

## **VERKEERSSTUDIE TEGELARIJEVELD OOST**

ZUIDGROND B.V.

27 juli 2015  
078330869:E - Definitief  
E07031.002035.0100



# Inhoud

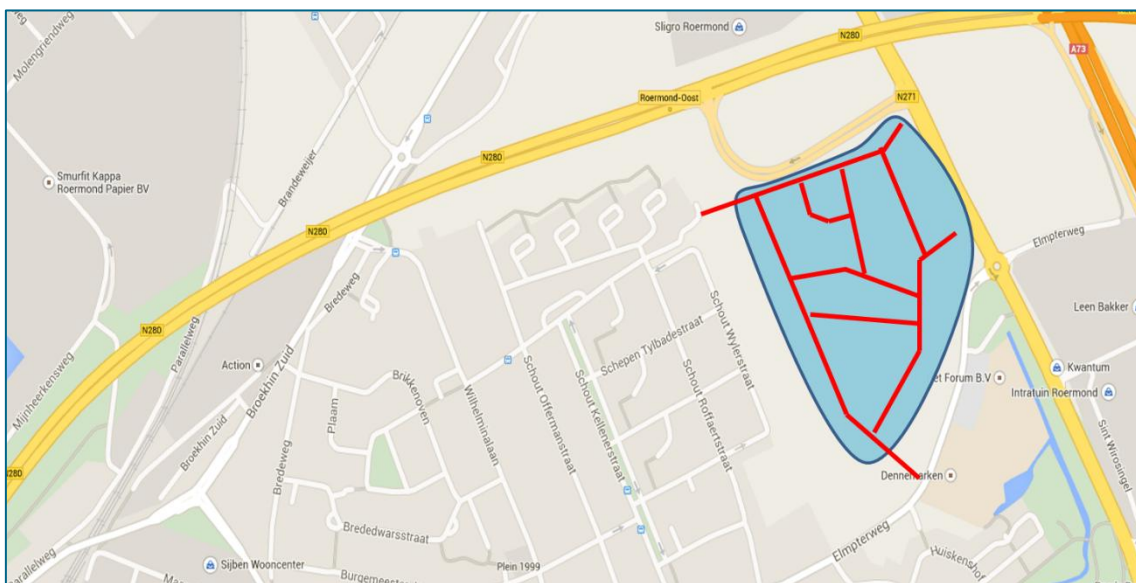
<b>1</b>	<b>Inleiding</b> .....	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Ontsluiting</b> .....	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Verkeerscijfers</b> .....	<b>5</b>
3.1	Verkeersbewegingen.....	5
3.2	Wijzigingen verkeercijfers.....	6
3.3	Maatregelen.....	8
<b>4</b>	<b>Parkeren</b> .....	<b>10</b>
<b>5</b>	<b>Conclusies en aanbevelingen</b> .....	<b>11</b>
<b>Bijlage 1</b>	<b>Verkeercijfers</b> .....	<b>12</b>

# 1 Inleiding

## Aanleiding

In de gemeente Roermond zijn plannen om in het noordoosten van de stad de nieuwbouwwijk Tegelarijeveld Oost te realiseren. Gefaseerd over een periode van ongeveer tien jaar worden 179 woningen gebouwd. De woonwijk komt te liggen in het gebied tussen de bestaande kern Maasniel, de N280, de St-Wirosingel en de Elmpterweg. Als gevolg van de bouw van de wijk moet de bestaande volkstuin, nabij de Schepen van der Portenstraat, worden verplaatst naar de zuidoostelijke rand van het plangebied.

De nieuwbouwwijk wordt voorzien van twee aansluitingen op het bestaande wegennet van Roermond. De eerste aansluiting wordt gerealiseerd op de Elmpterweg en de tweede op Schepen van der Smitzenstraat. Beide wegen zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg type 1 met een snelheidsregime van 30 km/uur. In onderstaand figuur is de globale ligging van het plangebied weergegeven.



Figuur 1: Globale ligging plangebied Tegelarijeveld-Oost.

## VERKEERSKUNDIGE ONDERBOUWING BIJ LOCATIE-ONTWIKKELINGEN

Het ontwikkelen van een bestaande of nieuwe locatie vraagt naast een goede ruimtelijke afweging over functie, vormgeving en inpassing ook om het in beeld brengen van de verkeerseffecten. Bij een nieuw bestemmingsplan, een bestemmingsplanwijziging of een omgevingsvergunning voor het gebruiken van gronden en bouwwerken in strijd met het bestemmingsplan, wordt gesteld dat de effecten van de ontwikkeling voor verkeer goed moeten worden onderbouwd. De onderbouwing van de verkeersaspecten speelt mee bij de beoordeling van het plan. Hierbinnen ligt de nadruk op de effecten van de ontwikkeling op de verkeersafwikkeling en parkeren (bereikbaarheid), de verkeersveiligheid en de verkeershinder (leefbaarheid).

