

Rijmar Mobility Park Roermond

Verkeerskundige onderbouwing



juli 2013



Rijmar Mobility Park Roermond

Verkeerskundige onderbouwing

opdrachtgever **Rijmar Roermond**
dossier **BB1876-101-100**
registratienummer **MO-MA20120168**
versie **3**
classificatie **Klant vertrouwelijk**

© DHV B.V. Niets uit dit bestek/drukwerk mag worden veeelvoudigd en/of openbaar gemaakt d.m.v. drukwerk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van DHV B.V., noch mag het zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd. Het kwaliteitssysteem van DHV B.V. is gecertificeerd volgens ISO 9001.

Inhoud

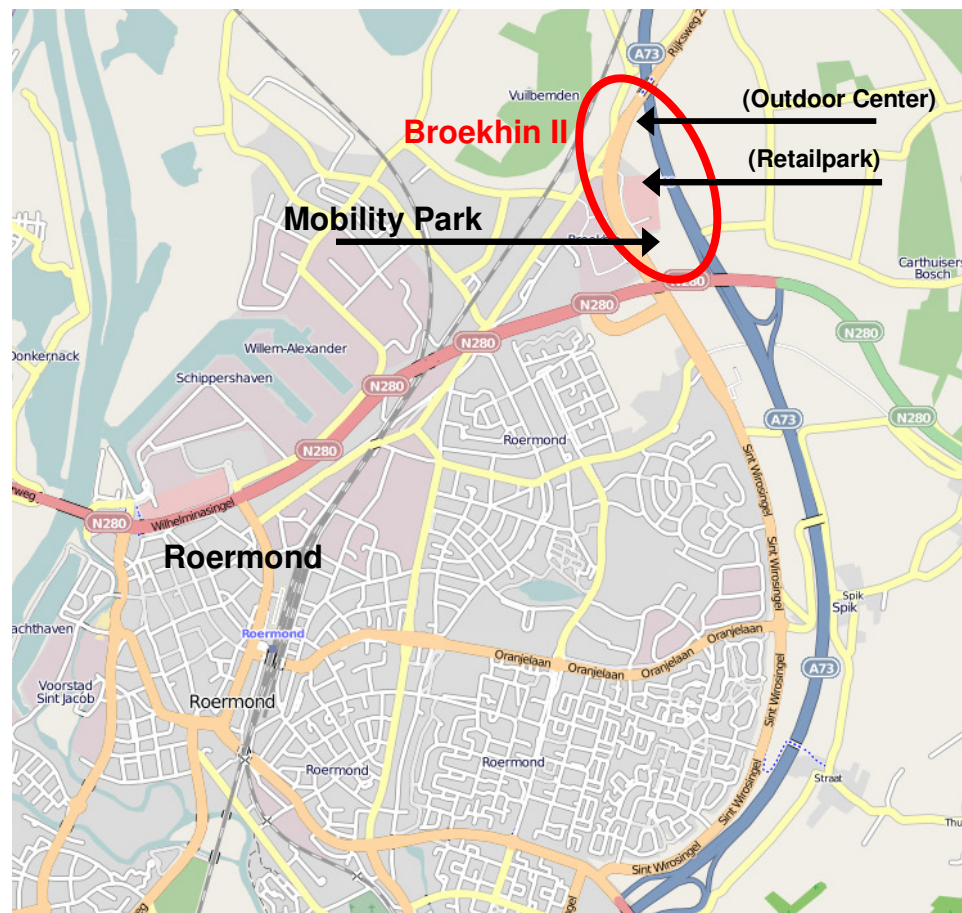
1	Inleiding	6
2	Parkeren	8
3	Verkeersproductie	9
4	Interne Ontsluiting	11
5	Externe ontsluiting	13
6	Conclusie	16
7	Colofon	17

1

Inleiding

Roermond, een stad met circa 55 000 inwoners gelegen in Midden Limburg. De stad profileert zich als “winkelstad” voor de gehele omliggende regio. Met de opening van de A73, in december 2009, is de stad vanuit alle windrichtingen goed bereikbaar geworden. In het kader van verdere ontwikkeling van de stad heeft de gemeente een gebied aan de rand van de stad aangewezen voor de ontwikkeling van een bedrijventerrein (met perifere detailhandel). Dit betreft het gebied ingeklemd tussen de A73, St. Wirosingel en de N280. Het terrein heeft de naam Broekhin II meegekregen. Op dit terrein is sinds begin 2008 een groot winkelcentrum; het Retailpark geopend. Hier is een combinatie van detailhandel, leisure en horeca gelegen. Aan de noordzijde van het Retailpark is vervolgens het Outdoor Center en aan de zuidzijde het Mobility Park (met daarin een fastfood restaurant en een uitbreiding van de Retailpark parkeerplaats) gerealiseerd.

