

ONTWERP - VERKEERSBESLUIT Singelring fase 3

Onderwerp: Singelring, fase 3.

No. 113156-2024

HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN ROERMOND

Grondslagen

- gelet op artikel 18, eerste lid onder d van de Wegenverkeerswet (WVW) 1994, is het College van Burgemeesters en Wethouders bevoegd tot het nemen van verkeersbesluiten.
- op grond van artikel 12 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW) de plaatsing of verwijdering van de in dit artikel genoemde verkeerstekens geschiedt krachtens een verkeersbesluit.
- op grond van artikel 15, eerste lid, van de Wegenverkeerswet (WVW) 1994 er een verkeersbesluit dient te worden genomen voor de plaatsing of verwijdering van de in artikel 12 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer opgenomen verkeerstekens, evenals voor onderborden voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd.
- op grond van artikel 15, tweede lid, van de Wegenverkeerswet (WVW) 1994 moeten maatregelen op of aan de weg tot wijziging van de inrichting van de weg of het aanbrengen van voorzieningen ter regeling van het verkeer geschieden krachtens een verkeersbesluit, indien de maatregelen leiden tot een beperking of uitbreiding van het aantal categorieën weggebruikers dat van een weg of weggedeelte gebruik kan maken.

Overwegingen ten aanzien van het ontwerpbesluit

- dat de Bisschop Lindanussingel, Minderbroederssingel, Peregrinus Vogelsstraat, Zwartbroekplein, Kapellerpoort, Willem II Singel en Koninginnelaan gelegen zijn in de gemeente Roermond.
- dat de Bisschop Lindanussingel, Minderbroederssingel, Zwartbroekplein, Kapellerpoort, Willem II Singel en Koninginnelaan zijn gecategoriseerd als "Gebiedsontsluitingsweg" en de Peregrinus Vogelsstraat als "erftoegangsweg".
- dat deze wegen binnen de bebouwde kom zijn gelegen.
- dat de gemeente Roermond in 2009 een visie heeft vastgesteld over de 'Singelring' in Roermond (Visie reconstructie Singelring Roermond, 11 augustus 2009).
- dat het laatste stuk, het gedeelte Minderbroederssingel/Zwartbroekplein en een gedeelte Willem II Singel, van de Singelring nog niet is (her)ingericht conform deze visie.
- dat dit laatste stuk van de Singelring bestaat uit de Minderbroederssingel, Zwartbroekplein en Willem II Singel.
- dat de gemeente voornemens is om deze wegen in 2025 en 2026 herin te richten met als basis de eerdergenoemde Visie reconstructie Singelring Roermond.
- dat het wegprofiel van de huidige situatie niet meer voldoet aan de meest recente landelijke richtlijnen, bijvoorbeeld ten aanzien van voorzieningen voor fietsers.
- dat mede uit oogpunt van fietsstimulering en verkeersveiligheid het van grote toegevoegde waarde wordt geacht om over het volledige tracé vrijliggende fietspaden aan te leggen, aan de buitenzijde van de toekomstige parkeerstroken.
- dat dit principe ook is toegepast op de Singelring Oost (Willem II Singel en Godsweetersingel).
- dat vanuit de principes van duurzaam veilig verkeer deze vrijliggende fietspaden ook passen in relatie tot een gebiedsontsluitingsweg.
- dat dit ook als zodanig is vertaald in de vastgestelde Visie reconstructie Singelring Roermond.
- dat daarom in het ontwerp van de Minderbroederssingel, Zwartbroekplein en Willem II Singel aan beide zijden van dit deel van de Singelring vrijliggende fietspaden zijn voorzien.
- dat aan de stadszijde is voorzien in een fietspad in twee richtingen.
- dat daardoor het aantal overstekende fietsers op dit deel van de Singelring afneemt en dit faciliteert ook de fietsvriendelijke binnenstad.
- dat hiermee bovendien wordt aangesloten op het bestaande tweerichtingsfietspad langs de Roersingel en Roerkade.
- dat fietsers vanaf de Bisschop Lindanussingel naar het centrum van Roermond nu de Minderbroederssingel oversteken ter hoogte van de Molenstraat.