### *Doel*

Voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning heeft Zuidgrond b.v. een voorontwerp bestemmingsplan opgesteld<sup>1</sup> wat ter inzage heeft gelegen. In dit voorontwerp bestemmingsplan is geconcludeerd dat de in het plangebied geprojecteerde nieuwbouwwijk geen onaanvaardbare gevolgen heeft voor het verkeersbeeld op het omliggende wegennet, en de hiermee samenhangende verkeersveiligheid. De inspraakreacties die daarop zijn gekomen hebben geleid tot de behoefte aan een nadere verkeerskundige analyse.

ARCADIS is daarom gevraagd een hernieuwd verkeersonderzoek uit te voeren dat de verkeerseffecten van de nieuwbouwwijk inzichtelijk maakt. Het resultaat van dit onderzoek is een verkeerstoets waarin een verantwoording wordt gegeven voor de optredende effecten op het gebied van verkeer. Daarnaast worden maatregelen voorgesteld om eventuele knelpunten, die het gevolg zijn van de ontwikkeling van de wijk, tegen te gaan.

### *Leeswijzer*

In de volgende hoofdstukken wordt aandacht geschonken aan de ontsluiting (gemotoriseerd en langzaam verkeer), de verkeercijfers (hoofdstuk 3) en het parkeren (hoofdstuk 4). Dit rapport wordt afgesloten met conclusies en aanbevelingen.

---

<sup>1</sup> NL.IMRO.0957.BP00000236-VO01

# 2

## Ontsluiting

De nieuwbouwwijk wordt voorzien van twee aansluitingen op het bestaande wegennet van Roermond. De hoofdontsluiting van de toekomstige woonwijk is de aansluiting op de Elmpterweg. Daarnaast zal een tweede, ondergeschikte aansluiting worden gerealiseerd op de Schepen van der Smitzenstraat.

De Elmpterweg sluit aan op de St. Wirosingel die als gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom is aangemerkt. De St. Wirosingel vervult een belangrijke rol in de hoofdwegenstructuur van Roermond. Aan de noordwestzijde ontsluit de nieuwbouwwijk via de Schepen van de Smitzenstraat, de Schepen van der Portenstraat en de Wilhelminalaan op de gebiedsontsluitingsweg Broekhin Zuid.

### *Elmpterweg*

De Elmpterweg is recent afgewaardeerd van gebiedsontsluitingsweg (50 km/uur) naar erftoegangsweg (30 km/uur). De weg is daarbij fysiek niet aangepast. Fietsverkeer wordt afgewikkeld via suggestiestroken op de rijbaan. De woningen staan met name in de richting van de St. Wirosingel op relatief grote afstand van de rijbaan. De kruispunten met aansluitende zijwegen zijn gelijkwaardig vormgegeven.

De rijbaanbreedte van de Elmpterweg is bedraagt 7,5 meter. Voor een erftoegangsweg geldt een maximale rijbaanbreedte van 5,5 meter (bron: Handboek Wegontwerp 2013). Bij de afwaardering van een 50 km/uur weg naar een 30 km/uur weg is de Elmpterweg met beperkte middelen heringericht. Daardoor voldoet de weg niet aan de ontwerpuitgangspunten van een erftoegangsweg.

### *Nieuwbouwwijk Tegelariveveld Oost*

De interne ontsluiting van de nieuwbouwwijk wordt vormgegeven als een lus (zie ook figuur 1 op pagina 2). In het westen sluit deze lus aan op de Schepen van der Smitzenstraat en in het zuiden op de Elmpterweg. De in het plangebied aan te leggen woonstraten zullen conform de ontwerpprincipes van Duurzaam Veilig worden ingericht als verblijfsgebied. Dit betekent dat zowel fietsverkeer als gemotoriseerd verkeer gebruik maakt van dezelfde rijbaan. Voetgangers maken gebruik van een trottoir welke naast de rijbaan wordt aangelegd. Enkel in de diverse doodlopende woonstraten maken alle verkeersdeelnemers gebruik van de rijbaan. De verkeersintensiteiten in deze straten zijn dermate laag dat de verkeersveiligheid voor de toekomstige bewoners niet in het geding is.

### *Openbaar vervoer*

De nieuwbouwwijk wordt matig ontsloten door het openbaar vervoer. De dichtstbijzijnde halte voor het openbaar vervoer is namelijk gelegen aan de Schout Kellenerstraat. Dit is op relatief grote afstand van de wijk, namelijk ca. 400 m vanaf het midden van de wijk.

### *Hulpdiensten*

De nieuwbouwwijk wordt vanaf twee zijden ontsloten. Hulpdiensten hebben dan ook altijd de mogelijkheid om een pand vanaf twee kanten te bereiken. De bereikbaarheid voor hulpdiensten is daarom gegarandeerd.