Op het Mobility Park is nog één kavel onbebouwd. Op deze kavel heeft Rijmar B.V. plannen om een tankstation, een autowasstraat, wasboxen en autostofzuigerstraat te realiseren.



▲ Afbeelding 1 Situatieschets

Dit rapport geeft een verkeerskundige analyse van de effecten van het verkeersbeeld op het terrein en de directe omgeving. Als eerste is de parkeerbehoefte bepaald. Vervolgens zijn berekeningen gemaakt van de te verwachte verkeersproductie als gevolg van de wasstraat en het tankstation. Op die manier kan bekeken worden of de interne circulatie op het terrein voldoet en is de voorgestelde vormgeving van het terrein beoordeeld. Hierna is de externe ontsluiting in relatie tot het hele bedrijventerrein Broekhin II bekeken en vervolgens ook richting de N280 en de A73.

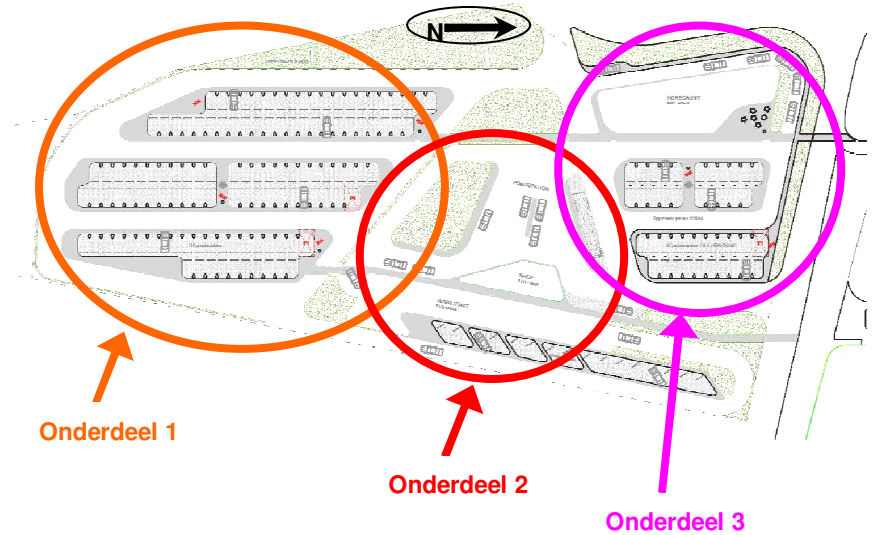
De plannen van Rijmar vallen onder het Mobility Park dat is ingedeeld in 3 onderdelen:

- Onderdeel 1 = Extra parkeerplaatsen ten behoeve van het Retailpark (reeds gerealiseerd).
- Onderdeel 2 = Tankstation, inclusief uitgebreide wasstraat
- Onderdeel 3 = Fastfood-unit met een Kentucky Fried Chicken (KFC). De KFC wordt uitgevoerd met een drive-through. (reeds gerealiseerd).

Onderdeel 2 is de laatste locatie binnen het Mobility Park die nog ontwikkeld moet worden. Rijmar wil op deze locatie de onderstaande zaken realiseren:

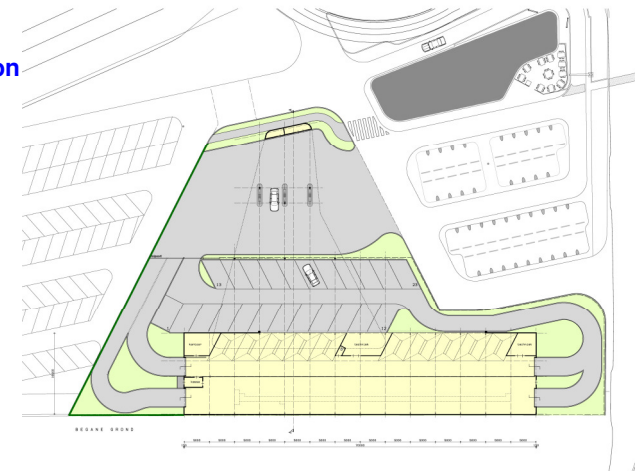
- tankstation met 4 pompen (geen LPG);
- 1 kassa;
- 10 overdekte wasboxen;
- 1 automatische wasstraat;
- 23 auto stofzuigerlocaties.

Deze voorzieningen zijn voorzien conform het schetsontwerp van afbeelding 3.



▲ Afbeelding 2 indeling Mobility Park

► Afbeelding 3
Schetsontwerp Tankstation
en wasstraat



2

Parkeren

Voor het tankstation en wasstraat is met behulp van de 'Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering' en de "Parkeernota Roermond: Beleidsvisie 2006 – 2016" onderzocht wat de parkeernormen voor beide zijn. In het ontwerp is één laad- en losstrook voor vrachtauto's en 23 stofzuigerparkeerplaatsen ingetekend. De CROW publicatie 'Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering' geeft geen normen voor parkeren bij een tankstation of wasstraat. Ook de "Parkeernota" van de gemeente Roermond heeft geen parkeernormering voor deze voorzieningen.

