij het station





zijn dit financiële dienstverleners met een zeer modern vormenspel en materiaalgebruik, aan het Zwartbroekplein een aantal gebouwen in baksteen met het nodige detailniveau en ritme maar grootschaliger dan de overige bebouwing.

Langs de Singelring zijn drie kerken gepositioneerd. Allereerst is dit de kathedraal als landmark voor het oudste gedeelte van de binnenstad. Vanuit verschillende richtingen is de kerktoeren zichtbaar en fungeert deze als baken in het stedelijke landschap.

De Minderbroederkerk aan de Minderbroederssingel vormt samen met de oude school een gaaf ensemble in relatie met het groene gebied rondom en het bijpassende hek. Door haar ligging in (eigenlijk achter) de rooilijn is het minder een oriëntatiepunt maar veel meer een parel binnen de Singelring met hoge kwaliteiten.

Als derde kerk dient de Heilige Geestkerk genoemd te worden. Deze kerk ligt op een knikpunt van de Singel waardoor met name vanuit de Minderbroederssingel deze kerk als landmark getypeerd kan worden. Hoewel deze kerk nog niet zo oud is (1957) mag deze kerk toch historisch waardevol genoemd worden (is reeds gemeentemonument) wegens zijn speciale vormgeving, vormgegeven door de voor Limburg belangrijke Limburgse architect Peutz.

#### **Invulling openbare ruimte**

De huidige openbare ruimte is hoofdzakelijk ingericht als standaardinrichting voor het gemeentelijk gebied, gericht op verkeer. Dit betekent asfalt en betonnen trottoirtegels. Hierdoor is een standaard kwaliteit ontstaan die niet inspeelt op de gevelkwaliteit van de Singelring en niet aansluit aan de kwalitatieve inrichting van het centrumgebied.

Toegepast straatmeubilair is divers van uitstraling en kwaliteit. Op het gebied van verlichting zijn verschillende soorten armaturen langs de Singel toegepast, variërend in hoogte en stijl. Vooral aan de buitenzijde, waar de trottoirs en fietspaden liggen, is het verlichtingsniveau te laag.

Langs vrijwel de gehele Singelring zijn reclame-uitingen aanwezig. Dit varieert van gevelreclame tot vlaggen en van reclameborden aan lichtmasten tot vrijstaande reclamezuilen.




#### **2.2.4. Verkeersstructuur**




De verkeersintensiteiten op de Singelring en de direct aansluitende hoofdwegen worden door de gemeente Roermond met enige regelmaat geteld. De resultaten hiervan zijn in tabelvorm opgenomen. De telgegevens zijn uitgedrukt in etmaalintensiteiten voor twee richtingen samen. De actuele telgegevens worden gebruikt voor het upgraden van het verkeersmodel en het akoestische onderzoek in de ontwerpfase.