# 3

## Verkeerscijfers

### 3.1 VERKEERSBEWEGINGEN

In de nieuwbouwwijk zijn plannen om 179 woningen te realiseren. Deze woningen zijn onderverdeeld in vrijstaande woningen, twee-onder-een-kapwoningen/ patiowoningen en patio-/ eengezinswoningen. Voor het berekenen van het aantal verkeersbewegingen dat de nieuwbouwwijk genereert, zijn kengetallen van CROW<sup>2</sup> gebruikt.

#### *Woonmilieu*

Ter bepaling van het aantal verkeersbewegingen van woningen maakt CROW een onderscheid naar woonomgeving. CROW maakt hiervoor gebruik van de woonmilieutypologie van het Ministerie van VROM<sup>3</sup> aangevuld met een onderscheid naar stedelijkheidsgraad van het Centraal Bureau voor de Statistiek. De gemeente Roermond kent volgens het CBS een stedelijkheidsgraad<sup>4</sup> van 1.480 adressen/km<sup>2</sup>. De stedelijkheidsgraad en de woningdichtheid van het plan resulteren in het woonmilieu *'matig stedelijk'*.

Het woonmilieu is onderverdeeld in liggingsgebieden. Gezien de ligging van de nieuwbouwwijk aan de rand van de gemeente Roermond is de categorie *'rest bebouwde kom'* van toepassing. Tenslotte is voor de kentallen gebruik gemaakt van het maximaal aantal verkeersbewegingen. Daartoe is gekozen gezien de matige bereikbaarheid van de wijk met het openbaar vervoer.

#### *Berekening aantal verkeersbewegingen*

Met behulp van het bouwprogramma en de kentallen is het aantal verkeersbewegingen van het gebied bepaald. Het aantal verkeersbewegingen is afgerond op tientallen. In de tabel 1 is te zien dat het plan in totaal 1.450 motorvoertuigbewegingen per etmaal (mvt/etmaal) genereert op een werkdag.

In de tabel is ook de verkeersgeneratie van de bestaande volkstuinen meegenomen. Deze volkstuinen liggen al in het plangebied, maar worden naar een andere locatie binnen het plangebied verplaatst. Er worden geen extra ritten gegenereerd als gevolg van de verplaatsing. Wel is een verschuiving van de route te verwachten: de volkstuinen zijn nu ontsloten via de Schepen van der Smitzenstraat en worden straks ontsloten op de Elmptweg. In de tabel is te zien dat de volkstuinen slechts voor 5 ritten per etmaal zorgen. De verschuiving van de route als gevolg van het verplaatsen van de volkstuinen, valt daarmee weg in de afronding van het aantal ritten.

<sup>2</sup> CROW publicatie 317, 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie', oktober 2012.

<sup>3</sup> Nota *'Mensen, Wensen, Wonen'*, Ministerie VROM, Den Haag, 2000.

<sup>4</sup> Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek (www.statline.cbs.nl).

Type woning / voorziening	Aantal	Verkeersgeneratie per eenheid	Aantal verkeersbewegingen
Vrijstaande woning	77	8,6	660
Twee onder een kap / patiowoning	30	8,2	245
Patio / eengezinswoning (tussen / hoek)	72	7,5	540
<i>Subtotaal woningen</i>	<i>179</i>		<i>1.445</i>
Volkstuin	36	0,13	5
<b>Totaal</b>	<b>215</b>		<b>1.450</b>

Tabel 1: Aantal verkeersbewegingen per woningtype op een werkdag in motorvoertuigen per etmaal.

### 3.2 WIJZIGINGEN VERKEERCIJFERS

In het verkeersmodel Midden Limburg (versie maart 2013) is op basis van het aantal verkeersbewegingen voor het prognosejaar 2020 het nieuwbouwplan Tegelariveld Oost doorgerekend. De doorrekening is vergeleken met het prognosejaar 2020 exclusief het nieuwbouwplan. In bijlage 1 zijn voor diverse locaties de verkeercijfers weergegeven. Ook is in de bijlage een kaart opgenomen met daarin weergegeven de routing van het verkeer van/naar nieuwbouwplan Tegelariveld Oost.

#### *Analyse verkeercijfers verkeersmodel*

De verkeercijfers in bijlage 1 laten zien dat het merendeel van het verkeer gebruik maakt van de aansluiting Elmptweg (56%) om vervolgens haar weg te vervolgen richting de St. Wirosingel. Op deze weg (wegvak Elmptweg – Nieuwe Aansluiting) resulteert dit in een toename van de verkeersintensiteiten met ongeveer 670 mvt/etmaal op een werkdag. In totaal rijden er in 2020 dan ca. 3.000 mvt/etmaal op de Elmptweg.