Geadviseerd wordt om op het terrein twee parkeerplaatsen voor medewerkers te realiseren. Aangezien de kassa geen shop bevat en alleen bedoeld is voor het betalen van de wasstraat en de brandstof, zijn extra parkeerplaatsen ten behoeve van de shop niet noodzakelijk. Mogelijk dat bij de stofzuigerparkeerplaatsen niet alle plaatsen voorzien worden van een stofzuiger, waardoor hier twee plaatsen gereserveerd kunnen worden voor de medewerkers.

De KFC is inmiddels gerealiseerd en voldoet in haar eigen parkeerbehoefte, terwijl het parkeerterrein juist ter aanvulling op de parkeerbehoefte bij het naastgelegen Retailpark is.



▲ Afbeelding 4 Huidig Rijmar tankstation elders in de stad

3

Verkeersproductie

Voor het tankstation en de wasstraat is berekend hoeveel aankomsten en vertrekken (personenauto's) deze onderdelen op één dag genereert. Normaliter wordt hiervoor gebruik gemaakt van CROW 272 'Verkeersgeneratie voorzieningen', echter voor een tankstation en wasstraat zijn hierin geen gegevens opgenomen.

Voor het bepalen van de verkeersproductie van het tankstation is gebruik gemaakt van het "Distributie Planologisch onderzoek" uitgevoerd ten behoeve van het tankstation. Uitgangspunt is dat het tankstation 3,5 miljoen liter brandstof op jaarbasis gaat verkopen. Dit resulteert vervolgens in gemiddeld 9.589 liter per dag. Bij een gemiddelde tankbeurt tankt men circa 30 liter brandstof¹, wat uiteindelijk resulteert in 320 bezoekers per dag.

Uit voorgaande studies op het bedrijventerrein Broekhin II blijkt, dat op een piekmoment 15% van de dagbezoekers komt. Hanteren we deze gegevens ook voor het tankstation ook gehanteerd dan is de verkeersproductie in de avondspits gelijk aan 48 bezoekers per uur.

In overleg met Rijmar is besloten om onderstaande als uitgangspunt te hanteren voor de verkeersproduct.

Het tankstation krijgt in totaal 4 pompen (opgave eigenaren Rijmar). Het tankstation ligt aan de rand van de stad (maar geen directe autosnelweg locatie) en de verwachting is dat elke pomp om de 5 minuten één keer bezet is. Dit komt neer op een totaal van 48 aankomsten en 48 vertrekken in motorvoertuigen per uur in een gemiddelde avondspits.

¹ Bron: www.tankenwassenshoppen.nl

Aangenomen wordt dat deze verkeersproductie voor een avondspits gelijk is aan een weekendmiddagspits.

Voor het bepalen van de verkeersproductie van de wasstraat wordt uitgegaan van een piekbelasting van zowel de wasboxen als van de wasstraat. Bij de wasboxen wordt als uitgangspunt genomen dat men gemiddeld circa 15 minuten doet over het handmatig wassen van de auto. Dit resulteert per wasbox in maximaal 4 auto's per uur, wat resulteert in een piekbelasting van 40 auto's aankomsten en 40 auto's vertrekken per uur. Bij de automatische wasstraat is gerekend dat de deze circa 3 minuten per auto nodig heeft. Dit houdt in dat de automatische wasstraat maximaal circa 20 auto's per uur kan verwerken. Dit resulteert in een piekbelasting van 20 aankomsten en 20 vertrekken per uur. Uit ervaring van voorgaande studies op het bedrijventerrein Broekhin II, blijkt dat op een piekmoment 15% van de dagbezoekers komt. Wordt dit voor de wasboxen en het tankstation gehanteerd dan komt het aantal aankomsten op 720 per werkdag en het aantal vertrekken ook op 720 per werkdag.

Ook hier wordt aangenomen dat deze verkeersproductie voor een avondspits gelijk is als voor een weekendmiddagspits.

Op het terrein wil Rijmar ook 23 stofzuigerlocaties realiseren. Bij de verkeersproductie is hiervoor als uitgangspunt genomen dat de stofzuigerparkeerplaatsen op zich zelf geen verkeer generen. De bezoekers hiervan hebben eerst gebruik gemaakt van de wasstraat of een van de wasboxen, waarna zij kiezen om van de stofzuigerplaatsen gebruik te maken. Ook is het volgens het ontwerp niet mogelijk om de stofzuigerparkeerplaatsen te bereiken zonder eerst gebruik te hebben gemaakt van de wasstraat of de wasboxen.