- dat overstekende fietsers hier voorrang moeten verlenen aan het gemotoriseerd verkeer op de Minderbroederssingel.
- dat hier ook een voetgangersoversteekplaats is gelegen, op circa 30 meter van de oversteekplaats bij de rotonde Bisschop Lindanussingel – Minderbroederssingel – Roersingel – De Ster.
- dat deze combinatie van oversteekvoorzieningen enerzijds onveilig is en anderzijds zorgt voor een verminderde doorstroming en deze oversteekplaats daarom komt te vervallen en wordt verlegd naar de rotonde Bisschop Lindanussingel – Minderbroederssingel – Roersingel – De Ster.
- dat bij deze rotonde op de aansluiting Minderbroederssingel is voorzien in een voetgangersoversteekplaats en in twee richtingen bereden fietsoversteekplaats op een verhoogd plateau.
- dat hiermee de verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling wordt verbeterd.
- dat vanaf deze oversteekplaats het tweerichtingenfietspad is doorgetrokken tot het bestaand tweerichtingenfietspad langs de Bisschop Lindanussingel bij de aansluiting van de parallelweg.
- dat op de Minderbroederssingel in de huidige situatie twee halteparen zijn gelegen.
- dat deze haltes beperkt worden gebruikt en resulteren in een beperking van het ruimtegebruik.
- dat daarom in overleg met vervoerder Arriva is voorzien in één haltepaar in plaats van twee halteparen.
- dat hiervoor de bushalte in zuidelijke richting (bus richting Herten) wordt gerealiseerd middels een aanliggende halteplaats op de Minderbroederssingel.
- dat uit verkeersberekeningen is gebleken dat dit niet tot noemenswaardige problemen leidt en daarmee de ruimtelijke impact zo beperkt mogelijk blijft.
- dat dit ten goede komt aan de mogelijkheden voor inpassing van parkeerplaatsen en bomen.
- dat voor de bus in noordelijke richting (bus richting station) wel een haltehaven is voorzien.
- dat deze nieuwe haltehaven is voorzien op de Bisschop Lindanussingel, nabij de rotonde Roersingel.
- dat hiermee de ruimtelijke impact op de Minderbroederssingel wordt voorkomen.
- dat voor de inpassing van de haltehaven op de Burgemeester Lindanussingel één rijstrook richting de rotonde wordt opgeheven.
- dat uit nader onderzoek is gebleken dat het opheffen van deze rijstrook géén noemenswaardige negatieve invloed heeft op de verkeersafwikkeling op de rotonde, omdat de hoeveelheid naderend verkeer op de Bisschop Lindanussingel relatief beperkt is.
- dat hierdoor de verkeersafwikkeling en bereikbaarheid van de binnenstad per openbaar vervoer op orde blijft.
- dat op gebiedsontsluitingswegen conflicten tussen tegemoetkomend verkeer voorkomen moeten worden en daarom is voorzien in het toepassen van een doorgetrokken asmarkering die ter hoogte van de aansluitende wegen wordt onderbroken. Hierdoor worden verkeersonveilige inhaalbewegingen voorkomen.
- dat conform de visie in 2009 langs de Singelring is voorzien in de toepassing van een (nieuwe) laanstructuur met bomen.
- dat deze bomen langs de rijbaan zijn voorzien en dit resulteert in een visuele versmalling van het wegprofiel hetgeen snelheidsverlagend werkt en daarmee de verkeersveiligheid bevordert.
- dat daardoor een aantal parkeerplaatsen langs de Minderbroederssingel, maar ook ter plaatse van het Zwartbroekplein en Kapellerpoort, komt te vervallen.
- dat deze parkeerplaatsen worden gecompenseerd door de inpassing van extra parkeerplaatsen ter plaatse van Akcros en Molenweg, gelegen ruimschoots binnen de acceptabele loopafstanden uit de gemeentelijke parkeernota (300 tot 600 meter).
- dat deze parkeerplaatsen daarmee een passend alternatief zijn voor de vervallen parkeerplaatsen op de Singelring.
- dat ter plaatse van de Peregrinus Vogelstraat, Dokter Leursstraat en de Deemselstraat oversteekmogelijkheden voor fietsers zijn voorzien.
- dat voor overstekende voetgangers is voorzien in één centrale oversteeklocatie ter hoogte van de Minderbroederskerk, in de vorm van een voetgangersoversteekplaats.
- dat bewust voor deze locatie is gekozen omdat deze plek centraal is gelegen tussen beide aansluitende wegen, hier een middengeleider is voorzien en er derhalve halverwege een robuust rustmoment is in de oversteek.
- dat bovendien uit meerdere gesprekken (stakeholders en klankbordgroep) is gebleken dat de huidige (zuidoostelijk) gelegen oversteekplek als gevaarlijk wordt ervaren, vanwege uitrijdend verkeer vanaf de Peregrinus Vogelstraat en vanaf het parkeerterrein bij de brandweer.
- dat het meeste verkeer immers in oostelijke richting rijdt.
- dat door de oversteeklocatie ten noordwesten van deze aansluitingen te projecteren, dit knelpunt (grotendeels) wordt opgeheven.
- dat er geen laad- en losstroken zijn voorzien langs de Minderbroederssingel, Zwartbroekplein en Willem II Singel;
- dat op de Roersingel ruime laad- en losstroken zijn gelegen en in aanvulling hierop ook een laad- en losstrook is voorzien langs de Peregrinus Vogelstraat om de loopafstanden te beperken;