Op andere relevante wegvakken is de toename minder groot. Op de Schepen van der Portenstraat (wegvak Wilhelminalaan – Schout Offermanstraat) is bijvoorbeeld een toename te zien van ongeveer 570 mvt/etmaal op een werkdag. Wegen die verder van plangebied afgelegen zijn, kennen een lagere toename van het verkeer. Op bijvoorbeeld de Julianalaan (wegvak Bredeweg – Hoekstraat) is een toename zichtbaar van ongeveer 370 mvt/etmaal op een werkdag, respectievelijk op de Wilhelminalaan (wegvak Schepen van der Portenstraat – Broekhin Zuid) een toename van 230 mvt/etmaal op een werkdag. Relatief gezien is de toename van de verkeersintensiteiten als gevolg van de ontwikkeling van het nieuwbouwplan Tegelariveld Oost beperkt.

Genoemde wegen zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg. Het CROW stelt dat een dergelijk type weg een maximale gewenste verkeersintensiteit kent van ongeveer 6.000 mvt/etmaal. Daarbij wordt als uitgangspunt gehanteerd dat de wegen een rijbaanbreedte kennen van ongeveer 5,5 meter. Genoemde wegen voldoen aan dit uitgangspunt.

In het verkeersmodel wordt deze maximale verkeersintensiteit alleen op de Julianalaan overschreden met een etmaalintensiteit van 130 motorvoertuigen. Op de overige wegen zit de verkeersintensiteit (ruim) onder de maximale gewenste verkeersintensiteit.

*IC-waarde*

Naast de ontwikkeling van de verkeersintensiteiten is de verkeersdruk in de beide spitsperioden van belang. De verkeersdruk wordt uitgedrukt in intensiteit/capaciteit (IC) waarde. In onderstaande tabel is de IC-waarde in relatie tot de doorstroming weergegeven.

IC-waarde	Doorstroming
IC < 0,80	Goede doorstroming van het verkeer zonder noemenswaardige filevorming.
0,80 ≤ IC < 0,9	Matige doorstroming met structurele filevorming (niet dagelijks).
0,90 ≤ IC < 1,00	Slechte doorstroming. Er is sprake van structurele dagelijkse filevorming met regelmatig stilstaande file.
IC ≥ 1,00	Zeer slechte doorstroming. Er is sprake van dagelijkse structurele filevorming met stilstaande file.

Tabel 2: IC-waarde in relatie tot de doorstroming.

Uit de analyse van de verkeercijfers is gebleken dat er in het prognosejaar 2020 inclusief Tegelariveld Oost geen problemen zijn ten aanzien van de verkeersafwikkeling. De IC-waarden op alle wegen in de directe omgeving van het plangebied zijn goed, namelijk maximaal 0,52 op de Bredeweg in de ochtendspits. Het verkeer ondervindt dan ook geen doorstromingsproblematiek als gevolg van het nieuwbouwplan.

*Verkeerstellingen*

In de kern Maasniel zijn in 2013 verkeerstellingen uitgevoerd op de Elmptweg (wegvak Nieuwe weg – St Wirosingel), Wilhelminalaan (wegvak Schepen van der Portenstraat – Broekhin Zuid) en de Julianalaan (wegvak Bredeweg – Hoekstraat).

In de onderstaande tabel zijn de verkeerstellingen vergeleken met de verkeercijfers uit het model. De resultaten tellingen zijn opgehoogd met een autonoom groeipercentage van 0,5% per jaar om een juiste vergelijking te kunnen maken tussen de verschillende planjaren. Het verleden heeft immers uitgezonden dat het verkeer jaarlijks beperkt toeneemt.

In de tabel is te zien dat de verkeersintensiteit op de Julianalaan in 2020 nagenoeg gelijk is aan het model. Op de Wilhelminalaan zijn de verschillen tussen de verkeerstelling en het model groter, maar nog steeds relatief beperkt. Daarentegen zijn de verschillen op de Elmptweg significant te noemen. Analyse wijst uit dat het verkeersmodel de Elmptweg niet goed weergeeft. Aanbevolen wordt om voor de Elmptweg uit te gaan van de voor 2013 geïndexeerde verkeerstelling.

	Verkeerstelling 2013	Geïndexeerde verkeerstelling 2020 (inclusief autonome groei)	Verkeersmodel Prognosejaar 2020 excl. Tegelariveld Oost
Julianalaan	5.500	5.700	5.760
Wilhelminalaan	2.900	3.000	3.350
Elmptweg	5.800	6.010	2.330

Tabel 3: Vergelijking verkeercijfers verkeerstelling vs. verkeersmodel.



In tabel 4 is te zien dat de Elmpteweg op basis van de geïndexeerde verkeerstelling en inclusief de realisatie van Tegelarijeveld Oost in 2020 een verkeersintensiteit kent van ca. 6.700 mvt/etmaal op een werkdag. De Julianalaan en de Wilhelminalaan kennen een verkeersintensiteit van respectievelijk 6.070 en 3.300 mvt/etmaal.