Met betrekking tot de verkeersproductie is een mogelijke groei naar 2020 onderzocht. Voor de locatie Rijmar kan geconcludeerd worden dat voor een groot deel van de bezoekers van de locatie van Rijmar zal gelden, dat zij hun bezoek relateren aan het naastgelegen Retailpark. Gekozen is dan ook om de groei gelijk te houden aan het Retailpark, waar met 2,5% per jaar gerekend is. Bij opening in 2013 bedraagt de groei tot in 2020 circa 19%. De totale verkeersproductie

per etmaal stijgt in deze periode van circa 1450 motorvoertuigen naar 1700 motorvoertuigen.

De verwachting is dat bij het **Mobility Park** verschillende bezoekers afkomstig zijn van het Retailpark. Zij zullen na een bezoek aan het Retailpark nog gebruik maken van de drive van de KFC, gaan tanken, of de auto wassen, omdat ze het op de weg naar huis zien liggen. Ook omgekeerd zal men mogelijk eerst een bezoek brengen aan het tankstation, de wasstraat of het restaurant om vervolgens het Retailpark te bezoeken. De overlap tussen het Mobility Park en het Retailpark wordt geschat op 50% van de verkeersgeneratie van het Mobility Park (Rijmar en de KFC). Dit wordt vervolgens vertaald in 25% van het aankomend en 25% van het weggrijdend verkeer. Hierdoor is het aannemelijk dat er minder verkeer van en naar de St.Wirosingel gaat en is gerekend met een verkeersproductie van 178 aankomsten en 178 vertrekken in motorvoertuigen per uur. Hierbij dienen de maximaal 120 aankomsten en maximaal 120 vertrekken per uur (ook van en naar de St. Wirosingel) naar de overloop parkeerplaats te worden opgeteld. Dit resulteert dan in 298 vertrekken en 298 aankomsten van en naar de St. Wirosingel. Voor het overlapverkeer tussen het Retailpark en het Mobility park resulteert dit dan in 59 aankomsten en 59 vertrekken in motorvoertuigen per uur.

In het weekend kan het bij het naastgelegen Retailpark behoorlijk druk zijn wat mogelijk tot wachtrijen op de toegangswegen Schaarbroekerweg en St.Wirosingel kan leiden. De verwachting is dat zodra dit optreedt het tankstation niet voor een extra bezoekerspiek

Totaal aantal aankomsten Mobility Park excl. Overloop p-plaats
 $1580,5 * 0,15 = 237$ aankomsten
 75% vanuit St. Wirosingel = 178 aankomsten
 25 % vanuit Retailpark = 59 aankomsten
 Max. aantal aankomsten overloop p-plaats Retailpark = 120 (*direct in relatie met de St. Wirosingel*)

Totaal aantal vertrekken Mobility Park excl. Overloop p-plaats
 $1580,5 * 0,15 = 237$ vertrekken
 75% naar St. Wirosingel = 178 vertrekken
 25 % naar Retailpark = 59 vertrekken
 Max. aantal vertrekken overloop p-plaats Retailpark = 120 (*direct in relatie met de St. Wirosingel*)

zal zorgen. Men zal op drukke momenten niet in een wachtrij gaan staan om speciaal en alleen maar het tankstation te bezoeken. Toch is wel met een weekendmiddagspits gerekend, ondanks dat de verwachting is dat op dit piekmoment deze aantallen voor de tankstationlocatie niet gehaald zullen worden.

Vrachtverkeer zal de locatie zeer weinig aantrekken, alleen toelevering van benzine is noodzakelijk. Hiervoor wordt een verkeersproductie van 1 á 2 vrachtwagens per dag gerekend. De totale verkeersproductie voor de locatie Rijmar voor een gemiddeld avondspitsuur en gemiddelde werkdag is in onderstaande tabel terug te vinden.

Verkeersproductie in aantal bewegingen (aankomsten en vertrekken tezamen)				
Rijmar Roermond	Grote	Verkeersproductie gem. avondspitsuur	Verkeersproductie gem. weekendmiddagspits	Verkeersproductie gem. werkdag etmaal
Tankstation	4 pompen	96 mvt/uur	96 mvt/uur	640 mvt/etmaal
Wasboxen	10	80 mvt/uur	80 mvt/uur	534 mvt/etmaal
Automatische wasstraat	1	40 mvt/uur	40 mvt/uur	267 mvt/etmaal
KFC	400 m ² BVO	258 mvt/uur	258 mvt/uur	1720 mvt/etmaal
Overloop parkeerterrein	120 parkeerplaatsen	Max. 120 mvt/uur	Max.120 mvt/uur	

4

Interne Ontsluiting

Het Rijmar tankstation en de wasstraat willen zich vestigen op het Mobility Park dat in 2010 ontworpen is en, met uitzondering van deze locatie, inmiddels gerealiseerd is. Op het Mobility Park is een hoofdas aangelegd die alle drie de onderdelen ontsluit. Vanuit de St. Wirosingel komend is de hoofdas een éénrichtingsweg en vervolgens is op de rest van de hoofdas tweerichtingsverkeer toegestaan. Uiteindelijk sluit de hoofdas aan op de Schaarbroekerweg die de ontsluiting voor het gehele bedrijventerrein wordt.