- dat deze laad- en losstrook is gelegen ter plaatse van de Minderbroederskerk;
- dat bij uitvaarten deze laad- en losstrook ook beschikbaar is voor rouwauto's;
- dat hierdoor geen beperking wordt opgelegd voor aanliggende voorzieningen.
- dat ter plaatse van de aansluiting Graaf Reinaldstraat fietsers recht kunnen oversteken.
- dat voor voetgangers een voetgangersoversteekplaats is voorzien aan de oostzijde van dit kruisingsvlak.
- dat in de bestaande situatie de voetgangersoversteekplaats aan de andere zijde van het kruispunt ligt.
- dat deze oversteek wordt verplaatst naar de andere zijde vanwege de bereikbaarheid van het gezondheidscentrum.
- dat langs de Minderbroederssingel ter plaatse van Zwartbroekpoort een tweetal parkeerplaatsen voor mensen met een mobiliteitsbeperking zijn gelegen. Ook ligt een dergelijke parkeerplaats aan de Kapellerpoort.
- dat deze parkeerplaatsen aan de Minderbroederssingel gehandhaafd blijven, zodat omliggende voorzieningen bereikbaar blijven voor mensen met een mobiliteitsbeperking. De parkeerplaats aan de Kapellerpoort wordt richting de Pierre Cuypersstraat verlegd, waar een extra parkeerplaats is voorzien.
- dat ten westen van de Kapellerpoort tussen de oversteekplaats naar de Kapellerlaan en Pierre Cuypersstraat in de huidige situatie een tweerichtingenfietspad is gelegen.
- dat dit tweerichtingenfietspad vanaf de Pierre Cuypersstraat wordt verlengd tot en met de oversteekplaats Zwartbroekplein.
- dat hierdoor het centrum van Roermond directer per fiets bereikbaar is;
- dat bovendien fietsverkeer in tegengestelde richting daarmee wordt voorkomen;
- dat dit bijdraagt aan de fietsveiligheid en -comfort.
- dat ook de oostelijke fietsoversteekplaats ter plaatse van het geregeld kruispunt Zwartbroekplein – Kapellerpoort – Willem II Singel beschikbaar wordt voor fietsverkeer in twee richtingen.
- dat fietsers vanaf de noordelijke aansluiting Zwartbroekplein daardoor directer de Willem II Singel en Koninginnelaan en omgeving kunnen bereiken.
- dat dit bijdraagt aan het stimuleren van het fietsgebruik in Roermond.
- dat het tweerichtingenfietspad langs de Minderbroederssingel – Zwartbroekplein – Willem II Singel vanaf de aansluiting Koninginnelaan overgaat in tweezijdige éénrichtingsfietspaden.
- dat daarom de noordoostelijke geregelde fietsoversteekplaats op het geregeld kruispunt Willem II Singel – Koninginnelaan in twee richtingen wordt gefaciliteerd.
- dat daardoor een veilige met verkeerslichten geregelde overgang wordt geboden naar de tweezijdige éénrichtingsfietspaden langs de Willem II Singel in noordelijke richting.
- dat in de geest met de Omgevingswet het integraal ontwerp tot stand is gekomen na een uitgebreid proces met aandacht voor communicatie en participatie;
- dat bij aanvang van het project een klankbordgroep is samengesteld met circa 25 leden.
- dat tijdens de eerste fase (definitiefase) en tweede fase (ontwerpfase) de klankbordgroep in totaal reeds zes maal is geïnformeerd en geconsulteerd over de voorgenomen reconstructie.
- dat de klankbordgroep ook na de inspraakperiode betrokken blijft, tot aan de start van de uitvoering.
- dat het projectgebied een belangrijke schakel is in het Roermondse wegennet en een beeldbepalend gebied is in het centrum van Roermond.
- dat derhalve, naast de direct aanwonenden die in de klankbordgroep zijn betrokken, vele externe stakeholders zijn die een belang hebben.
- dat om die reden tijdens de definitiefase en de ontwerpfase met vele stakeholders overleg is gevoerd om de wensen en eisen tijdig inzichtelijk te krijgen en waar mogelijk te integreren in het project.
- dat gezien de aard van de stakeholders dat eisen en wensen zijn ten aanzien van zowel het ontwerp (eindsituatie) als de uitvoering (tijdelijke situatie).
- dat gedurende het proces met de volgende partijen één- of meermaals in overleg is gevoerd:
 - Arriva: vanwege de inpassing van bushaltes in het ontwerp en de bereikbaarheid tijdens de uitvoering (lijnvoering).
 - Ondernemers aan de Minderbroederssingel: vanwege de nieuwe inrichting en de bereikbaarheid tijdens de uitvoering (bijvoorbeeld parkeerplaatsen op eigen terrein).
 - Cuypershuis: vanwege de ligging in het plangebied en het versterken van de verbinding met de binnenstad.
 - Fietsersbond, afdeling Roermond: vanwege de inpassing van veilige fietsvoorzieningen in het ontwerp.
 - Gehandicaptenplatform: vanwege de toegankelijkheid in het ontwerp en de bereikbaarheid en toegankelijkheid tijdens de uitvoering.
 - Hotel Nero: vanwege de inpassing en bereikbaarheid van voorzieningen op eigen terrein in het ontwerp en bereikbaarheid tijdens de uitvoering.