	Geïndexeerde verkeerstelling 2020 (inclusief autonome groei)	Toename door realisatie Tegelarijeveld Oost	Geïndexeerde verkeerstelling 2020 (inclusief autonome groei en Tegelarijeveld Oost)
Julianalaan	5.700	370	6.070
Wilhelminalaan	3.000	330	3.300
Elmpteweg	6.010	670	6.680

Tabel 4: Vergelijking verkeercijfers verkeerstelling vs. verkeersmodel.

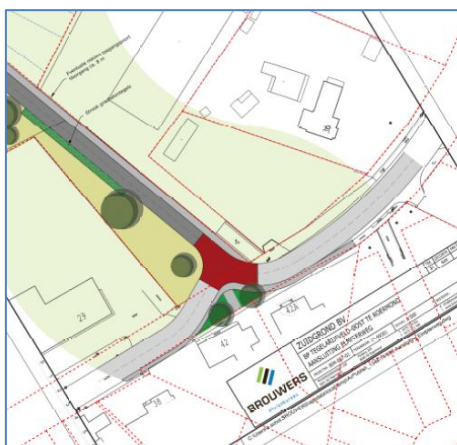
Zowel de Julinalaan als de Elmpteweg voldoen daarmee niet meer van de maximale gewenste verkeersintensiteit van 6.000 mvt/etmaal van een erftoegangsweg. De overschrijding van de Julianalaan is echter beperkt. De overschrijding van de maximale gewenste verkeersintensiteit op de Elmpteweg is echter veel groter.

In hoofdstuk 2 is geconcludeerd dat de vormgeving van de Elmpteweg niet aansluit bij de functie: de weg is met 7,5 m te breed voor een erftoegangsweg. Hierdoor nodigt de weg uit om harder te gaan rijden. In combinatie met de drukte, veroorzaakt door de nieuwe ontwikkeling, en de plek van de fietser op fietssuggestiestroken, kan dit verkeersonveilige situaties opleveren. Maatregelen zijn gewenst om de verkeersveiligheid op de Elmpteweg te borgen.

### 3.3 MAATREGELEN

#### *Korte termijn maatregelen*

Op de korte termijn kan het gebruik van de Elmpteweg worden versterkt door het aanleggen van een afbuigende kruising ter plaatse van de aansluiting van het plangebied op de Elmpteweg. Deze maatregel (zie figuur 2) zal bijdragen in het verlagen van de verkeersintensiteit op Julianalaan. Voorts wordt aanbevolen om alle kruispunten voorzien van plateau's zover nog niet gebeurt.



Figuur 2: Ontwerpprincipe afbuigende kruising.

**Lange termijn maatregel**

In overleg met de gemeente Roermond is het principe uitgewerkt om de Elmpterweg tussen de Nieuwe weg en St. Wirosingel op lange termijn op te waarderen van een erftoegangsweg naar een gebiedsontsluitingsweg met een snelheidsregime van 50 km/uur. De opwaardering heeft tot gevolg dat de verkeersintensiteit op Julianalaan zal dalen tot onder de gewenste maximale verkeersintensiteit. Voor het verkeer wordt immers het gebruik van de Elmpterweg aantrekkelijker. Verkeer vanuit de nieuwbouwwijk wordt gestimuleerd om gebruik te maken van de Elmpterweg.

De opwaardering van de weg vindt plaats door de weg te voorzien van het profiel van een gebiedsontsluitingsweg inclusief vrijliggende fietspaden. Een gebiedsontsluitingsweg kent een gewenste maximale verkeersintensiteit van ongeveer 12.000 mvv/etmaal, ruim voldoende om het verkeer te kunnen verwerken.

Ruimte voor de aanleg van de fietspaden wordt gecreëerd door de rijbaan tussen de St. Wirosingel en de nieuwe aansluiting te versmallen van 7,5 naar 6,0 meter en door een gedeelte van de berm te benutten. Voor de aanleg van de fietspaden is het niet nodig om gronden aan te kopen. Sloten moeten beperkt worden aangepast. Kabels en leidingen kunnen onder het fietspad aangelegd worden.

**Kostenraming lange termijn maatregel**

Om inzicht te geven in de orde van grootte van de kosten, is op basis van het schetsontwerp een kostenraming opgesteld. De kostenraming is opgesteld conform de SSK-systematiek. Deze raming is inclusief:

- kosten voor plan, ontwerp en directievoering;
- overige bijkomende kosten onderzoeken, acceptatiekosten, kabels en leidingen en onvoorzien;
- prijspeil 2015.

De raming is exclusief btw, exclusief onzekerheidsreserve (maatregelen van overheidswege (accijnsverhoging op brandstoffen, wettelijke veiligheidseisen) en excl. reserve extern onvoorzien. De kosten zijn weergegeven in tabel 4.