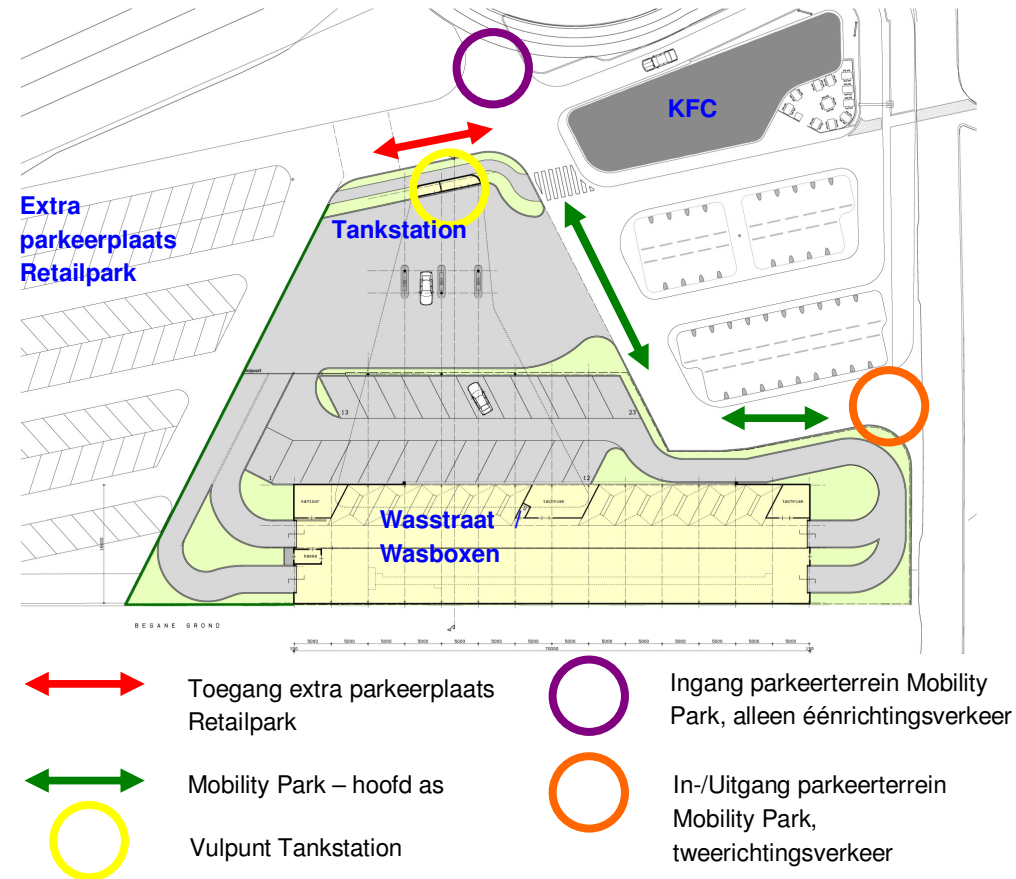
Het tankstation en de wasstraat sluiten aan op de hoofdas van het Mobility Park en hebben hierop een breed vormgegeven aansluiting tegenover de parkeerplaats van de KFC.

Verkeer van en naar de wasstraat en de wasboxen moet op dezelfde locatie het terrein op als de bezoekers van het tankstation. Rondom de pompen is echter voldoende ruimte zodat men elkaar goed kan passeren.

Uit de inrichting van het tankstation kan worden geconcludeerd dat mensen aan de benzinepomp kunnen betalen, waardoor de voetgangersbeweging over het terrein beperkt zullen zijn. Ook de voetgangersverbinding tussen de extra parkeerplaats voor het Retailpark en het Retailpark is verkeersveilig vormgegeven en hinderen de verschillende verkeersstromen elkaar niet.

De tankstationlocatie is bij deze opstelling moeilijk bereikbaar voor vrachtverkeer. Vooral bij het oprijden van het terrein, vervolgens het bereiken van één pomplocaties en het wegrijden moeten veel draaibewegingen gemaakt worden. De verwachting

is echter dat met deze opstelling en inrichting weinig vrachtverkeer



► Afbeelding 5 Interne terreinindeling Rijmar

van de pomp gebruik zal maken.

Het vulpunt van het tankstation ligt direct na de ingang van het terrein aan de rechterzijde en is voor het toeleveringsverkeer wel goed bereikbaar. Ook het wegrijden kan daarna met een grote bocht om de pomplocaties heen, om vervolgens via de uitgang van het Mobility Park weer weg te rijden.