- Nutsbedrijven: vanwege de noodzaak tot het verleggen van kabels en leidingen.
 - Vertegenwoordigers van de kunstobjecten: vanwege de inpassing van de drie kunstobjecten ('De Bóks', 'De Pin' en de 'Kiek Doa') in het ontwerp.
 - Rechtbank Limburg: vanwege de inpassing en bereikbaarheid van voorzieningen op eigen terrein in het ontwerp en bereikbaarheid tijdens de uitvoering.
 - Stichting Jaarlijkse Herdenking gevallen 1940-1945: vanwege de jaarlijkse herdenking ter plaatse van het monument op de Kapellerpoort.
 - Stichting Ruimte: vanwege de historische kenmerken van de Singelring en de verwachte archeologische vondsten tijdens de uitvoering.
 - Veiligheidsregio: vanwege de ligging van de brandweerkazerne aan de Minderbroederssingel en de bereikbaarheid van de hulpdiensten tijdens de uitvoering.
 - Veilig Verkeer Nederland, afdeling Roermond: vanwege de algehele verkeersveiligheid in het ontwerp.
 - Stichting Wandelnet: vanwege de prominente loopstructuren langs de Minderbroederssingel en inpassing van veilige looproutes in het ontwerp.
 - Kerkbestuur: vanwege de aanpassingen nabij de Minderbroederskerk, ook op hun eigen terrein.
-
- dat ook ná de inspraakperiode met (een deel van) deze stakeholders nader wordt afgestemd over specifieke vereisten die in het contract met de aannemer moeten worden opgenomen, bijvoorbeeld ten aanzien van communicatie en bereikbaarheid tijdens de uitvoering.
 - dat het project diverse raakvlakken heeft met belangrijke beleidsthema's binnen de gemeente Roermond.
 - dat derhalve gedurende het project meermaals in overleg is getreden met medewerkers van diverse afdelingen binnen de gemeente Roermond, zowel op beleidsniveau als op beheerniveau.
 - dat onder andere de thema's mobiliteit, groen, water&riolering en duurzaamheid zijn hierbij aan bod gekomen.
 - dat het inspraakplan voor de reconstructie van de Singelring fase 3, vanaf 6 december 2023 tot en met 12 januari 2024 ter inspraak heeft gelegen.
 - dat op 13 december 2023 een openbare inloopmiddag is georganiseerd waarbij het inspraakplan voor de reconstructie van de Singelring fase 3 is toegelicht aan belangstellenden.
 - dat daardoor eenieder de gelegenheid heeft gehad om te reageren op de voorgenomen plannen.
 - dat naar aanleiding van de ingediende reacties het ontwerp op een aantal locaties is aangepast om hiermee invulling te geven aan de inspraakreactie.
 - dat het uitgebreid (participatie)proces heeft geresulteerd in een inrichtingsplan waarin zoveel mogelijk wensen en eisen van de omgeving zijn verwerkt om te komen tot een integraal ontwerp.
 - dat de maatregel strekt tot bescherming van de belangen als bedoeld in artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994, meer in het bijzonder:
 - het verzekeren van de veiligheid op de weg;
 - het beschermen van weggebruikers en passagiers;
 - het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;
 - het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer;
 - het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede gevolgen voor het milieu;
 - het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten of gebieden;
 - dat met het van kracht worden van dit besluit andere verkeersmaatregelen in het onderhavige verkeersgebied op desbetreffende locaties komen te vervallen, als die met dit besluit in strijd zijn, of hiermee niet in overeenstemming zijn.