	Kosten
Bouwkosten	€ 186.000,-
Plan/ontwerp/directievoering	€ 42.300,-
<i>Subtotaal</i>	€ 228.300,-
Onvoorzien (10%)	€ 22.830,-
<b>Totaal</b>	<b>€ 251.130,-</b>

Tabel 5: Kostenraming aanleg fietspad en versmallen rijbaan (bedragen exclusief B.T.W.)

# 4 Parkeren

De gemeente Roermond heeft in 2014 het parkeerbeleid vastgesteld in de Nota Parkeernormen. In de Nota wordt aangegeven dat voldaan moet worden aan de minimumnorm voor het aantal te realiseren parkeerplaatsen voor een gebouw of functie. Hiertoe zijn de landelijke parkeerkcijfers zoals deze door het CROW zijn gepubliceerd ten aanzien van de gemeente Roermond geconcretiseerd. Naast het type woning / voorziening, is de te hanteren parkeernorm ook afhankelijk van de mate van stedelijkheid. Roermond is daartoe onderverdeeld in drie zones:

- Centrum;
- Schil;
- Rest van de bebouwde kom en buitengebied.

Het plangebied is gelegen in de zone 'rest van de bebouwde kom en buitengebied'. Op basis van het bouwprogramma en de parkeerkcijfers van het CROW publicatie 317 is in de onderstaande tabel te zien dat in het plangebied 374 parkeerplaatsen aangelegd moeten worden.

Type woning / voorziening	Aantal	Parkeernorm	Aantal parkeerplaatsen
Vrijstaande woning	77	2,2 parkeerplaatsen per woning	169,4
Twee onder een kap / patiowoning	30	2,1 parkeerplaatsen per woning	63,0
Patio / eengezinswoning (tussen / hoek)	72	1,9 parkeerplaatsen per woning	136,8
Volkstuin	36	0,13 parkeerplaatsen per tuin	4,7
<b>Totaal</b>	<b>215</b>		<b>374</b>

Tabel 6: Benodigde parkeer- plaatsen in het plangebied ten behoeve van de woonfunctie.

Dubbelgebruik van parkeerplaatsen is mogelijk aangezien zowel een woning als een volkstuin een verschillend piekmoment kennen wat betreft de vraag naar parkeerplaatsen. Op het piekmoment (werkdagnacht) kennen de woningen een maximale parkeervraag terwijl er op dat moment er geen parkeervraag is vanuit de volkstuinen. Op andere momenten kan de parkeervraag van de volkstuin opgevangen worden in de wijk doordat de woningen op die momenten een lagere parkeervraag kennen.

In het plangebied kan daarom volstaan worden met 369 parkeerplaatsen.

In het plangebied worden echter 311 parkeerplaatsen in de openbare ruimte en 155 parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd. In totaal resulteert dit in 466 beschikbare parkeerplaatsen. Daarmee kan gesteld worden dat ruimschoots wordt voldaan aan het gemeentelijke parkeerbeleid.

# 5

## Conclusies en aanbevelingen

### *Ontsluiting*

In hoofdstuk 2 is de verkeersontsluiting van de nieuwe wijk Tegelariveveld Oost beschreven. Wij concluderen dat de ontsluiting van de wijk zelf goed is. De wijk heeft een interne singel die op twee plaatsen is verbonden met het wegennet van Roermond. Hiermee is de bereikbaarheid van de wijk zowel voor bewoners als voor hulpdiensten gegarandeerd. De bereikbaarheid met openbaar vervoer is matig, gemiddeld is de afstand tot de dichtstbijzijnde bushalte 400 m.

De wijk ontsluit op de Elmpterweg. Op deze weg komen vorm en functie niet overeen: de weg is een erftoegangsweg met maximumsnelheid 30 km/uur maar heeft een breedte die aansluit bij een gebiedsontsluitingsweg.

### *Verkeerscijfers*

De verkeerscijfers uit het verkeersmodel en de verkeerstellingen komen niet met elkaar overeen. De verkeerscijfers laten zien dat de nieuwe ontwikkeling niet voor problemen zorgt op het omliggende wegennet. Uit de verkeerstellingen blijkt echter dat het met name op de Elmpterweg veel drukker is dan uit het model blijkt (ca. 3.000 mvt/etmaal versus 6.700 mvt/etmaal in 2020 inclusief de nieuwe ontwikkeling). De breedte van de rijbaan, waardoor de Elmpterweg uitnodigt tot harder rijden, de plek van de fietser op fietssuggestiestroken op de rijbaan en de hoge verkeersintensiteiten als gevolg van de nieuwe ontwikkeling, zorgen ervoor dat er verkeersonveilige situaties kunnen ontstaan. In overleg met de gemeente Roermond is een oplossing uitgewerkt.