Het Mobility Park is in dit ontwerp ontsloten via twee aansluitingen op de Schaarbroekerweg. Om de doorstroming op de Schaarbroekerweg, het Retailpark en het Mobility Park te waarborgen is het advies om het aantal aansluitingen op de Schaarbroekerweg beperkt te houden.

Op het Mobility Park komt het meeste verkeer via de éénrichtingsweg het terrein op rijden. Wegrijden moet men via de andere kant. Om dit aan de weggebruiker duidelijk te maken is het advies om bij de hoofdas ter hoogte van het tankstation te verwijzen naar de uitgang.



► Afbeelding 6 Huidige éénrichtingsingang Mobility Park

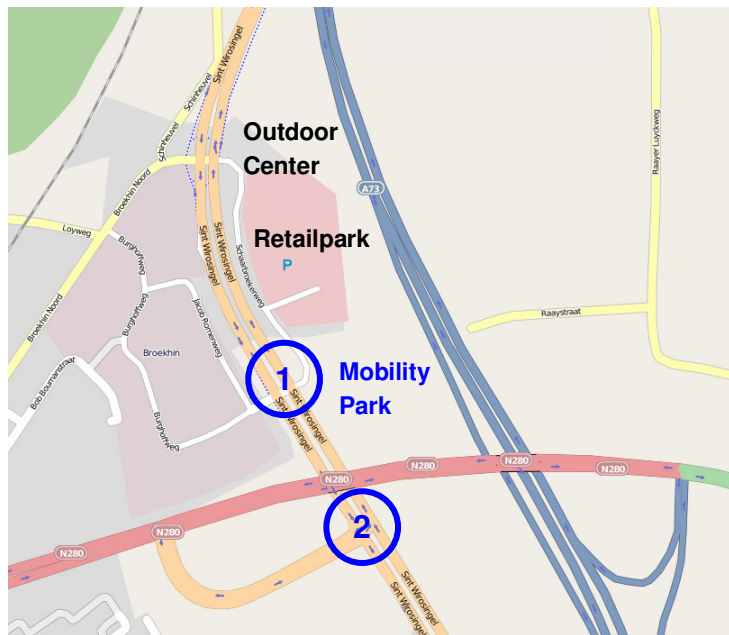


► Afbeelding 7 Locatie Rijmar (Mobility Park) met aan de rechterzijde de toegang naar de extra parkeerplaats t.b.v. het Retailpark

5

Externe ontsluiting

Het Mobility Park (waar ook het tankstation en de wasstraat komt) is ontsloten via de Schaarbroekerweg, die op twee plaatsen aansluit op de St. Wirosingel. Ditzelfde geldt voor het naastgelegen Retailpark. Afbeelding 8 geeft de belangrijkste ontsluitingen rondom het Mobility Park weer. De belangrijkste aan- en afvoerwegen voor het verkeer van en naar het Mobility Park zijn de St. Wirosingel, de N280 en de A73.



▲ Afbeelding 8 Overzicht kruispunten onder invloed van Mobility Park

DHV heeft in het kader van de verkeersontsluiting van het gehele bedrijventerrein Broekhin II een studie uitgevoerd. Aan de hand van deze studie is een verkeerssimulatie voor de huidige situatie gebouwd. Hierin is uitgegaan van de opgegeven of berekende verkeersproductie voor de verschillende bedrijven op Broekhin II, tellingen op de Schaarbroekerweg (gemeente Roermond) en het verkeersmodel Roermond.

Uit tellingen van de gemeente Roermond is gebleken dat zondagmiddag het drukste piekuur is voor het Retailpark. Naar verwachting zal dat ook gaan gelden voor het Mobility Park en Rijmar en dit wordt dan ook als maatgevende periode gehanteerd. Deze periode komt overeen met berekende weekendmiddagspits (het drukste uur op de zondagmiddag).

Als eerste zijn beide toegangen naar het Mobility Park bekeken. Komend vanaf de VRI op de St. Wirosingel is alleen een ingang gelegen. De gemiddelde zondagmiddagpiek van de Schaarbroekerweg Zuid ligt op ca. 835 mvt/u (telling 2012). Dit is inclusief het verkeer van en naar de extra parkeerplaats als ook naar de KFC, aangezien deze in 2011 geopend zijn. De 108 mvt/u per uur (extra) aankomsten voor Rijmar kunnen hierbij verwerkt worden.