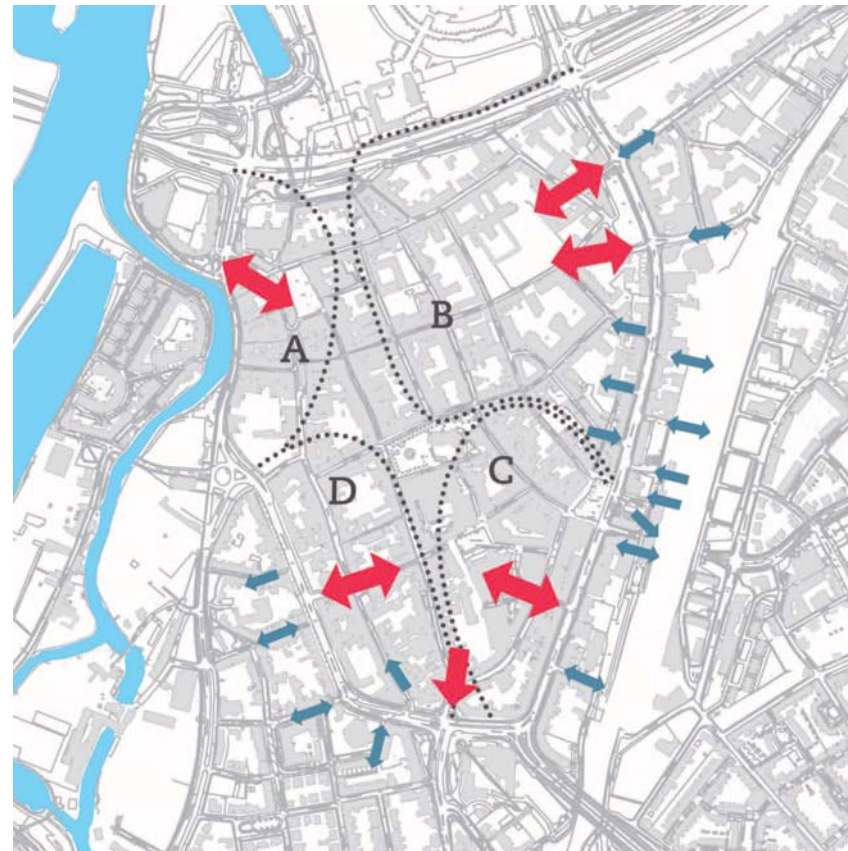
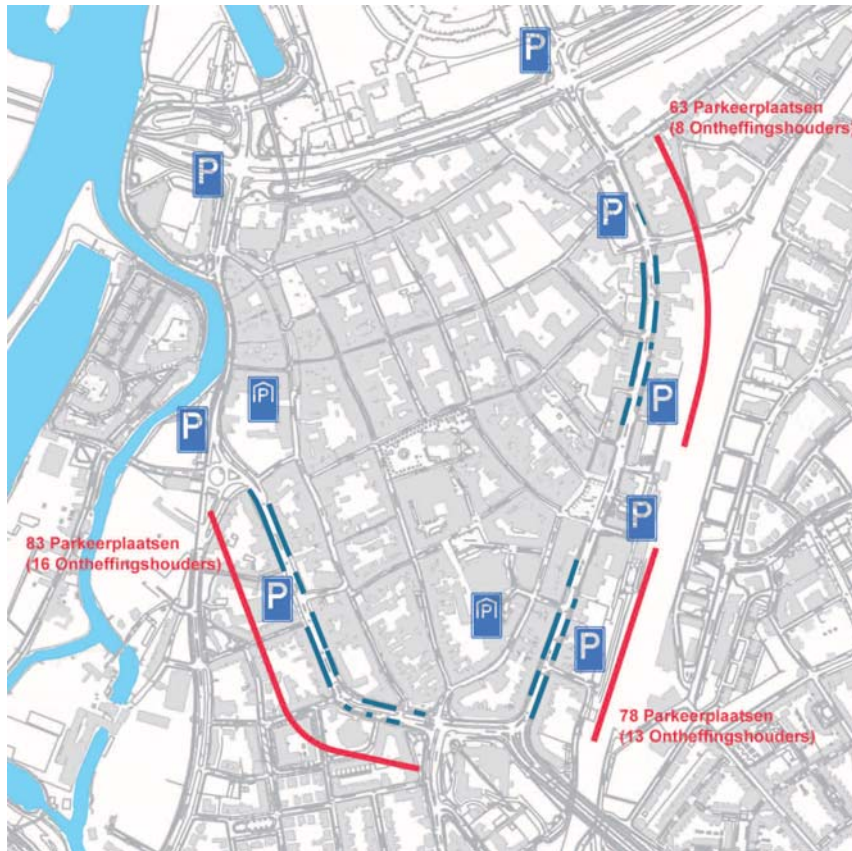
Tijdens een parkeerstudie in oktober 2002 is de parkeercapaciteit

Verkeersintensiteit	2003	2008
N280 West	41.200	38.100
Wilhelminasingel	-	20.700
Godsweetersingel	14.000	13.900
Stationsplein	-	15.100
Willem II Singel	13.500	17.100
Zwartbroekplein	-	21.300
Minderbroederssingel	11.900	15.400
Roerkade	19.840	19.600

\* Cijfers afkomstig van verkeersmonitor gemeente Roermond.