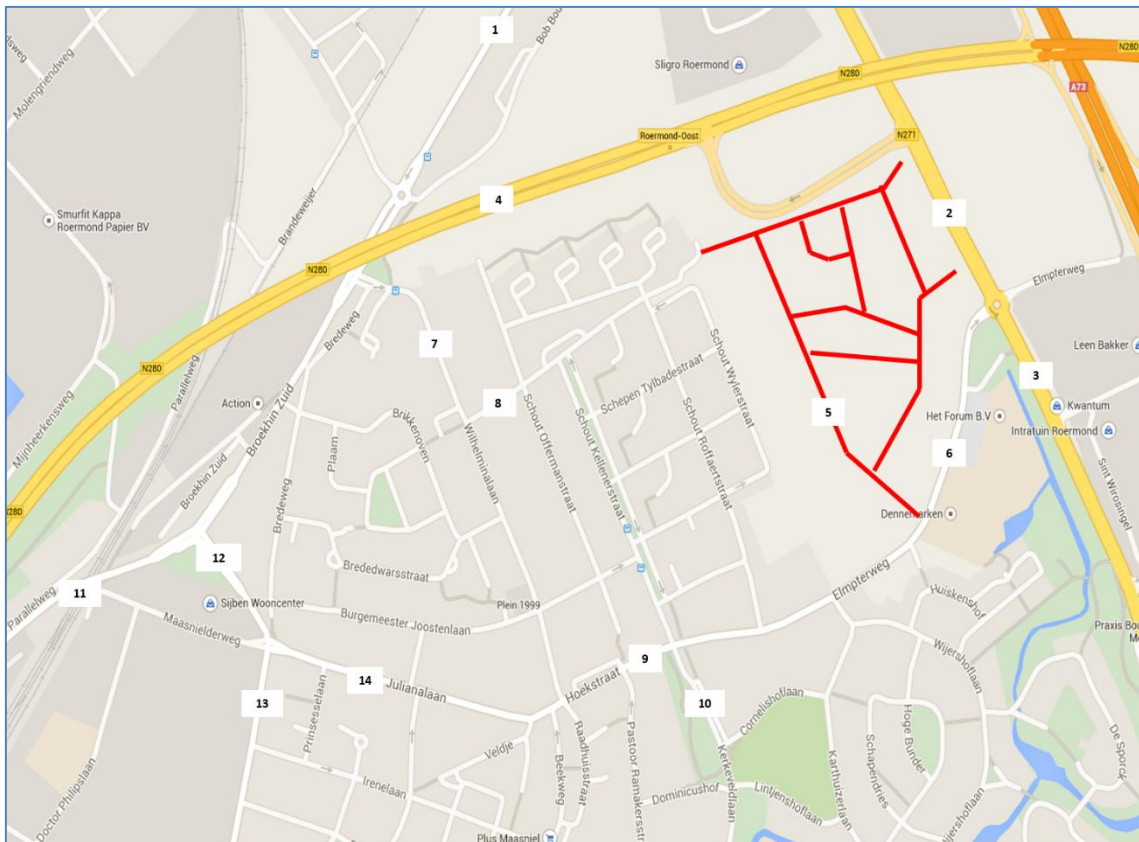
Voort bevelen wij aan om een afbuigende kruising aan te leggen ter plaatse van de aansluiting van het plangebied op de Elmpterweg.

Voor de lange termijn bevelen wij aan om in het nieuwe Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan (GVVP) op te nemen dat de Elmpterweg tussen de Nieuwe Weg en de St. Wirosingel wordt opgewaardeerd tot gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom met vrijliggende fietspaden.