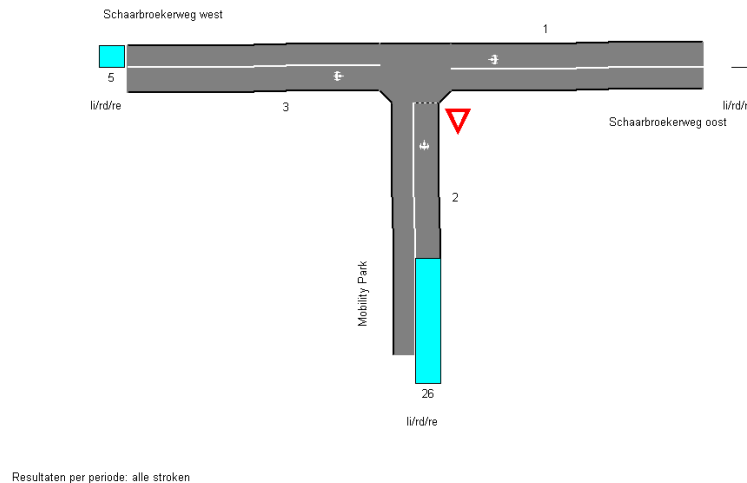
De gecombineerde in- en uitgang van het Mobility Park komt uit op de Schaarbroekerweg. Volgens de laatste ontwikkelingen en de simulatie wordt dit deel van de Schaarbroekerweg de nieuwe toegangsweg naar het Retailpark (ingang Retailpark wordt naar de oostzijde verplaatst). Dit houdt in dat op de Schaarbroekerweg, de grote stroom verkeer in de richting van het Retailpark rijdt. Op dit moment wordt op drukke dagen bij het Retailpark dit deel van de Schaarbroekerweg ook al gebruikt als toegangsweg naar het Retailpark.

Aan de hand van de methode Harders is de capaciteit van de nieuwe t-splitsing (in- en uitgang Mobility Park in afbeelding 5) berekend voor de zondagmiddagpiek. Hierbij is als uitgangspunt gehanteerd dat het

Mobility Park (inclusief de 120 parkeerplaatsen voor het Retailpark) in gebruik zijn.

De wachttijd op de uitgang van het Mobility Park (zie oranje cirkel in afbeelding 5) loopt in de berekening met methode Harders op tot ca. 26 seconden. Dit is op de grens van acceptabel.

Deze wachttijd ontstaat echter alleen op het piekmoment. Ook zorgen de verkeerslichten op de aansluiting St. Wirosingel – Schaarbroekerweg voor voldoende hiaten zodat bij een hiaat de hele wachtrij in een keer kan weggrijpen en deze wachttijd op de grens van acceptabel wordt geacht. Wel is het advies om de uitgang zo breed mogelijk vorm te geven, zodat er gelijktijdig één auto kan inrijden en er twee auto's tegelijk en naast elkaar kunnen opstellen (rechtsaf en linksaf) en uitrijden. Dit verbetert de afrijcapaciteit van de aansluiting.



▲ Afbeelding 9 Kruispunt t.h.v. uitgang, met gemiddelde wachttijd berekening per wegvak

In de huidige situatie ligt de in- en uitgang van het Retailpark aan de westzijde. Hierdoor is het op de T-splitsing ter hoogte van de uitgang van het Mobility Park rustiger, maar op de verderop gelegen T-splitsing in de Schaarbroekerweg drukker. Verkeer vanaf het Mobility Park (incl. Rijmar) moet voorrang geven aan zowel de aankomende als de weggrijpende stroom naar het Retailpark. Berekening van deze situatie voor de weekendmiddagspits (op basis van telling 2012) toont aan dat de wachttijd om linksaf te slaan oploopt tot boven de acceptabele grens van 20 seconden.

Advies is dan ook bij realisatie van het tankstation en wasstraat de ingang van het Retailpark op piekmomenten naar de oostzijde te verplaatsen. (Gelijk aan de situatie zoals die in de huidige situatie op piekmomenten wordt ingericht). Hierdoor blijft de doorstroming voor verkeer op de Schaarbroekerweg gegarandeerd. Door het verplaatsen van de ingang ontstaat een logische lus voor het verkeer van en naar het Retailpark.

Als tweede zijn de omliggende kruispunten buiten het bedrijventerrein Broekhin II bekeken. De onderstaande twee kruispunten in de omgeving van het Mobility Park hebben de meeste invloed:

1. VRI kruispunt St. Wirosingel – Schaarbroekerweg – Burghoffweg
2. VRI kruispunt St. Wirosingel – Verbindingsweg ri. N280

In het simulatieonderzoek, is het Mobility Park in de huidige vorm meegenomen. Uit deze studie blijkt, dat in de huidige situatie het verkeer van het bedrijventerrein Broekhin II met een betere afstelling van de verkeerslichten verwerkt kan worden. Wel is het van belang dat bij kruispunt 2, het rechtsaf vak vanuit het noorden in de richting van de N280 verdubbeld wordt.