Adviezen

- dat overeenkomstig artikel 24 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW) overleg met de politie is gepleegd;

Voorgenomen besluiten

1. Tot het nemen van de navolgende verkeersmaatregelen als onderdeel van het project Singelring fase 3:
 - a. Het inrichten van een tweerichtingenfietspad aan de stadszijde langs de Minderbroederssingel, Zwartbroekplein en Willem II Singel;
 - b. Het inrichten van een éénrichtingsfietspad aan de westzijde van de Minderbroederssingel.

- c. Het doortrekken van het tweerichtingenfietspad langs de Bisschop Lindanussingel vanaf de Minderbroederssingel tot de aansluiting van de parallelweg Bisschop Lindanussingel.
 - d. Het inpassen van een bushaltehaven aan de Bisschop Lindanussingel ten zuiden van de rotonde met de Minderbroederssingel
 - e. Het inpassen van een bushalte op de Minderbroederssingel ter hoogte van huisnummers 7-9
 - f. Het inpassen van een voetgangersoversteekplaats over de Minderbroederssingel ter plaatse van de rotonde Roersingel, ter vervanging van de oversteekplaats ter hoogte van de Molensstraat.
 - g. Het instellen van een inhaalverbod op de Minderbroederssingel.
 - h. Het inpassen van een voetgangersoversteekplaats ten noordwesten van de aansluiting Peregrinus Vogelsstraat.
 - i. Het inpassen van een laad- en losstrook langs de Peregrinus Vogelsstraat, waarbij het parkeren van rouwauto's is toegestaan.
 - j. Het inpassen van een voetgangersoversteekplaats ten zuiden van de aansluiting Graaf Reynaldstraat.
 - k. Het doortrekken van het tweerichtingenfietspad langs de Kapellerpoort vanaf de Pierre Cuypersstraat tot het Zwartbroekplein.
 - l. Het inpassen van in twee richtingen bereden geregelde fietsoversteekplaatsen over het Zwartbroekplein ter plaatse van de aansluiting Kapellerpoort.
 - m. Het inpassen van in twee richtingen bereden geregelde fietsoversteekplaats over de Willem II Singel ten noorden van de aansluiting Koninginnelaan.
2. Dit kenbaar te maken door plaatsing van verkeerstekens op borden volgens model B6, E6, E7 met uitzondering van rouwauto's, G11, L2, en L3 van bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (zie bijgevoegde situatietekening voor de locatie van het gebied);
 3. Dit kenbaar te maken middels het aanbrengen van verkeerstekens op de weg, namelijk voetgangersoversteekplaatsen en doorgetrokken asmarkering (zie bijgevoegde situatietekening voor de exacte locatie van het gebied);
 4. Overeenkomstig artikel 2, lid 1 van de Inspraakverordening op dit voornemen inspraak te verlenen;
 5. Dat dit besluit ter openbare kennisgeving wordt gebracht middels publicatie in het Gemeenteblad.

Bijlagen:

- Tekening bebakening en markering Singelring fase 3

Roermond, 21-01-2025

Burgemeester en wethouders van Roermond,

Namens dezen,

Clustermanager Beheer Openbare Ruimte

J. Mestrom

Nota van aanvulling

- Ten aanzien van dit voornoemd ontwerpbesluit kunnen door ingezetenen en belanghebbenden, overeenkomstig het bepaalde in de Inspraakverordening binnen zes weken na de bekendmaking, zienswijze kenbaar worden gemaakt bij het College van Burgemeester en Wethouders van de Gemeente Roermond, postbus 900, 6040 AX Roermond, singelring@roermond.nl. De zienswijze kan schriftelijk of mondeling kenbaar worden gemaakt. Indien u de zienswijze mondeling kenbaar wilt maken kunt u voor het maken van een afspraak contact opnemen met W. Fictorie telefoonnummer 14 0475. Wanneer u uw zienswijze schriftelijk indient moet de brief ten minste te bevatten: uw naam en adres, de datum, een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaar is gericht en uw motivatie van het bezwaar.