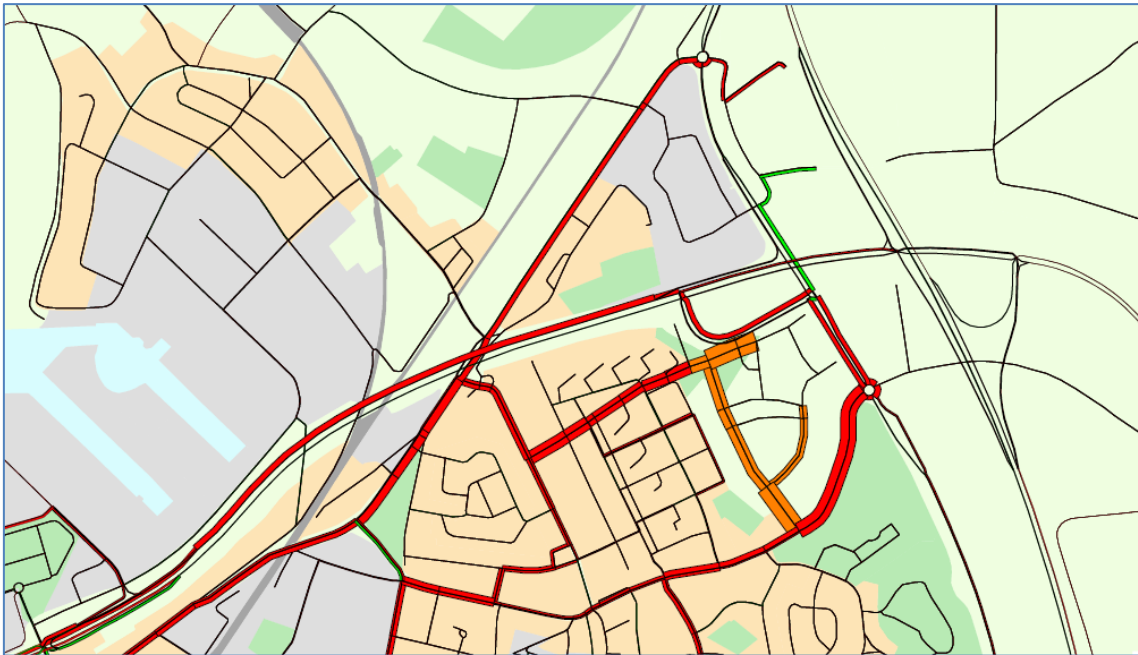
### *Parkeren*

Er zijn 369 parkeerplaatsen benodigd in het plangebied. In het plangebied worden 466 parkeerplaatsen aangelegd waardoor ruimschoots wordt voldaan aan de parkeervraag.

# Bijlage 1 Verkeercijfers



Figuur 3: Locatie verkeercijfers.



Figuur 4: Routing verkeer Tegelariveld Oost.

Nr	Straat	Wegvak	Rijrichting	Prognose 2020 exclusief Tegelarijeveld Oost			Prognose 2020 inclusief Tegelarijeveld Oost			Verschil
				MVT/etmaal	IC-waarde OS	IC-waarde AS	MVT/etmaal	IC-waarde OS	IC-waarde AS	
1	Broekhin Noord	Schouwberg - Loijweg	noord	4.430	0,14	0,35	4.660	0,14	0,35	230
			zuid	3.610	0,19	0,20	3.610	0,19	0,19	0
2	St. - Wirosingel	N280 - Elmpteweg	noord	6.440	0,34	0,49	6.620	0,36	0,49	180
			zuid	4.260	0,28	0,31	4.440	0,28	0,33	180
3	St. - Wirosingel	St. - Wirosingel - Elmpteweg	noord	5.290	0,24	0,39	5.330	0,24	0,40	40
			zuid	3.600	0,24	0,25	3.670	0,25	0,25	70
4	N280	Mijnheerkensweg – St. Wirosingel	oost	13.520	0,27	0,38	13.510	0,26	0,37	-10
			west	14.500	0,31	0,41	14.760	0,32	0,40	260
5	Nieuwe weg	Nog niet bekend	noord	n.v.t	n.v.t	n.v.t	200	0,05	0,06	n.v.t.
			zuid	n.v.t	n.v.t	n.v.t	300	0,08	0,04	n.v.t.
6	Elmpteweg	Nieuwe weg – St Wirosingel	noord	1.440	0,10	0,12	1.740	0,14	0,11	300
			zuid	890	0,06	0,06	1.260	0,10	0,11	370
7	Wilhelminalaan	Schepen vd Portenstraat – Broekhin Zuid	noord	1.870	0,14	0,19	2.010	0,16	0,19	140
			zuid	1.480	0,10	0,17	1.670	0,10	0,20	190
8	Schepen vd Portenstraat	Wilhelminalaan – Schouff Offermanstraat	oost	780	0,08	0,15	1.080	0,08	0,22	300
			west	1.130	0,13	0,14	1.400	0,20	0,16	270
9	Hoekstraat	Raadhuisstraat - Pastoor Ramakersstraat	oost	1.830	0,10	0,12	1.900	0,10	0,12	70
			west	1.990	0,09	0,13	2.120	0,09	0,13	130
10	Kerkveldlaan	Dominicushof - Elmpteweg	noord	1.000	0,09	0,14	1.090	0,06	0,16	90
			zuid	1.540	0,12	0,13	1.700	0,14	0,13	160
11	Venloseweg	Maasdrielseweg - Broekhin Zuid	noord	7.160	0,29	0,48	7.370	0,29	0,49	210
			zuid	4.650	0,19	0,23	4.740	0,21	0,23	90
12	Bredeweg	Bredeweg - Broekhin Zuid	noord	5.010	0,22	0,33	5.100	0,32	0,33	90
			zuid	8.300	0,37	0,53	8.190	0,37	0,52	-110
13	Bredeweg	Irenelaan - Julianalaan	noord	4.420	0,21	0,29	4.610	0,21	0,30	190
			zuid	7.570	0,32	0,52	7.660	0,33	0,52	90
14	Julianalaan	Bredeweg - Hoekstraat	oost	2.910	0,13	0,14	3.060	0,13	0,15	150
			west	2.850	0,10	0,15	3.070	0,12	0,17	220