Toekomstige verkeersafwikkeling

In het kader van het bedrijventerrein Broekhin II, is de verkeersafwikkeling in 2020 onderzocht. Met een aantal aanpassingen aan de infrastructuur kan het verkeer rondom het Mobility Park en het bedrijventerrein Broekhin II ook op piekmomenten (zondagmiddag) afgewikkeld worden. Wel zit de verkeersafwikkeling op dat moment tegen zijn capaciteitsgrens aan. Het Mobility Park heeft maar een klein aandeel in het totale hoeveelheid verkeer rondom bedrijventerrein Broekhin II. Uit de berekeningen blijkt dat het wel of niet aanleggen van het Mobility Park, inclusief Rijmar geen invloed heeft. Ook zonder het Mobility Park zijn aanvullende verkeersmaatregelen in de toekomst noodzakelijk om het verkeer te kunnen verwerken. Maatregelen hiervoor liggen reeds in de planning.

6

Conclusie

Op het Mobility Park in Roermond is nog één kavel onbebouwd. Rijmar heeft plannen om hier een tankstation, wasstraat en wasboxen te realiseren. Dit rapport geeft voor het project de verkeerskundige onderbouwing.

Als eerste is het aantal benodigde parkeerplaatsen voor het tankstation en de wasstraat bepaald. Voor deze locaties zijn geen richtlijnen ten aanzien van het aantal parkeerplaatsen. Echter door het ontbreken van een tankshop zijn voor bezoekers ook geen parkeerplaatsen noodzakelijk. Wel is het advies om minimaal 2 parkeerplaatsen voor het personeel aan te leggen.

Als tweede is de verkeersproductie berekend. Op basis van deze berekening kunnen we concluderen dat het tankstation in een gemiddeld avondspitsuur 48 mvt/u aankomsten en 48 mvt/u vertrekken genereert. Voor de wasboxen zijn dit 40 mvt/u aankomsten en 40 mvt/u vertrekken en voor de automatische wasstraat 20 mvt/u aankomsten en 20 mvt/u vertrekken.

Uit ervaring bij het naastgelegen Retailpark is gebleken dat voor het hele bedrijventerrein Broekhin II het piekmoment de zondagmiddag is. In dit piekuur is de verkeersproductie gelijk aan een gemiddeld avondspitsuur. Op basis van bovenstaande berekening komt Rijmar uit op een verkeersproductie van 216 mvt/uur.

Als derde is de interne en externe ontsluiting van het Mobility Park onderzocht. De interne ontsluiting van het tankstation en de wasstraat op de hoofdas van het Mobility Park is breed vormgegeven.

Aandachtspunt is dat vrachtverkeer weliswaar met grote bochten het terrein (tankstation) kan bereiken maar dat dit voor hen niet optimaal zal zijn. De vullocaties is echter wel goed bereikbaar.

De externe ontsluiting laat zien dat het verkeer op de in- en uitgang van het Mobility Park nog niet verwerkt kan worden in de zondagmiddagpiek. Echter de ingang van het Retailpark wordt op piekmomenten naar de oostzijde verplaatst. Op de St. Wirosingel krijgen de twee met verkeerlichten geregelde kruispunten het grootste deel van het verkeer van en naar het Mobility Park (en Rijmar) te verwerken. In een eerder simulatieonderzoek is reeds aangetoond dat het verkeer (in de huidige situatie) op deze kruispunten verwerkt kan worden, inclusief het verkeer ten behoeve van het Mobility Park. Wel is het noodzakelijk dat op het VRI-kruispunt St. Wirosingel – Verbindingsweg ri. N280 de rechtsaffer komend vanuit het noorden verdubbeld wordt. Dit als gevolg van een verwachte toename van het aantal bezoekers.

Om het verkeer in 2020 op piekmomenten ook te kunnen afwikkelen zijn meerdere infrastructurele aanpassingen aan de St. Wirosingel en N280 nodig. Dit is om een goede bereikbaarheid van bedrijventerrein Broekhin II te garanderen. Deze maatregelen zijn opgenomen in gemeentelijk en provinciale plannen voor een opwaardering van de N280 bij Roermond. Echter ook zonder aanleg van het tankstation en de wasstraat zijn deze aanpassingen nodig.

De algehele verkeerskundige conclusie is dat Rijmar niet voor verkeersproblemen op de wegen in Roermond leidt en het ontwerp voldoet aan de eisen als gesteld in deze verkeerskundige onderbouwing

7

Colofon

Opdrachtgever Rijmar Roermond B.V.
Project Verkeerskundige onderbouwing
Dossier BB1876-101-100
Omvang rapport 17 pagina's
Auteur ing. Raymond P.C. Scheringa
Bijdrage drs. Ing. Albert W.H. Erhardt
Interne controle drs. ing. Albert W.H. Erhardt
Projectleider ir. Rene Teeuwen
Projectmanager ing. E.H.A.M. Heffels
Datum 4 juli 2013
Naam/Paraaf