-  parking
-  parkeergarage
-  parkeren in de straat

-  compartimentering
-  hoofdentree compartiment
-  rijrichting





Fietsverkeer	2003	2008
Venloseweg	1.198	1.600
Kapellerlaan	3.533	4.203
Andersonweg	1.887	2.149
Burg. Geuljanslaan	2.417	3.158
Godsweetersingel	1.550	2.016
Minderbroederssingel	750	844
Roerkade	617	950

van de binnenstad en directe omgeving geïventariseerd. Hierin is de capaciteit van zowel parkeergarages, openbare parkeerterreinen, parkeren in vakken en langs de rijbaan meegenomen. Op en in de directe omgeving van de Singelring zijn verschillende vormen van parkeervoorzieningen aanwezig. Op de Singelring zelf wordt zowel op de rijbaan als in parkeervakken langs de rijbaan geparkeerd. Op bijgevoegd kaartje is zowel de ligging als de bijbehorende capaciteit aangegeven. De parkeervakken op de Singelring zijn smal en liggen op het asfalt, zodat in- en uitstappen direct tot gevaarlijke situaties kunnen leiden.

De Singelring maakt deel uit van het fietsnetwerk van Roermond. Fietsvoorzieningen in de vorm van vrijliggende fietspaden zijn over de gehele Singelring, met uitzondering van de Minderbroederssingel, momenteel aanwezig.

Een belangrijk aandachtspunt in de huidige situatie vormen de oversteekrelaties over de Singelring. De belangrijkste, zoals bij het Stationsplein, Zwartbroekplein, de N-280, de Kraanpoort en bij de Stenen Brug zijn voorzien van een VRI of tunnel. De grootste afstand tussen de oversteekplaatsen is aanwezig op de Willem II Singel en de Gods-

weetersingel. Vooral ter hoogte van de aansluiting met de Slachthuisstraat, maar ook met de Veeladingstraat en de ingang van het busstation doet zich het gemis aan een oversteekvoorziening voelen.

Op de Singelring bevinden zich negen verkeersregelininstallaties. De regeling bij de Stenen Brug betreft uitsluitend een voetgangersoversteekplaats op aanvraag. Een viertal regelingen zijn betrekkelijk eenvoudige regelingen voor een enkel kruispunt. Zowel de regeling op het Zwartbroekplein als de regeling op het Stationsplein en de N-280 zijn complex als gevolg van het aantal aansluitingen, gekoppelde kruisingen en conflicterende bewegingen. Dit heeft geleid tot kruispuntconfiguraties met meerdere opstelstroken.

Het NS station is het centrale openbaar vervoer knooppunt van Roermond. Van hieruit zijn spoorverbindingen richting Eindhoven, Maastricht, Heerlen en Venlo. Tevens is hier het busstation voor zowel het stads- als streekvervoer gelegen. Aan de Singelring liggen een viertal halteplaatsen voor lijnbussen. De halteplaats aan het Stationsplein betreft een uitstaphalte voor het centrale bus- en treinstation. Een buslijn rijdt door de binnenstad van Roermond. Op deze lijn is een acht-persoons bus ingezet.

Compartimentering van de binnenstad zorgt voor een beperking van de doorrijbaarheid van het historisch deel van Roermond. Sluipverkeer door een gebied dat zich kenmerkt door smalle straten en een hoog verblijfskarakter wordt hierdoor voorkomen. Van belang hierbij is dat de afzonderlijke compartimenten bereikbaar blijven vanaf de Singelring. Het bijbehorende kaartje geeft de compartimentering en de ontsluiting hiervan weer. Hiermee dient in het ontwerpproces rekening te worden gehouden.





# Colofon

Titel **Reconstructie Singelring Roermond  
B - De achtergronden van de visie**

Rapportnummer 09-015  
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